

BYOMDANNELSESPPLAN 2.0

# ODENSE HAVN



ODENSE  
KOMMUNE

22 JUNI 2016



Oversigt over Odense havn - Byomdannelsesplan 2,0

# ODENSE HAVN - ENTÆT OG KULTUREL FRILUFTSBY

Visionen er at skabe en tæt, mangfoldig og **aktiv bydel** for børnefamilier, singler, unge og ældre. En by for borgere som søger fordelene ved at **bo og arbejde midt i byen**, hvor der samtidigt er mulighed for at udleve et **kulturelt og aktivt** fritidsliv både **til vands og til lands**.

Odense havn vil være en varieret og levende bydel med **sjæl og karakter**. Derfor skal havnens **nye bykvarterer** udvikles med dyb respekt for de enkelte **områders egenart** og sikre **stærk sammenhængskraft** med de tilstødende områder.

Odense havn skal være et område, hvor byens borgere kan tage **aktiv part i at omdanne** industriområdet til en **aktiv bydel for alle**.

Odense havn skal:

- Udvikles til et tæt og oplevelsesrigt byområde med både erhverv, boliger og kultur- og fritidstilbud
- Styrke overgangene mellem land og vand og mellem by og havn. Overgange som understøtter det aktive liv for alle borgere og aldersgrupper
- Udnytte de enkelte udviklingsområders egenart, potentialer og de kulturhistoriske elementer til at skabe identitet i de nye bykvarterer
- Styrke Odense som storby med funktioner og destinationer, der appellerer bredt til alle byens borgere
- Opleves som hele byens nye havnepromenade
- Tilbyde attraktive offentlige byrum og offentlig adgang til alle kajer og promenader, hvor bylivet understøttes af åbne og aktive stueetager
- Være en tilgængelig og imødekommende bydel, hvor det er trygt at færdes og opholde sig

*Byomdannelsesplan 2.0 for Odense havn er udarbejdet af Odense Kommune i samarbejde med Odense Havn og WERK (tidligere polyform)*

*Fotos, kort og illustrationer*

Odense Kommune, Odense Havn og WERK (tidligere polyform)

Endelig vedtaget 22 juni 2016



# INDHOLDSFORTEGNELSE

## Introduktion

Forord - Rådmand Jane Jegind	7
Byomdannelsesplan 2.0	8
Masterplan	10
Planen kort	12
Planens hovedprincipper	14

## Delområder

Pakhuskajen	16
Havnegadekvarteret	20
Byens ø	24
Silo øen	28
Promenadebyen	32
Havnepladsen	36
Bryggen	40
Søkvarteret	44
Domicilbyen	48
Pakhusbyen	52
Næsbyhoved voldsted	54

## Temaer

Identitet og Arkitektur	56
Byrum og Byliv	58
Kunst og Kultur	64
Trafik	66
Parkering	68
Klimatilpasning	70

## Forudsætninger

Kommuneplan	72
Bæredygtighed	74
Kulturhistorie og Bevaringsværdi	76
Trafik og Parkering	80
Miljøforhold	82
Natur	87



Odense havn før omdannelse



## FORORD

Odense havn er helt speciel i forhold til de fleste andre havne i Danmark. Det har krævet stor ingeniørkunst og masser af hårdt arbejde at skabe forbindelse til åbent, sejlbart vand og dermed mulighed for at transportere varer til og fra byen. Til gengæld har vi for enden af kanalen en relativt lille og intim havn med sin helt egen rumlighed, identitet og kulturhistorie, placeret helt unikt mellem skove, ældre bykvarterer og bymidten.

Havnens placering skaber mange muligheder og rummer også udfordringer. En central udfordring har været at få havnen til at hænge sammen med byen, så alle byens borgere kan få glæde af den. Med etableringen af Byens Bro over banen, de nye uddannelsesinstitutioner på City Campus og en række nye boligbyggerier i indre havn er vi kommet meget nærmere målet. Nu er det vigtigt at sikre den fremtidige udvikling.

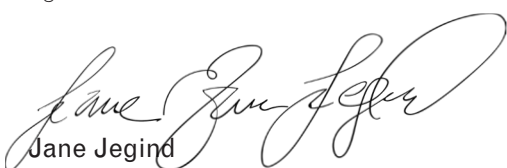
Derfor besluttede By- og Kulturudvalget i 2014 at revidere den første byomdannelsesplan fra 2003. Mange gode projekter, byggerier og aktiviteter er udviklet siden dengang, og alle de parter der bidrager til udviklingen, har gjort sig værdifulde erfaringer. Som i 2003 er visionen at skabe en levende og attraktiv bydel for alle.

Byomdannelsesplanen er udviklet i samarbejde med Odense Havn og i dialog med en række af havnens centrale ejere, interessenter og brugere, som på forskellig vis har bidraget til, at planen kan realiseres - både økonomisk, miljømæssigt og socialt.

Byrådet har med Planstrategi 2015 besluttet, at byen skal udvikles indefra bl.a. ved at omdanne tidligere erhvervsområder og ved at bygge tættere og nogle steder højere. Havnen har et særligt potentiale for byfortætning i kraft af sin relativt store bygningskala kombineret med lys og luft og adgangen til det blå og det grønne. Derfor er der skruet op for fortætningen i den nye plan. Havnen som bydel er et af hovedelementerne i at udvikle og udbygge Odense fra stor dansk by til dansk storby.

En storby kan tilbyde en bred vifte af boliger, arbejdspladser, byliv og oplevelser, og den skal kunne tiltrække mange forskellige målgrupper. Odense havn er også i dén optik noget helt særligt. Her er der rum til mange forskellige funktioner, boligtyper og målgrupper. Der er plads til arrangementer og aktiviteter for alle byens borgere. Der er kvaliteter at bygge videre på, og der er mulighed for nytænkning og tilføjelse af nye kvaliteter.

Jeg ser frem til at diskutere planen og alle havnens muligheder med byens borgere, havnens beboere og brugere - og med de investorer der skal være med til at realisere planen og skabe en attraktiv bydel på Odense havn.

  
Jane Jegind

Rådmand  
By- og Kulturforvaltningen

November 2015

# BYOMDANNELSESPLAN 2.0

## BAGGRUND

I 2003 blev den første Byomdannelsesplan for Odense havn vedtaget efter en omfattende inddragelse af borgere og interessenter på Odense havn og i hele byen.

En ændring af Planloven, som blev vedtaget i Folketinget i maj 2003, gav nye muligheder for at omdanne området, idet loven tillod overskridelse af Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser på 5dB(A) i en overgangsperiode på 8 år fra konkrete lokalplaners vedtagelse.

Planen fra 2003 har siden dannet grundlag for udvikling af den indre havn fra erhvervsområde til en levende bydel med boliger, kontorer og kultur med fokus på liv, variation og kvalitet.

Odense Kommune har investeret i væsentlige offentlige anlæg bl.a. den store havneplads, offentlige havnepromenader og havnebad. Derudover er en række varierede, private byggerier opført på baggrund af nye lokalplaner.

Indtil videre er der på havnen etableret 250 boliger og 113 ungdomsboliger samt ca. 60.000 m<sup>2</sup> erhverv.

## KVARTERPLAN BY - HAVN 2007

Planlægningen er siden 2003 suppleret med Kvarterplan By - Havn, som fokuserer på at binde by og havn sammen. Byens Bro over jernbanen er etableret, og kvarteret mellem by og havn udvikles løbende som City Campus.

## DESIGNGUIDE FOR ODENSE HAVN 2007

Designguiden for Odense havn blev udarbejdet som et supplement til Byomdannelsesplanen for Odense havn 2003, Visionsplan for Odense havn 2006 samt gældende lokalplaner.

Designguiden beskriver intentionerne for byrumsarkitekturen på Odense havn i forbindelse med dens omdannelse. Den skal fortsat bruges af kommende bygherrer som inspiration til, hvordan karakteren af udearealerne på havnen skal være.

Designkonceptet tager udgangspunkt i havnens historie som industrihavn. Området får sin helt egen karakter og adskiller sig fra andre bydele i Odense.

## PLANSTRATEGI 2015

Odense er under transformation fra stor dansk by til dansk storby. Transformationen skal ske gennem et øget fokus på byfortætning og byomdannelse for at øge befolkningstætheden. Det er en forudsætning for at udvikle en stærk og attraktiv bymidte som centrum for storbyen Odense. Planstrategi 2015 konkretiserer, hvilken storby Odense skal blive til gennem temaerne:

- En levende storby med stærke fællesskaber
- En konkurrencedygtig storby
- En tæt storby bygget på kvalitet
- Danmarks grønneste storby
- En tilgængelig storby med bæredygtig mobilitet

## KOMMUNEPLAN 2016 - 2028

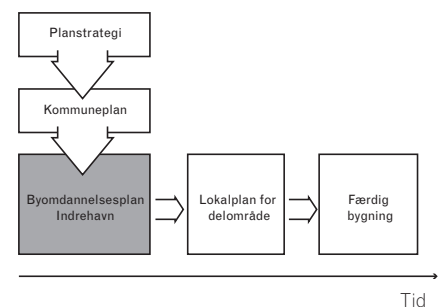
I forslaget til den ny kommuneplan konkretiseres planstrategiens visioner, og der fokuseres på at sikre kvalitet i byfortætningen.

Kommuneplanens retningslinier er gældende for alt nyt byggeri i Odense og skal bl.a. sikre, at kvaliteten af nyt byggeri, boliger, udendørs opholdsarealer og friarealer lever op til ambitionerne om at skabe en attraktiv storby.

Odense havn har med sin centrale placering et væsentligt strategisk potentiale for Odenses udvikling, og området er derfor udpeget som byomdannelsesområde med 1. prioritet.

Byomdannelsesplan 2.0 for Odense havn er således både en del af kommuneplanens hovedstruktur og rammerne for den efterfølgende lokalplanlægning, og et særskilt plandokument, hvor mål og retningslinier gøres rumlige og visualiseres i et fælles fremtidsbillede for Odense havn.

## PLANHIERAKI



*Byomdannelsesplanen 2.0 for Odense Havn underordner sig den overordnede planstrategi for Odense samt Kommuneplanen. Byomdannelsesplanen skal danne grundlag for den videre lokalplansproces.*

## BYOMDANNELSESPLAN 2.0

Odense Havn, havnens bygningsejere, brugere og interessenter har ønsket en revision af Byomdannelsesplan for Odense havn fra 2003. Dette for at gøre planen tidssvarende i forhold til aktuelle erfaringer, forudsætninger og realiseringsmuligheder.

Det ønske støtter Odense Kommune op om, så den indre havn kan styrkes som en levende og attraktiv bydel. Formålet med planen er at:

- Gøre status over havnens udvikling, samt skabe overblik over nye forudsætninger
- Have fokus på aktuelle potentialer og bringe nye muligheder i spil

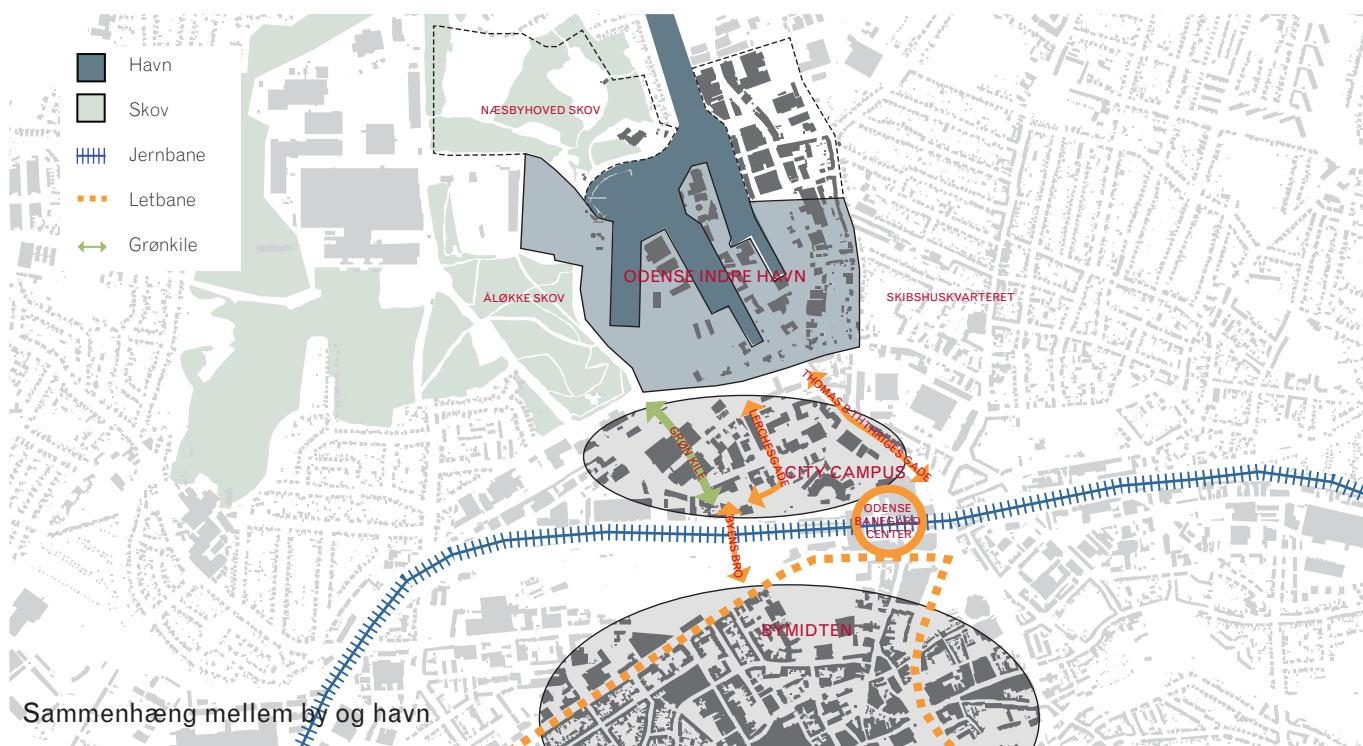
En række af havnens centrale aktører har været involveret i at formulere planens fokus og temaer. De peger blandt andet på nødvendigheden af at:

- Bringe realistiske investeringsmuligheder i spil med respekt for helheden
- Øge byggemulighederne og muliggøre yderligere fortætning med kvalitet
- Holde fast i den oprindelige vision om at udvikle havnen som attraktiv bydel
- Forstærke bylivet og aktiviteterne samt sikre tryghed og tilgængelighed i området

Den fortsatte udvikling af havnen bidrager endvidere til byrådets fælles effektmål for vækst i Odense.

Effektmålene for Odense som en legende by for alle, hvor flere borgere er sunde og trives, understøttes samtidig ved planlægning og etablering af offentlige byrum og aktiviteter.

Med forslag til Byomdannelsesplan 2.0 for Odense havn øges fortætningen, så der kan bygges i alt ca. 2.500 nye boliger i havneområdet. Nye områder ved Gammelsø mod vest inddrages til boligområder, og der foreslås en ny markering af ankomsten til havnen og Havnepladsen. Parkeringsstrategien for området differentieres, så der afhængigt af konteksten kan etableres parkeringspladser i kældere, parkeringshus eller integreret i bygningskonstruktionen.



# BYOMDANNELSESPLAN 2.0

ODENSE HAVN

Næsbyhoved Voldsted

NÆSBYHOVED VOLDSTED

Gammelsø

Kanalvej

SØKVIERTEREN

SØKVIERTEREN

PROMENADEN

Torbojsgade

Gammelsø





# PLANEN KORT

## PLANENS HOVEDPRINCIPPER

Planens hovedprincipper sikrer Odense Havns sammenhæng på tværs af delområderne. Disse principper skal følges og sætte retningen i udformningen af hvert delområde, således den samlede vision om en levende bydel opnås.

## DELOMRÅDERNE

Planen består af 11 delområder. Disse introduceres ud fra hver deres vision og rumlige illustrationer, som viser deres identitet og mangfoldigheden på Odense Havn. Delområderne beskrives ud fra de fem temaer: **Identitet og arkitektur, byrum og byliv, kunst og kultur, trafik og parkering, klimatilpasning.**

Gennem disse temaer vil hvert delområdes egenart og retningslinjer blive beskrevet.

## TEMAER

Gennem dette delafsnit udfoldes temaernes generelle retningslinjer og forudsætninger for Byomdannelsesplan 2.0 for Odense havn.

### Identitet og Arkitektur

I den videre byomdannelse er det vigtigt fortsat at bevare stemningen og sporene af industrihavn gennem bevaringsværdige bygninger, byrumselementer, råhed, skala og landemærker. Ny arkitektur skal relatere til eksisterende væsentlige elementer for havnemiljøet.

### Byrum og Byliv

Alle skal kunne se sig selv på Odense havn, derfor er det vigtigt at byrummene har forskellige

funktioner og karakter. Bydelens sammenhænge med resten af byen er vigtige, og bydelen skal både kunne opleves fra landsiden og vandsiden. Vandet og de nye byrum skal være katalysatoren for det attraktive byliv på havnen.

### Kunst og Kultur

En velovervejet brug af kunst og kultur i byomdannelsen kan være et stærkt og livgivende element i dannelsen af en aktiv, levende og interessant bydel. Der udarbejdes derfor en kunststrategi for byomdannelsen af indre havn. Formålet er at sikre, at kunsten medtænkes som en væsentlig medskaber af bylivet i den nye bydel. Midlertidige aktiviteter skal indtænkes i områdets udvikling.

### Trafik og Parkering

Byomdannelsesplanen har fokus på at øge trafikikkerheden og tilgængeligheden til havnen for både beboere, erhverv og brugere, og at sikre en god trafikafvikling. Delområderne skal som udgangspunkt dække eget parkeringsbehov. Der skal udarbejdes en samlet parkeringsstrategi for hele havneområdet.

### Klimatilpasning

Odense Havn er udpeget som fokusområde i Odense Kommunes Klimatilpasningsplan 2014. Gennem klimatilpasning skal regnvandet tilføres en kvalitet, så det ikke opleves som en gene. På Odense Havn er der fokus på at arbejde med lokale regnvandsløsninger, som kan indpasses i havnemiljøet og anvendes til andre formål, eksempelvis i havnens rekreative områder.

## FORUDSÆTNINGER

Delafsnittet "Forudsætninger" rummer de væsentligste tekniske og lovgivningsmæssige forudsætninger for Byomdannelsesplan 2.0 for Odense havn.

### Kommuneplan

Kommuneplan 2016-2028 udgør den overordnede planlægningsmæssige emner for Byomdannelsesplan 2.0 for Odense havn. I afsnittet beskrives kommuneplanens væsentligste temaer i forhold til byomdannelsesplanen. Se side 56.

### Bæredygtighed

Odense Kommune skal være et attraktivt sted at leve, ikke kun for nuværende, men også for kommende generationer. Bæredygtighed er derfor en integreret del af Byomdannelsesplan 2.0 for Odense havn. Se side 74.

### Kulturhistorie og Bevaringsværdi

Havnen har en særlig historie og flere bevaringsværdige bygninger. Afsnittet beskriver havnens historie, samt de kulturhistoriske og bevaringsværdige forudsætninger. Se side 76.

### Trafik og Parkering

Strategien for trafik og parkering er lavet ud fra trafiktal fra Odense Kommunes trafikmodel, samt gældende parkeringsnorm. Se side 80.

### Miljøforhold og Natur

Afsnittet beskriver omdannelsesplanens forudsætninger for miljø og natur, herunder støj, jordforurening, vandkvalitet, affaldshåndtering og beskyttet natur. Se side 82.

1. Pakhuskajen
2. Havnegadekvarteret
3. Byens Ø
4. Siløen
5. Promenadebyen
6. Havnepladsen
7. Bryggen
8. Søkvarteret
9. Domicilbyen
10. Pakhusbyen
11. Næsbyhoved Voldsted



Oversigt over Odense havn - Byomdannelsesplan 2.0, Delområder

# PLANENS HOVEDPRINCIPPER

## HOVEDPRINCIPPERNE

For at nå målet om en levende bydel med sin egen identitet er planen bygget op omkring en række hovedprincipper, der styres efter.

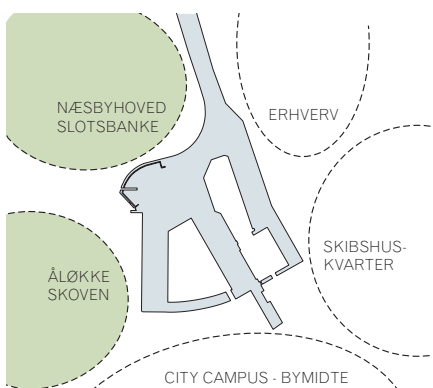
Hovedprincipperne:

- Understøtte visionen for den nye bydel
- Fungere som overordnet styringsredskab for den fortsatte udbygning af havnen
- Sætte retning for planens indhold
- Danne udgangspunkt for mere konkrete krav og principper i planens temaer og delområder

## 1. SAMMENHÆNG MELLEM BY OG HAVN

Havnen og byen skal bindes tættere sammen. Det skal være oplagt, nemt og trygt at komme til og fra havnen.

De væsentligste forbindelser og krydsninger skal sikres og udvikles sammen med udbygningen af havneområdet.



Kvartersammenhæng

## 2. KVARTERSAMMENHÆNG

Byggeri og byrum skal udformes i samspil med omgivelserne, og have forskellig karakter alt efter om det ligger ved skovene mod vest, City Campus og bymidten mod syd eller Skibhuskvarteret mod øst.

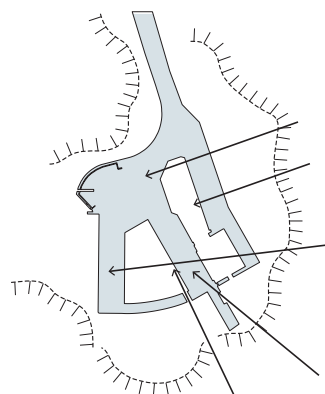
## 3. TERRÆN OG VIGTIGE SIGTELINJER

Indre havn ligger i en lavning, der har været en del af Næsbyhoved Sø. Terrænet omkring havnen danner en skålform, der især opleves fra de omgivende veje.

Sigtelinjer, som den visuelle forbindelse til vand og havnemiljø, skal sikres i den videre byomdannelse.

## 4. KANAL OG PROMENADE FORBINDER ØST OG VEST

Den tværgående kanal og promenade på tværs af havnen skal sikre sammenhæng fra øst til vest, give adgang til en større, synlig vandflade og definere havnens forskellige delområder.



Skålformet terræn og sigtelinjer.

## 5. OFFENTLIG ADGANG TIL ALLE HAVNEKAJER

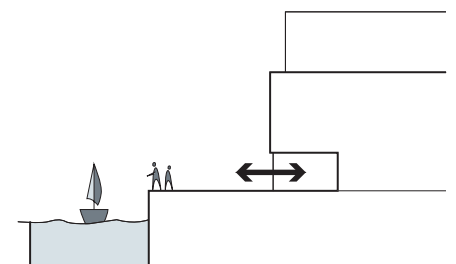
Havnekajerne har sammenhæng med den tværgående promenade og skal være offentligt tilgængelige, sikre visuel kontakt med vandfladen og give mulighed for ophold, bevægelse og tryk færdsel. Havnekajerne skal friholdes for parkering.

På udvalgte steder skal det være muligt at komme tæt på vandet og forstærke oplevelsen.

## 6. BYRUM MED FORSKELLIG KARAKTER

I tilknytning til promenader og havnekajer planlægges byrum i forskellige størrelser og med forskellige funktioner i takt med udbygningen af området.

Alle offentlige byrum skal give de bedst mulige betingelser for ophold, bevægelse og oplevelse af vandet som en særlig kvalitet.



Offentlig kajareal, bygninger på fladen og aktive stueetager

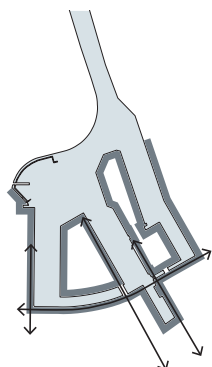
## 7. STRATEGI FOR PARKERING

En samlet parkeringsstrategi for havnen skal sikre, at behovet dækkes, og at både private og offentlige byrum friholdes for parkering. Parkering skal etableres i kælder, konstruktion eller parkeringshus og kun i meget begrænset omfang på terræn. Planen angiver principløsninger for alle delområder samt udpegning af lokaliteter til etablering af to parkeringshuse.

## 8. IDENTITET OG VARIATION

Havnens delområder er defineret af de gamle havnebassiner og nyere kanaler. Som helhed tilstræbes et varieret byområde, hvor det enkelte delområde har sin egen karakter og identitet.

Nyt byggeri skal som i det oprindelige havnemiljø "stå på fladen" uden afskærmning mellem offentlige og private arealer. Særligt langs kajer og promenader skal stueetager og kantzoner bidrage med kvaliteter og aktive funktioner, der giver størst mulig værdi og effekt i forhold til bylivet.



Forbindelser - Kanaler og promenader

## 9. BYGNINGSHØJDER

Bygningshøjderne varieres i området, så de som hovedregel er lavest, hvor terrænet danner en "skål" omkring havnen.

På udvalgte steder kan bebyggelsen være højere og mere markant. Det skal sikres, at højhuse kan tilpasses omgivelserne jf. kommuneplanens retningslinier.

## 10. KVALITET I BYFORTÆTNING OG BYGGERI

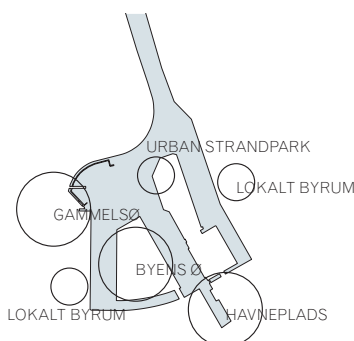
Kommuneplanens principper for byfortætning med kvalitet skal respekteres.

Der skal sikres gode, velbelyste boliger og udendørs opholdskvaliteter.

## 11. LANDSKAB OG GRØNNE OMRÅDER

Åløggeskoven, Næsbyhoved Skov og Slotsbanke afgrænser havneområdet mod vest og udgør et markant landskabeligt og kulturhistorisk element.

Det rekreative og kulturhistoriske potentiale skal sikres og udfoldes som supplement til havnens tætte bebyggelse og give mulighed for fritidsaktiviteter i lidt større skala.



Vigtige byrum

## 12. KULTURHISTORIE

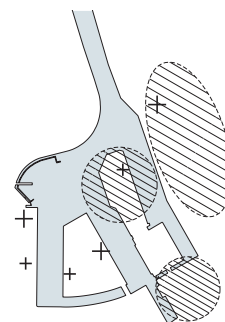
Havnens oprindelige struktur med bassiner og kajer skal bevares og fortsat være genkendelig. Havnens historiske og bevaringsværdige bygninger og elementer skal i videst muligt omfang bevares og genanvendes for at sikre identitet og kvalitet på stedet. Kulturarven skal bruges og spille sammen med det nye.

## 13. KUNST OG KULTUR

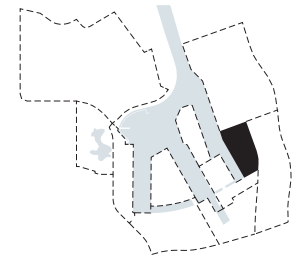
Kunst og kultur skal indtænkes strategisk i byudviklingen og være en integreret del af havnens byrum og byliv.

## 14. INFRASTRUKTUR

Området kobles på den eksisterende infrastruktur (Havnegade, Toldbodgade, Gammelsø) og suppleres med bedre forbindelser for de bløde trafikanter (cykelstier og gangforbindelser) og offentlige bustransport.



Områder og punkter med stor kulturhistorisk værdi



# PAKHUSKAJEN

“Pakhuskajen er et bykvarter, som bygger på det bedste fra havnen og fra byen. Det er her, man vælger at bo, hvis man ønsker, at bo tæt på alt og drømmer om et aktivt liv ved vandet kombineret med fælleskaber i gården. Pakhuskvarteret er desuden det eneste sted i byen, hvor kongeskibet lægger til. Her ses byens børn med flag i hånden på Kongepladsen om sommeren.”

## FAKTA:

### Anvendelse:

Bolig og erhverv.  
Offentlig og privat service

### Etagemeter:

ca. 34.000m<sup>2</sup>

### Etager:

4-5

### Bebyggelsesprocent:

150%

### Friarealer og udendørs opholdsarealer:

Der skal etableres friarealer og udendørs opholdsarealer jf. kommuneplanens generelle rammebestemmelser

### Parkering:

1pr. 125 m<sup>2</sup>  
Muligt at etablere  
ca. 250 p-pladser i området

### Parkeringsprincip:

Parkering i konstruktion

## KARAKTER

Pakhuskajen ligger i den sydlige del af Østre Kaj. Med udsigt over vandet og i tæt relation til vandet. Området afgrænses i nord af Pakhusbyen med dens bevaringsværdige bygninger og øst af Havnegadekvarteret.

Området er karakteriseret af tunge voluminøse bygninger med stor detaljerigdom inspireret af områdets industriarkitektur.

## IDENTITET OG EGENART

Egenarten i området er pakhusstemningen. De tunge volumner med struktur og stoflighed. Der er bogstaveligt talt højt til loftet og store rummeligheder inde som ude. En speciel atmosfære af byliv, råhed og tæt kontakt til vandet.

## BEBYGGELSE

Pakhuskajen består af tre større karréer. Hver karré bestående af fire længehuse organiseret omkring et indre gårdrum.

Karréerne er klart defineret udefra og fremstår som tunge massiver, med inspiration fra de tunge pakhus på havnen udført i tegl.

Det indre gårdrum er afskærmet og fremstår som et blødt privat uderum for karréens beboere. Facaderne skal udføres i tegl med høj detaljerigdom. Ligeledes skal der lægges særlig vægt på detaljerne omkring balkoner, terrasser, værn og indgangspartier. Herudover skal facadeprincipperne og bygningens farvetone variere massiverne imellem.

Mod pladser skal størstedelen af stueetagens facaden være udadvendt og understøtte byrummet.

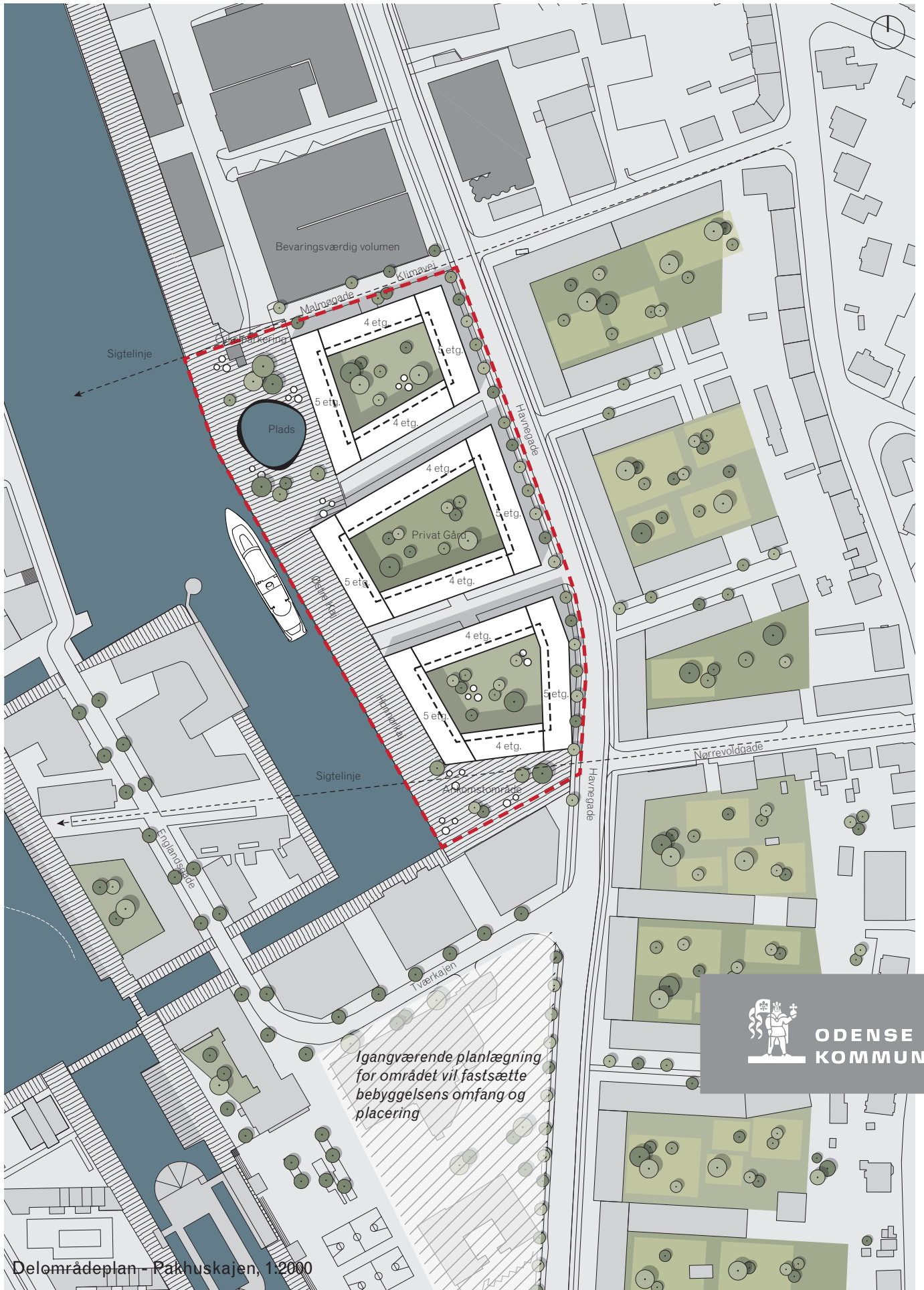
## BYRUM OG BYLIV

Langs pakhuskajen løber, fra nord til syd, en promenade som kobles til resten af havnens promenadeforløb. Her fås det lange kig og store skala fra havnens bygninger og skibe.

Mellem Pakhusbyen og Pakhuskajen placeres et byrum. Byrummet er det samlende rum for den østre del af havnen. Med aktive og udadvendte facader, og en størrelse der kan rumme større menneskemængder ved særlige arrangementer, som eksempelvis kongeskibets ankomst.

I byrummet mod nord findes en mindre teglbygning, som skal tænkes ind i byrummet.

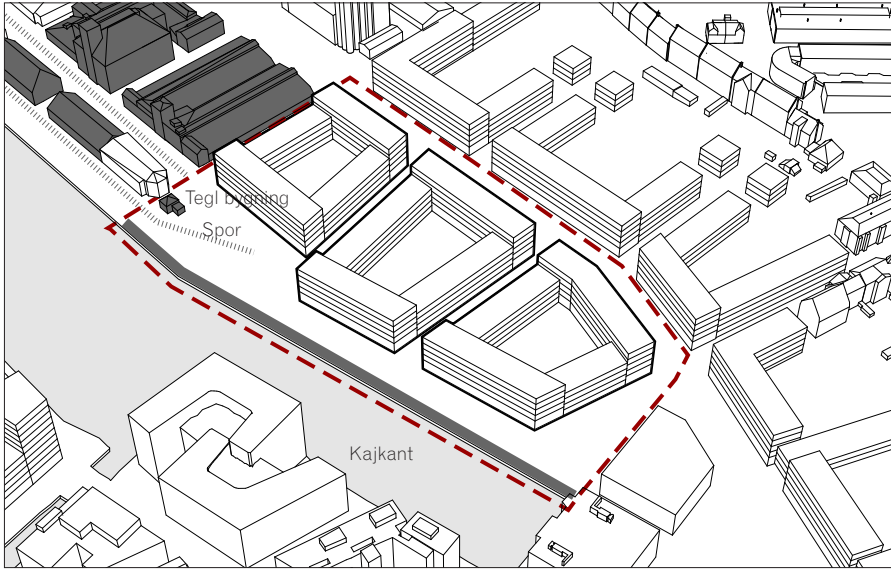
Mod syd etableres et ankomstområde. Det er her, man møder vandet, når man ankommer fra Skibshuskvarteret.



*Igangværende planlægning  
for området vil fastsætte  
bebyggelsens omfang og  
placering*

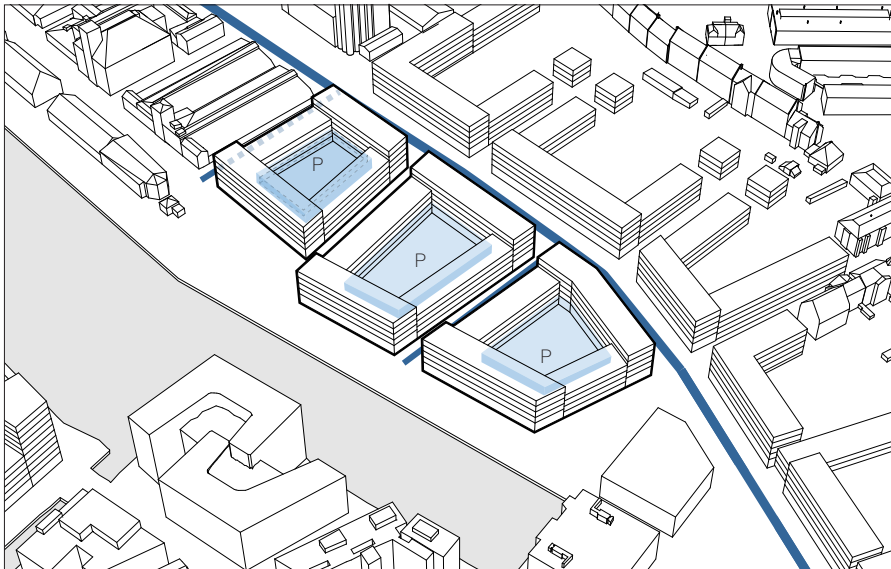


**ODENSE  
KOMMUNE**



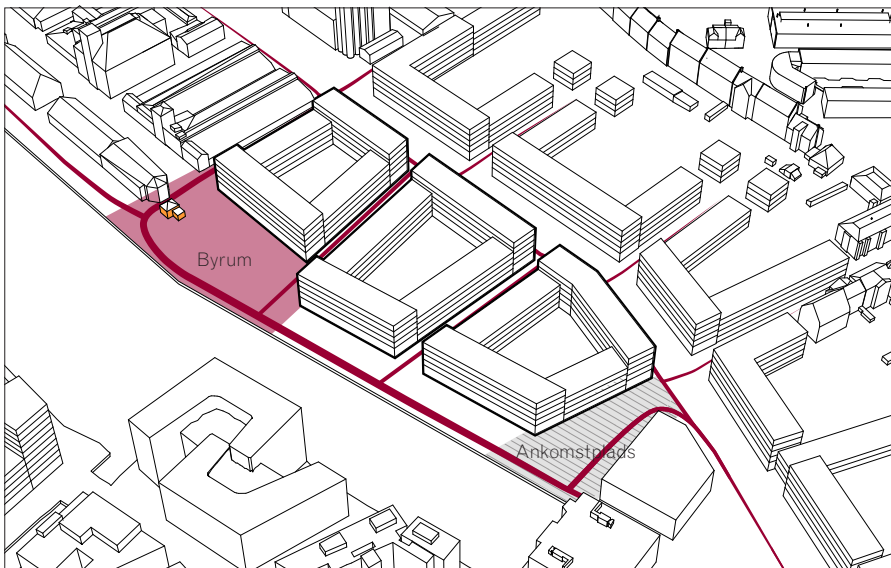
Afgrænsning af delområdet.  
Principielle antal etager, samt markering af bevaringsværdige bygninger og elementer.

- Bevaringsværdig bygning, kajkant og spor.
- Område afgrænsning



Princip for parkering og infrastruktur.  
Parkering i konstruktion.

- Parkering
- Infrastruktur



Byrum's princip.  
Principielt flow for gående samt markering af byrum, ankomstpladser, og grønne gårdrum.  
Aktive stueetager mod byrum og offentlig flow.

- Grønt gårdrum
- Havnebassin
- Byrum
- Ankomstplads
- Aktive stueetager
- Flow



Ligeledes skal sporene og kajkanten samtænkes med promenaden og byrummet.

Sigtelinjer fra Malmøgade og Nørrevoldgade skal respekteres.

### KUNST OG KULTUR

Der udarbejdes en overordnet kunststrategi i forbindelse med byomdannelsen af havnen. Denne udpeger og giver forslag til muligheder for kunstneriske tiltag i de enkelte delområder.

I forhold til Pakhuskajen vil det være oplagt f.eks. at have fokus på kajkanten og pladsen.

### TRAFIK OG PARKERING

Vejadgang for biler og cykler skal ske fra Havnegade. Gaderum mellem blokkene skal have karakter af boliggader med mulighed for beplantning og ophold.

Parkering ved Pakhuskajen skal indtænkes i en samlet strategi for havnen, der kan effektivisere og løse havnens parkeringsbehov i en samlet plan.

Parkeringen i området sker i konstruktion eller kælder for hver blok. Terrænparkering begrænses til handicappede og af- og pålæsning.

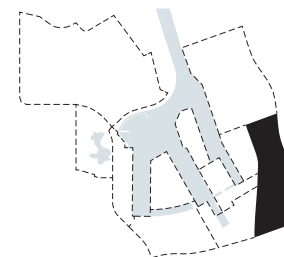
### KLIMATILPASNING

Før den videre udvikling af Pakhuskajen skal der udarbejdes en plan for, hvordan klimatiltag integreres naturligt i området og hvordan klimaløsningerne samtidigt sikrer en dobbeltfunktionalitet med et rekreativt islæt.

Konkret arbejdes der i Malmøgade med et klimatilpasningsprojekt, der kan lede vandet fra Skibhuskvarteret til havnen og samtidig skabe et attraktivt grønt og blåt gaderum.



Principsnit - Pakhuskajen, 1:1000



# HAVNEGADEKVARTERET

“Havnegadekvarteret er et kvarter, som bygger på fællesskab og grønne oaser på kanten af byen og havnen. Det er her, man ønsker at bo, hvis man ønsker nærhed til livet ved vandet og direkte forbindelse til grønne uderum. I Havnegadekvarteret bliver der både dyrket tomater, agurker og uforglemmelige naboskaber.”

## FAKTA:

### Anvendelse:

Blandet bolig og erhverv

### Etagemeter:

31.000 ny bebyggelse

### Etager:

2-5 etg.

Min. 4 etg. mod Havnegade.

(bygningshøjden skal tilpasses bebyggelsen mod øst)

### Bebyggelsesprocent:

100%

### Friarealer og udendørs opholdsarealer:

Der skal etableres friarealer og udendørs opholdsarealer jf. kommuneplanens generelle rammebestemmelser

### Parkering:

1 pr. 125 m<sup>2</sup>

Muligt at etablere

ca. 300 p-pladser i området

### Parkeringsprincip:

Parkering i konstruktion

### Særligt:

Perspektivområde der kan bebygges efter 2027.

## KARAKTER

Havnegadekvarteret strækker sig langs Havnegade afgrænset af Pakhuskajen og Pakhusbyen.

Kvarteret har således ikke direkte kontakt til vandet og fungerer som en overgang mellem Skibshus-kvarteret og havnen.

Bygningerne er struktureret som åbne karréer, der slutter sig på den eksisterende bebyggelse mod vest. Hver karré er organiseret om et stort grønt fællesrum, som er hjertet i hver blok.

Fra øst mod vest stiger terrænet således, at de bagerste ligger markant højere.

## IDENTITET OG EGENART

Det særlige i Havnegadekvarteret er sammenholdet i gårdrummet. Det fællesskab der opstår, når familier mødes og børnene leger. Den ånd der gror det grønne frem i byen, er omdrejningspunktet i hver karré.

Muligheden for at få hænderne i jorden samtidig med, at du bor på en havn, er unik.

## BEBYGGELSEN

Bebyggelsen i Havnegadekvarteret består af en karréstruktur, som tilpasser sig både byens og havnens skala. For at styrke variationen i området og overgangen fra byens mindre skala til havnens større skala består karrestrukturen af sammensatte enheder med forskellig type facadeudtryk og materialitet.

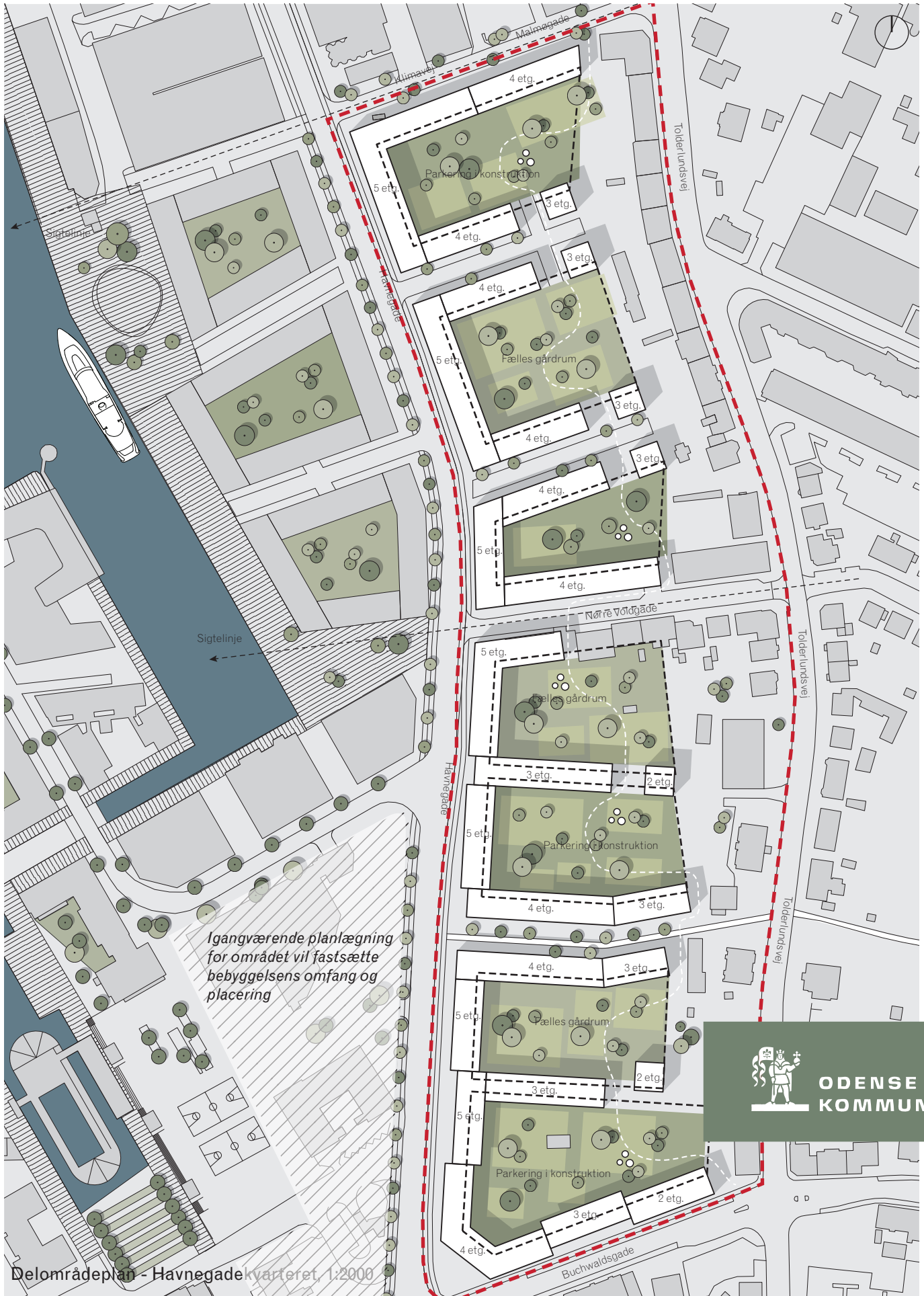
Bebyggelsen mod vest har, grundet terrænet, mulighed for et langt kig over den øvrige bebyggelse og havnen.

## BYRUM OG BYLIV

Byrummene i dette område er særligt de indre grønne private gårdrum. Disse fremstår som oaser midt i byen med mulighed for leg og udfoldelse afskærmet fra vejen og havnen.

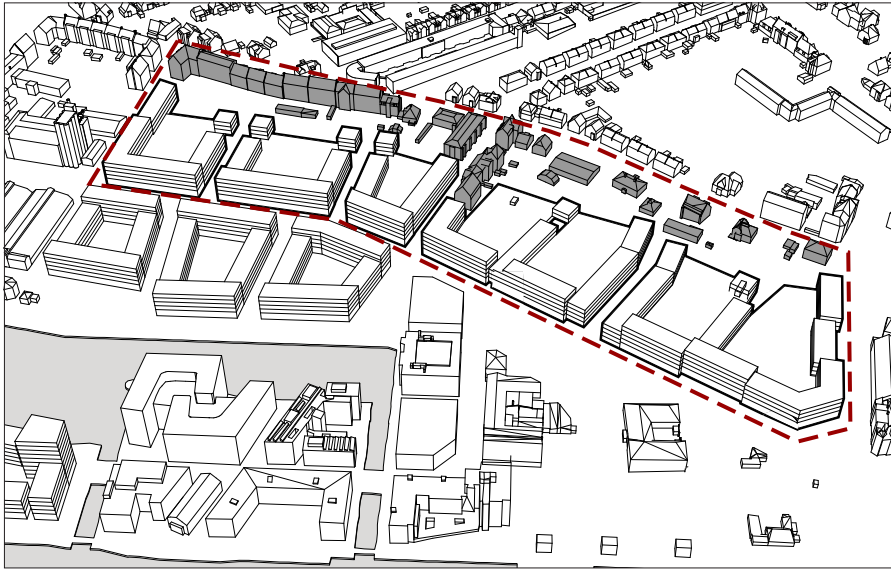
Stikvejene mellem bygningerne bruges som byrum og med deres karakter af grønne stræder, er der mulighed for aktivitet og udeliv. Mod øst er en stiforbindelse over Tolderlundsvej til det bagvedliggende grønne område.

Sigtelinjer fra Malmøgade og Nørrevoldgade skal respekteres.



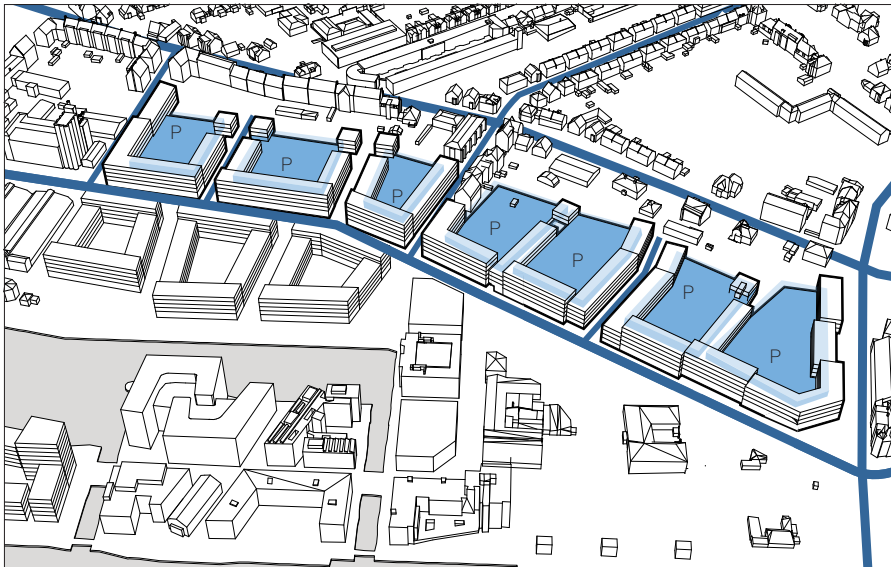
*Igangværende planlægning  
for området vil fastsætte  
bebyggelsens omfang og  
placering*

Delområdeplan - Havnegadekvarteret, 1:2000



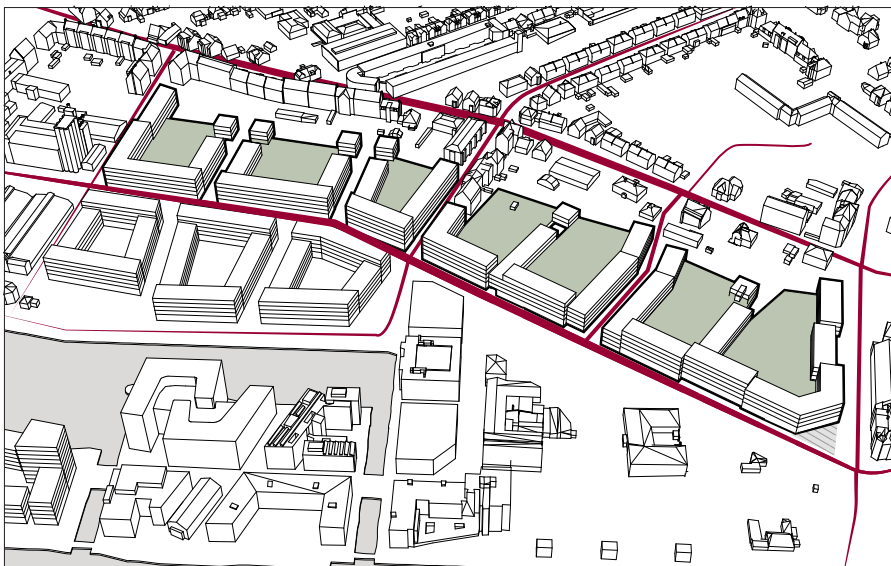
Afgrænsning af delområdet.  
Principielle antal etager, samt markering af eksisterende bygninger.

- Eksisterende bygninger
- Område afgrænsning



Princip for parkering og infrastruktur.  
Parkering i konstruktion.

- Parkering
- Infrastruktur



Byrums princip.  
Principielt flow for gående samt markering af grønne gårdum.

- Grønt rum
- Flow



## KUNST OG KULTUR

Der udarbejdes en overordnet kunststrategi i forbindelse med by-omdannelsen af havnen. Denne udpeger og giver forslag til muligheder for kunstneriske tiltag i de enkelte delområder.

I forhold til Havnegadekvarteret vil det være oplagt f.eks. at have fokus på de lokale stiveje og det lange stræk fra stræk fra Havnegade.

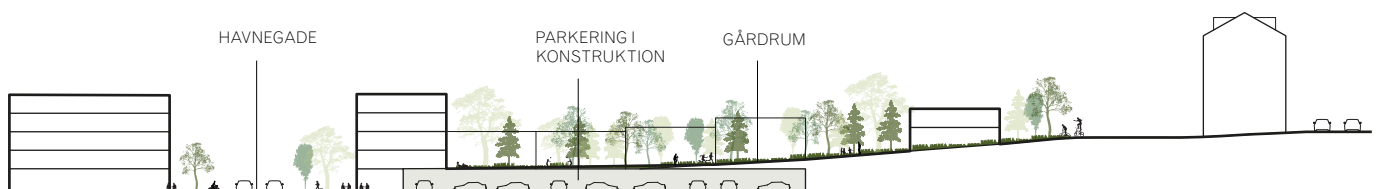
## TRAFIK OG PARKERING

Vejadgang for biler og cyklende sker fra Havnegade og ind af stikveje. Parkering i Havnegadekvarteret skal indtænkes i en samlet strategi for havnen, der kan effektivisere og løse havnens parkeringsbehov i en samlet plan.

Parkeringen i området sker i konstruktion eller kælder for hver blok. Terrænparkering begrænses til et mindre område og hovedsageligt til handicappede og af- og pålæsning.

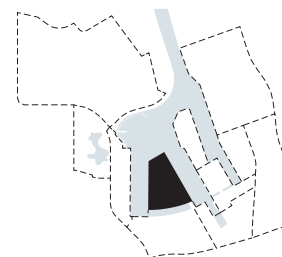
## KLIMATILPASNING

Før den videre udvikling af Havnegadekvarteret skal der udarbejdes en plan for, hvordan klimatiltag integreres naturligt i området og hvorledes klimaløsningerne samtidigt sikrer en dobbeltfunktionalitet med et rekreativt islæt i gårdrum og gader.



Principsnit - Havnegadekvarteret, 1:1000

## BYENS Ø



“Byens Ø er en kultur og oplevelsesø som indbyder til helt nye måder at bo og arbejde på. Byens Ø er en ø, som altid overrasker med liv og bevægelse. Bor og arbejder man på Byens Ø, er det fordi, man ønsker et udadvendt og kulturelt liv i hjertet af byen og et stenkast fra vandet. Her er der plads og rum til kreativitet og barnlige sjæle.”

### FAKTA:

#### Anvendelse:

Blandet bolig og erhverv.  
Offentlig og privat service  
Butikker mod syd

#### Etagemeter:

45.500m<sup>2</sup>

#### Etager:

3-15 etg.  
Max. 15 etg. mod nord/øst med nedtrapping til max. 5 etg. mod syd og vest.

#### Bebyggelsesprocent:

140%

#### Friarealer og udendørs opholdsarealer:

Der skal etableres friarealer og udendørs opholdsarealer jf. kommuneplanens generelle rammebestemmelser

#### Parkering:

1 pr. 125 m<sup>2</sup>  
Muligt at etablere ca. 200 p-pladser i området

#### Parkeringsprincip:

Parkering i konstruktion

### KARAKTER

Byens Ø er mulighedernes ø. Her er det muligt at bygge både stort og småt og i mange forskellige udtryk, så længe de overordnede rammer respekteres, og så længe kontraster og forskellighed dyrkes inden for hvert byggefelt.

Det som kitter Byens Ø sammen, er de mange små rum og nicher, som skaber et hav af opholds- og aktivitetsmuligheder.

### IDENTITET OG EGENART

Egenarten på Byens Ø er den store sammenhængende flade, vandspejlet på alle sider af øen samt kran og silobebygning. Vigtige elementer som sikrer den nye bebyggelse kontraster mellem nyt og gammelt og småt og stort. Den blå mobilkran på den vestlige side skal bevares og indtænkes i byrummet.

### BEBYGGELSE

Bebyggelsen på Byens Ø er tæt og præget af stor variation. Bygningerne placeres i en struktur, hvor store og små volumener varieres på fladen og skaber overlap, nicher, pladser og mellemrum.

Bygningerne ved den sydlige promenade skal have aktive stueetager.

Denne meget rumdannende struktur skaber variation og forskellighed både i bygningen, brugen og byrummet.

Bebyggelsen kan mod øst og nord bygges fra 4-15 etager. Herefter trapper bebyggelsen ned mod vest og syd til en småskala på 2-4 etager.

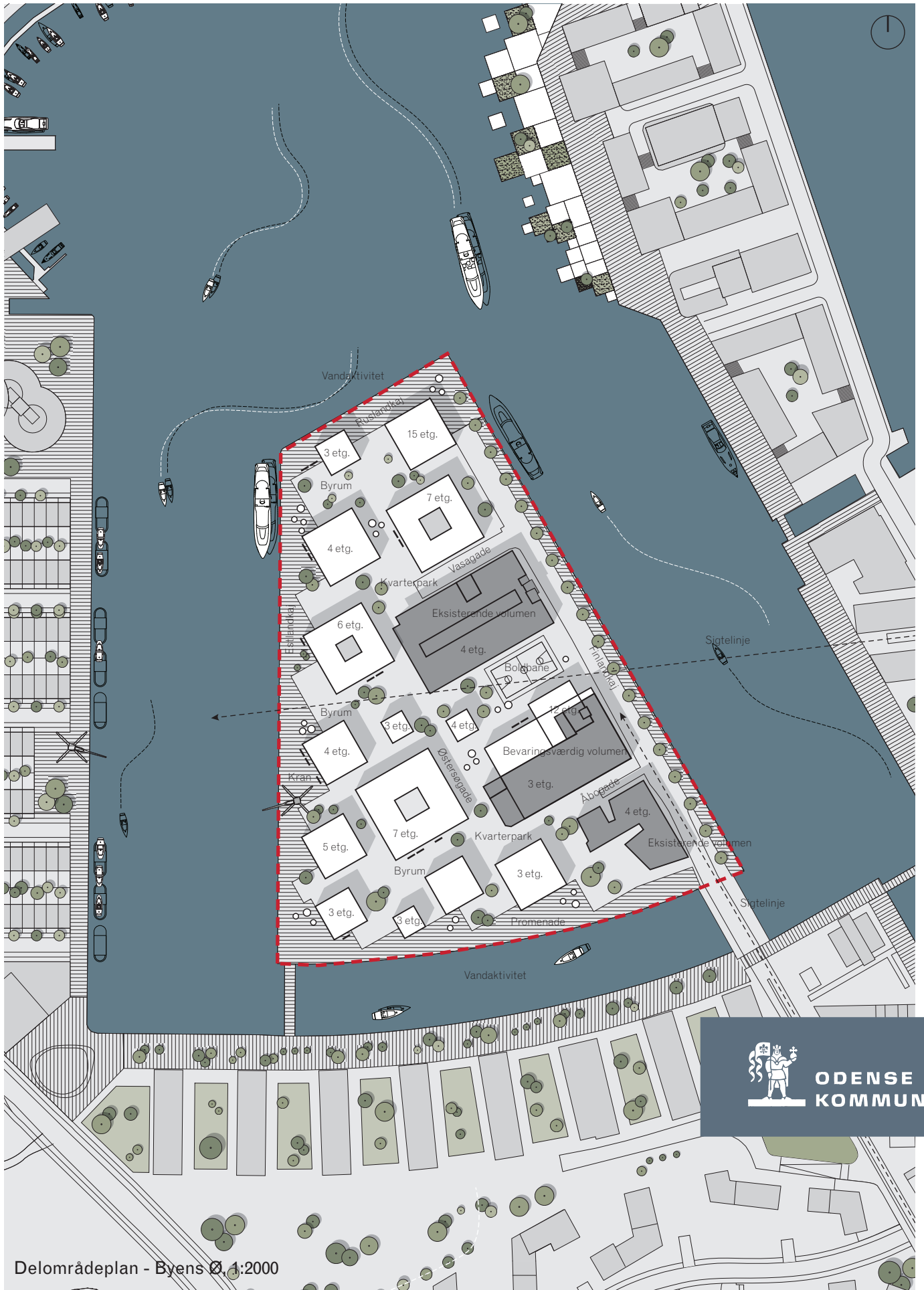
Materiemæssigt bygges videre på sammenstødet mellem nyt og gammelt. Dvs. variation i materialer og farver. Fælles for området er den høje detaljerigdom og stoflighed, som man finder på havnens gamle bygninger.

Sigtelinjen der går igennem området fra Nørrevoldgade i øst til Åløkkeskoven i vest skal respekteres.

### BYRUM OG BYLIV

Som navnet antyder, er dette kvarter målrettet alle byens borgere. Derfor skal der sikres adgang rundt langs hele øen. Alle har mulighed for at spadserere rundt og opleve og deltage i de aktiviteter, som foregår på øen og i vandet. Midlertidige aktiviteter skaber liv og værdi mens området omdannes.

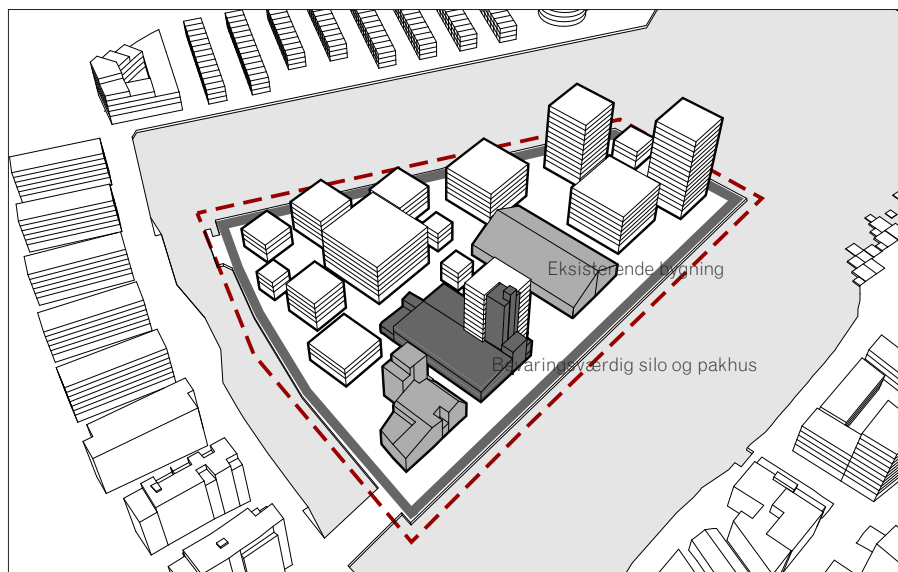
Øen opfattes som en samlet flade og et samlet byrum, hvorpå bygningerne er placeret. De mange nicher og rum, som opstår



Delområdeplan - Byens Ø, 1:2000

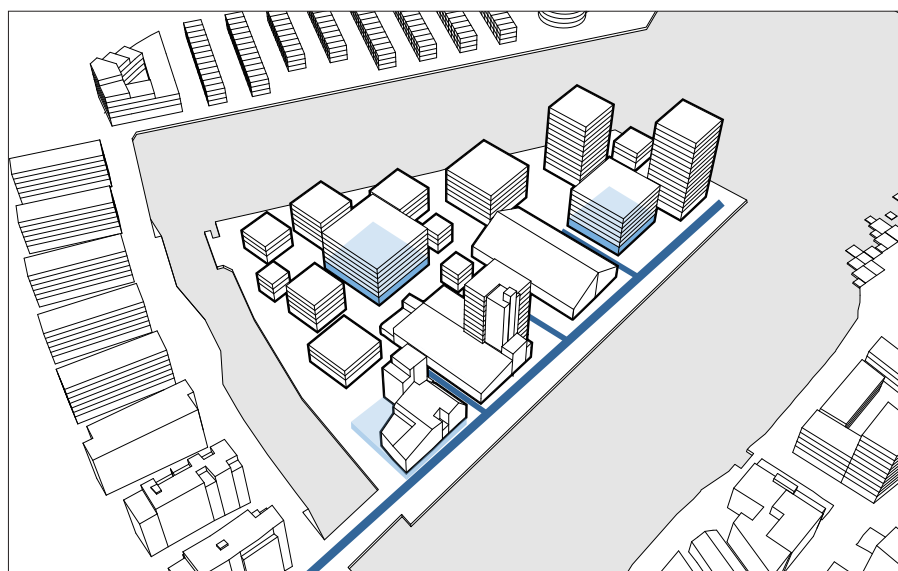


ODENSE  
KOMMUNE



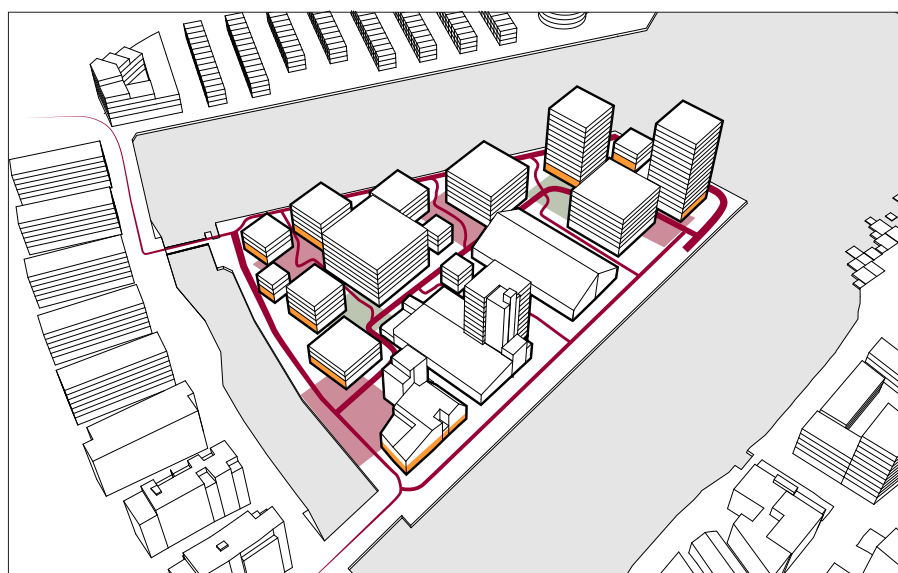
Afgrænsning af delområdet.  
Principelle antal etager, samt markering af eksisterende og bevaringsværdige bygninger.

- Bevaringsværdige bygninger og elementer på kajkanten
- Eksisterende bygninger
- Område afgrænsning



Princip for parkering og infrastruktur.  
Parkering i konstruktion og i parkeringshus.

- Parkering
- Infrastruktur



Byrums princip.  
Principielt flow for gående samt byrum og grønne pladser.  
Aktive facader mod byrum og offentlig flow.

- Grønne pladser
- Byrum
- Aktive stueetager
- Flow



imellem bygningerne, varierer meget i størrelse og brug. Nogle er små og rekreative steder, andre er større rum med mulighed for idræt og sport. Den tætte kontakt til vandet er ideel for isætning af mindre både og kajaker, og andre aktiviteter/arrangementer på og i vandet. Området skal indeholde offentlige faciliteter som toiletter og cykelparkering.

## KUNST OG KULTUR

Der udarbejdes en overordnet kunststrategi i forbindelse med byomdannelsen af havnen. Denne udpeger og giver forslag til muligheder for kunstneriske tiltag i de enkelte delområder.

I forhold til Byens Ø vil det være oplagt f.eks. at have fokus på kajkanten, havnebassinet, byrummene mellem husene samt de bevaringsværdige og kulturhistoriske elementer.

## TRAFIK OG PARKERING

Adgang til Byens Ø sker via Findlandsgade.

Parkering på Byens Ø udfordres af den tætte bebyggelse og de begrænsede frie arealer samt de vandstandstekniske udfordringer ved etablering af kældre.

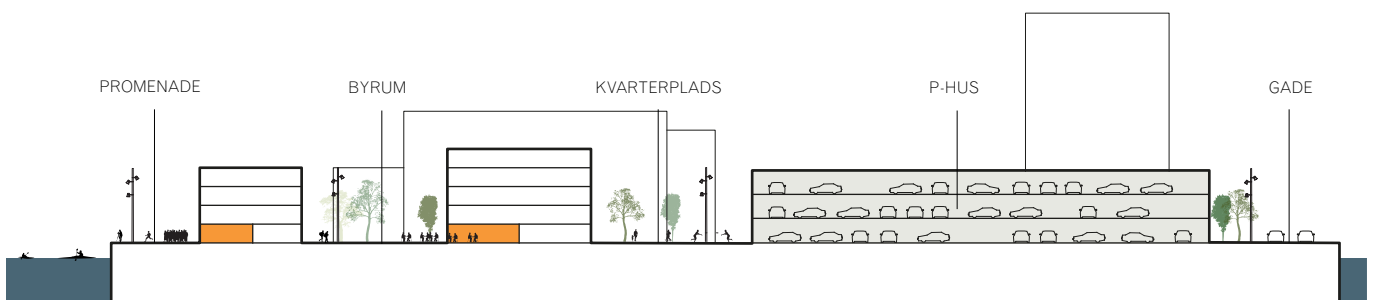
Derfor skal parkeringen indtænkes i en samlet strategi for delområdet,

der kan effektivisere og løse parkeringsbehovet ved hjælp af f.eks. dobbeltudnyttelse, samlede p-huse og delebilsordninger.

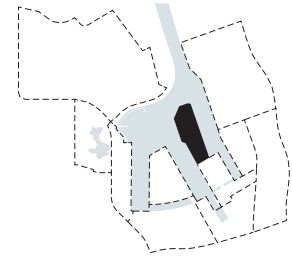
Parkeringen på øen skal etableres i samlede løsninger i konstruktion. Terrænparkering begrænses til handicappede og af- og pålæsning.

## KLIMATILPASNING

Før den videre udvikling af Byens Ø skal der udarbejdes en plan for, hvordan klimatiltag integreres naturligt i området, og hvorledes klimaløsningerne samtidigt sikrer en dobbeltfunktionalitet med et kulturelt eller rekreativt islæt.



Principsnit - Byens Ø, 1:1000



## SILOØEN

“Siløen skal være en destination for hele byen - året rundt. Her kan man opleve himmel og hav(n) og det er her, man vælger at bo og arbejde, hvis man både ønsker et liv på vandet og helt oppe under skyerne. På caféer i stueetagen betjenes Siløens mange gæster, som kommer for at spise is og deltage i livet på byens urbane strandpark. De fleste vender først hjem efter solnedgangen over skovens grønne silhuet.”

### FAKTA:

#### Anvendelse:

Bolig og erhverv.  
Offentlig og privat service

#### Etagemeter:

45.500m<sup>2</sup>

#### Etagér:

4-16 etg.  
Ny bebyggelse skal opføres som en blanding af høj og lav bebyggelse, højest mod nord og lavest mod syd og vest

#### Bebyggelsesprocent:

175%

#### Friarealer og udendørs opholdsarealer:

Der skal etableres friarealer og udendørs opholdsarealer jf. kommuneplanens generelle rammebestemmelser

#### Parkering:

1pr. 125 m<sup>2</sup>  
Muligt at etablere ca. 150 p-pladser i området

#### Parkeringsprincip:

Parkering i konstruktion

### KARAKTER

Kvarteret ligger som spidsen i inderhavnen med vand på alle sider. Kvarteret er en ø, der kendetegnes af en blanding af høj og lav bebyggelse, som er bygget helt eller delvist sammen som en blokstruktur.

Mod vest etableres en urban strandpark, som kobles til havnens rekreative forløb.

Siløens bebyggelse er høj og markerer sig i havnen som siloerne altid har gjort.

### IDENTITET OG EGENART

Siløen har sin identitet fra de gamle siloer og industribygninger, som har ligget på spidsen af havnen. Det store vue over havnen, skoven og byen er særegent for området. Med en urban strandpark og store høje volumener er Siløen et pejlemærke for havnen og ny destination for byen.

### BEBYGGELSEN

Siløen består af en karréstruktur af forskellige typer bebyggelser organiseret om et indre gårdrum. De forskellige enheder, som tilsammen danner karréen, skal udvikles med forskellige toner og facadekarakter

– herunder forskellighed i rytme og materialitet for at styrke variationen og stofligheden.

Hvor de store volumener rammer byrummene, behandles facaden særligt således, at stueetagen indrettes med fokus på menneskelig skala og udadvendte funktioner, som bidrager til byrum og byliv.

Der skal være særligt fokus på boligkvaliteterne i dette høje og tætte kvarter.

Ny bebyggelse skal opføres som en blanding af høj og lav bebyggelse. Bebyggelsen er højest mod nord og lavest mod syd og vest.

### BYRUM OG BYLIV

Siløen er koblet på havnens byrumsnetværk. P.g.a placeringen som den yderste destination i havnen etableres et særligt byrum med stor landskabelig værdi. En urban strandpark med udsigt over havnebassiner, lystbådehavnen og skoven i vest. En destination som kan bruges til alt fra store events til et stille kig mod skoven.

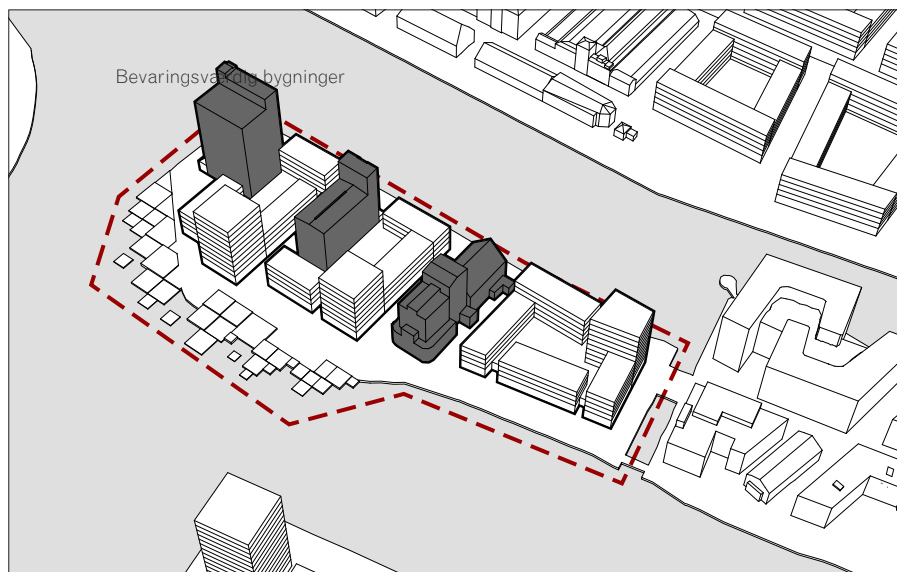
Området skal indeholde offentlige faciliteter som toilet og cykelparkering.



Delområdeplan - Silo Øen, 1:2000

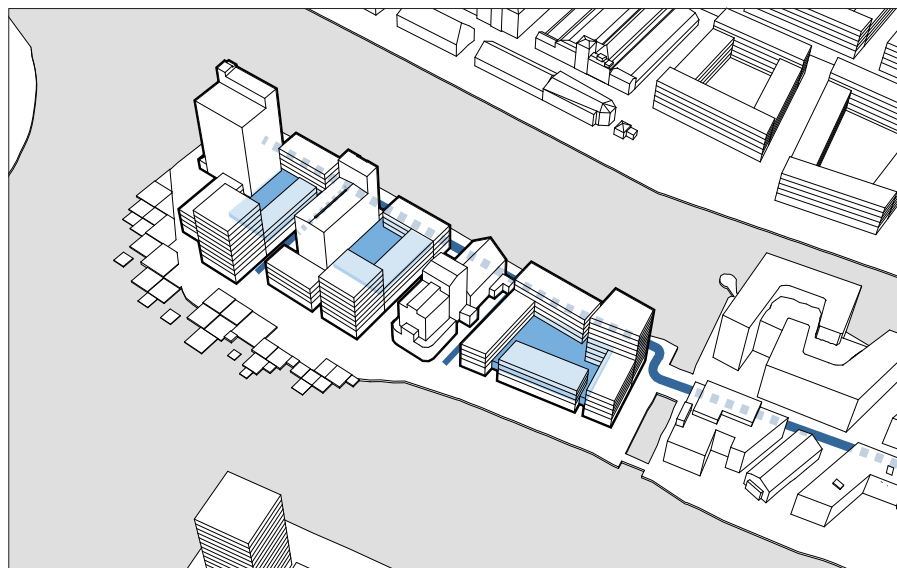


ODENSE  
KOMMUNE



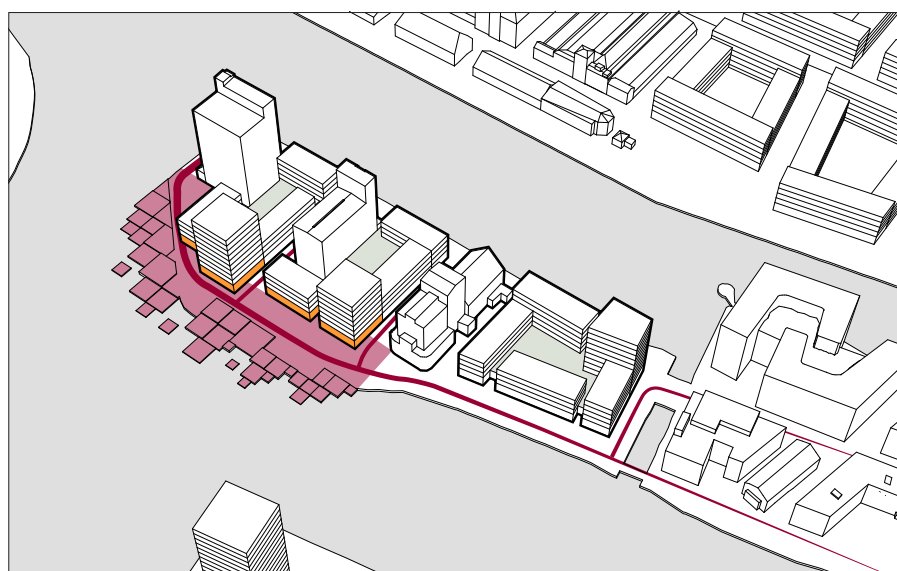
Afgrænsning af delområdet.  
Principielle antal etager, samt markering af eksisterende og bevaringsværdige bygninger.

- Bevaringsværdige bygninger
- Område afgrænsning



Princip for parkering og infrastruktur.  
Parkering i konstruktion.

- Parkering
- Infrastruktur



Byrums princip.  
Principielt flow for gående samt byrum og grønne gårdrum.  
Aktive facader mod byrum og offentlig flow.

- Grønt gårdrum
- Byrum
- Aktive stueetager
- Flow



## KUNST OG KULTUR

Der udarbejdes en overordnet kunststrategi i forbindelse med byomdannelsen af havnen. Denne udpeger og giver forslag til muligheder for kunstneriske tiltag i de enkelte delområder.

I forhold til Siløen vil det være oplagt f.eks. at have fokus på den urbane strandpark og det store kig.

## TRAFIK OG PARKERING

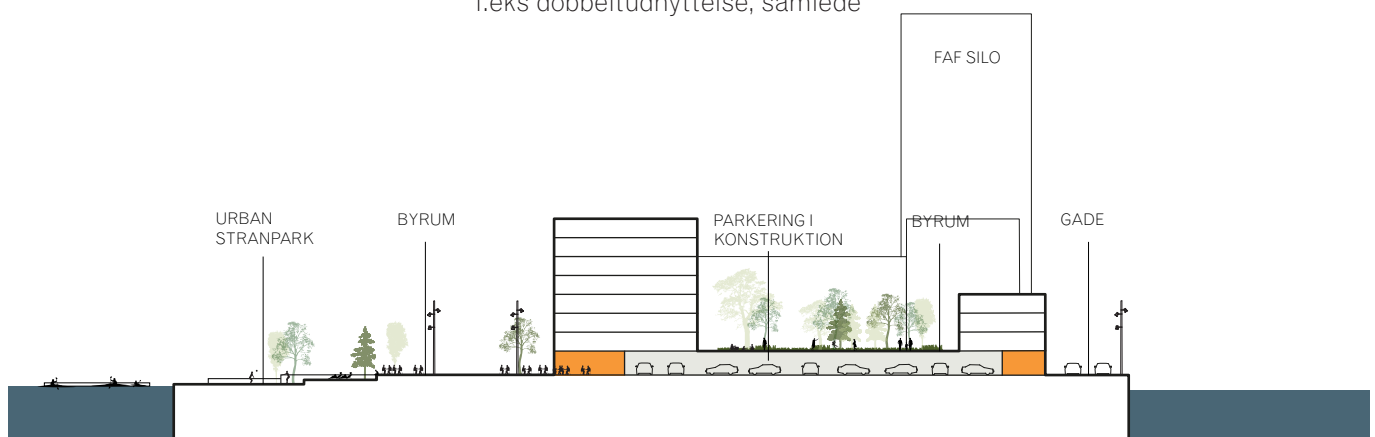
Vejadgang til Siløen sker fra Englandsgade via Englandskaj, der løber langs øens østlige side. Øens vestlige side er bilfri og således forbeholdt de bløde trafikanter. Parkeringen udfordres af den høje og tætte bebyggelse og de begrænsede frie arealer og de vandstandstekniske udfordringer ved etablering af kældre.

Derfor skal parkeringen indtænkes i en samlet strategi for delområdet, der kan effektivisere og løse parkeringsbehovet ved hjælp af f.eks. dobbeltudnyttelse, samlede

p-huse og delebilsordninger. Parkeringen på øen sker i konstruktion eller kælder for hver blok. Terrænparkering begrænses til handicappede og af- og pålæsning.

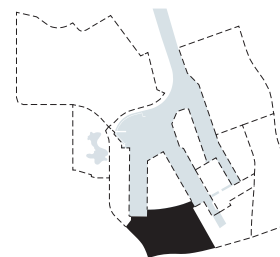
## KLIMATILPASNING

Før den videre udvikling af Siløen skal der udarbejdes en plan for, hvordan klimatiltag integreres naturligt i området og hvorledes klimaløsningerne samtidigt sikrer en dobbeltfunktionalitet med et rekreativt / fritidsmæssigt islæt.



Principsnit - Silo Øen, 1:1000

# PROMENADEBYEN



“Med skoven i ryggen og udsigt til vandet går byens borgere på opdagelse i havnen, mens små butikker og caféer servicerer de forbipasserende. Det rolige vand, den pulserende promenade og det mere rolige grønne område er rammen for familien, senioren og den unge studerende.”

## FAKTA:

### Anvendelse:

Bolig og erhverv.  
Offentlig og privat service  
Erhverv mod Tolderlundsvej

### Etagemeter:

33.450m<sup>2</sup> for den nordlige del.

### Etager:

6 -10 etg.  
4-8 etg. i den sydlige del jf. lokalplan

### Bebyggelsesprocent:

jf. gældende lokalplaner

### Friarealer og udendørs opholdsarealer:

Der skal etableres friarealer og udendørs opholdsarealer jf. kommuneplanens generelle rammebestemmelser

### Parkering:

1pr. 125 m<sup>2</sup>  
Muligt at etablere ca. 650-750 p-pladser i området

### Parkeringsprincip:

Parkering i konstruktion og kælder

## KARAKTER

Promenadebyens høje huse følger den tværgående promenades krumning og markerer sig mod havnens rum og kanaler.

Mod vest ligger Gammelsø og Åløkkeskoven som den grønne ryg for bebyggelsen. Mod øst Finlandgade og Stenfiskerkajen.

Mod syd og Toldbodgade skifter området karakter, og får tættere relation til City Campus, som er under udvikling med nye uddannelsesinstitutioner.

## IDENTITET OG EGENART

Områdets navn beskriver en af dens store kvaliteter, den øst-vestgående promenade. Denne stærke identitet er hovedåren for området. Promenadebyen markerer sig mod promenaden, Byens Ø og vandet.

Via områdets grønne arealer og byrum skabes en stærk sammenhæng til Åløkkeskoven og Gammelsøs rekreative muligheder. Her er mulighed for leg og aktiviteter mellem husene i de grønne omgivelser.

## BEBYGGELSEN

I området vest for Finlandkaj opføres Promenadebyens sidste blokke i samme takt som de nuværende og afslutter forløbet langs promenaden med høje huse i 6-10 etager. Bygningerne skal rumme boliger med udsigt og kvalitet.

Bag Promenadebyen kan der opføres boliger i 3 - 8 etager, der modsvarer Promenadebyen, men lidt lavere for at sikre lys og luft.

Nyt byggeri langs Toldbodgade skal markere hjørnet Toldbodgade/ Finlandgade som adgang til området og til Byens Ø, men samtidig sikrer udsyn fra Lerchesgade mod havnen.

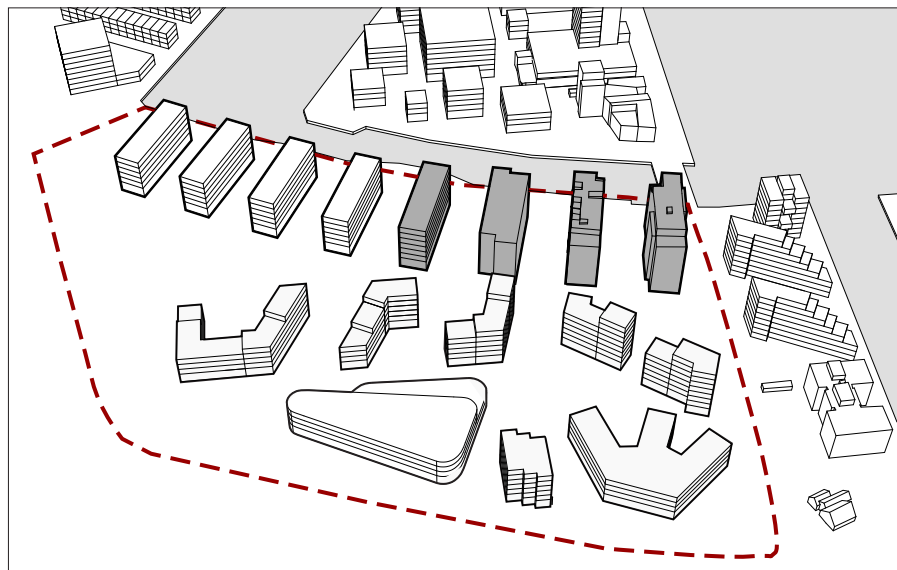
Service og erhverv i 3 - 6 etager skal markere havneområdets sydlige del mod Toldbodgade og bidrage til en flot ankomst til Byens Ø.

## BYRUM OG BYLIV

Den tværgående promenade skaber forbindelse til resten af havneområdet og skovene mod vest. Det grønne område mellem bygningerne indrettes til ophold, boldspil mv., mens forpladser til erhverv mod syd indrettes som mere urbane forpladser.

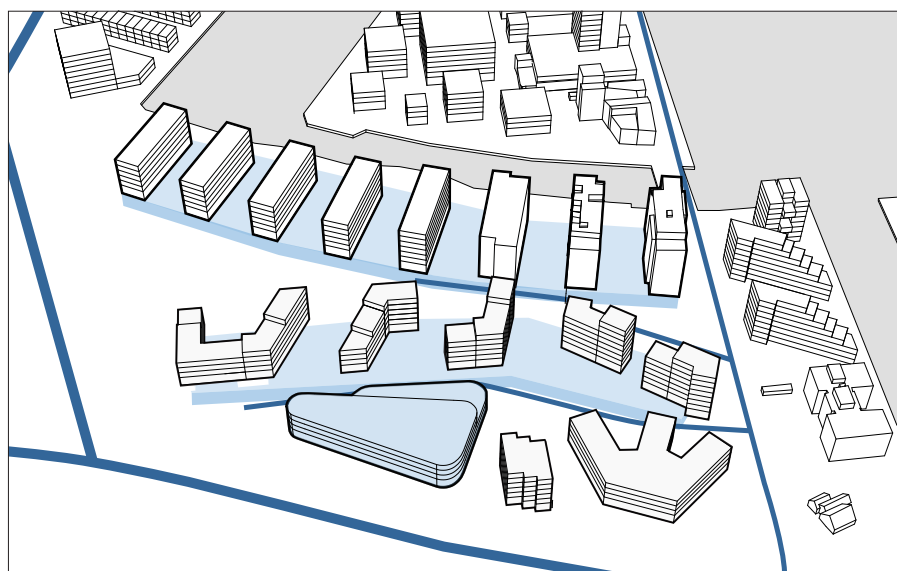


Delområdeplan - Promenadebyen, 1:2000



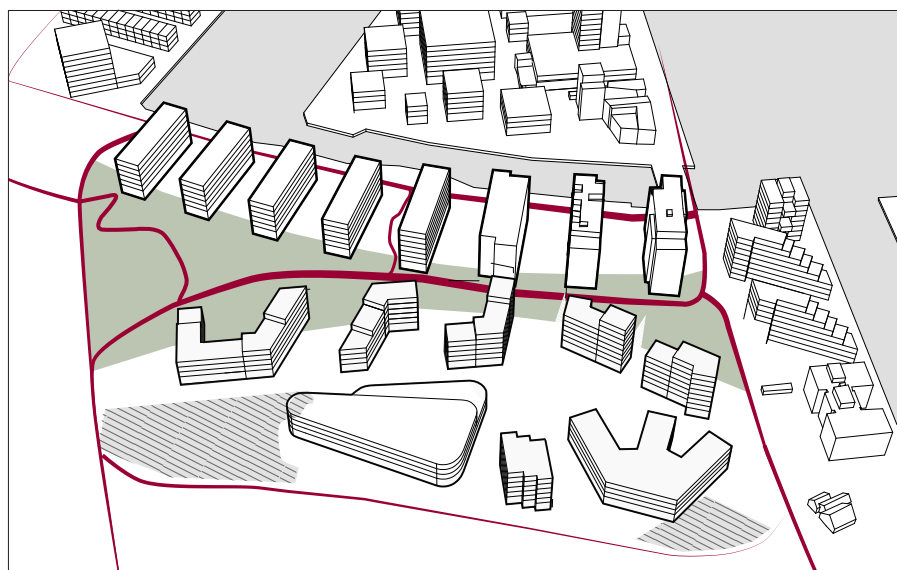
Afgrænsning af delområdet.  
Principielle antal etager, samt markering af eksisterende bygninger.

- Eksisterende bygninger
- Område afgrænsning



Princip for parkering og infrastruktur.  
Parkering i parkeringskælder.

- Parkering
- Infrastruktur



Byrums princip.  
Principielt flow for gående samt grønne områder.  
Aktive facader mod offentlig flow mod havnen.

- Ankomst område
- Grønt område
- Aktive stueetager
- Flow



Facader mod promenaden skal være åbne og indrettes til butikker, caféer mv.

Terræn skal bearbejdes samlet, formes landskabeligt og beplantes som en helhed.

Ved de to koblings- eller ankomstpunkter ved Toldbodgade skal der sikres sammenhæng for bløde trafikanter fra City Campus til Byens Ø, de offentlige byrum omkring Londongade og til skovene.

### KUNST OG KULTUR

Der udarbejdes en overordnet kunststrategi i forbindelse med by-omdannelsen af havnen. Denne udpeger og giver forslag til muligheder for kunstneriske tiltag i de enkelte delområder.

I forhold til Promenadebyen vil det være oplagt f.eks. at have fokus på promenaden, ankomstpunkter til havnen og overgange mellem City Campus og Byens Ø.

### TRAFIK OG PARKERING

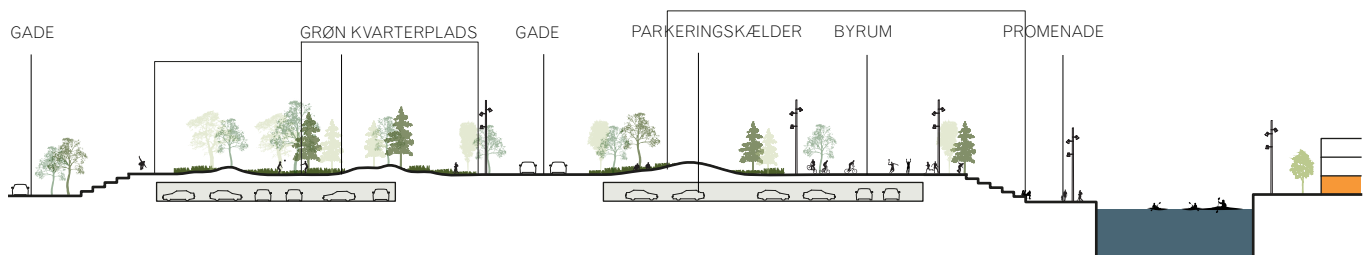
Vejadgang for biler og cykler skal ske fra Finlandgade.

Der skal etableres parkeringskælder under det planlagte boligbyggeri. Parkering til erhverv skal etableres i kælder eller konstruktion og kun i mindre omfang på terræn foran bygningernes indgangspartier.

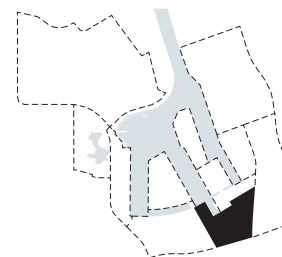
Et parkeringshus skal placeres ved en af de primære adgangsveje til havnen, som skal bidrage til at løse parkeringsudfordringen på havnen som helhed.

### KLIMATILPASNING

I forbindelse med den videre udvikling af Promenadebyen skal der udarbejdes en plan for, hvordan klimatilpasning integreres naturligt i området og hvorledes klimatilpasning samtidig sikrer en dobbeltfunktionalitet med et rekreativt og/eller kunstnerisk afsæt.



Principsnit - Promenadebyen, 1:1000



# HAVNEPLADSEN

“Området er havnens hjerte. Her møder man bydelen og her mødes de daglige brugere, beboerne og de som besøger havnen en søndag eftermiddag eller til den årlige havnekulturfestival. Der er liv og aktivitet omkring havnebadet og på selve Havnepladsen, hvor der også er hyggelige caféer og butikker.”

## FAKTA:

### Anvendelse:

Blandet bolig og erhverv.  
Offentlig og privat service  
Butikker

Der er igangværende  
planlægning inden for  
delområdet.

### Etagemeter:

jf. gældende lokalplaner

### Etagér:

jf. gældende lokalplaner

### Bebyggelsesprocent

jf. gældende lokalplaner

### Friarealer og udendørs opholdsarealer:

Der skal etableres friarealer  
og udendørs opholdsarealer  
jf. kommuneplanens generelle  
rammebestemmelser

### Parkering:

1 pr. 125 m<sup>2</sup>

### Parkeringsprincip:

Parkering i kælder, konstruktion,  
og terræn

## KARAKTER

Ved ankomsten fra Thomas B. Thrigesgade møder byen havnen. Havneområdet åbner sig både visuelt og fysisk (adgang) og vandfladen og Næsbyhoved Skov bliver synlig mellem bygningerne.

## IDENTITET OG EGENART

Stedet rummer havnens ældste bygninger; Kanalmeisterboligen og den fredede Toldbod, som sammen med det første havnebassin fortæller stedets historie.

Havnepladsen er havnens centrale offentlige byrum med direkte forbindelse til havnebassinet, havnebadet og på sigt den planlagte promenade som forbinder Skibhusvarteret og Åløkkevarteret og sikrer bløde trafikanter adgang til resten af havneområdet.

## BEBYGGELSEN

Nyt byggeri på Havnepladsen skal markere stedet som ankomsten til havnen samt definere og styrke Havnepladsen som bydelens centrale offentlige byrum.

Facader mod Havnepladsen skal være åbne og varierede med offentlige funktioner, der bidrager til bylivet på pladsen.

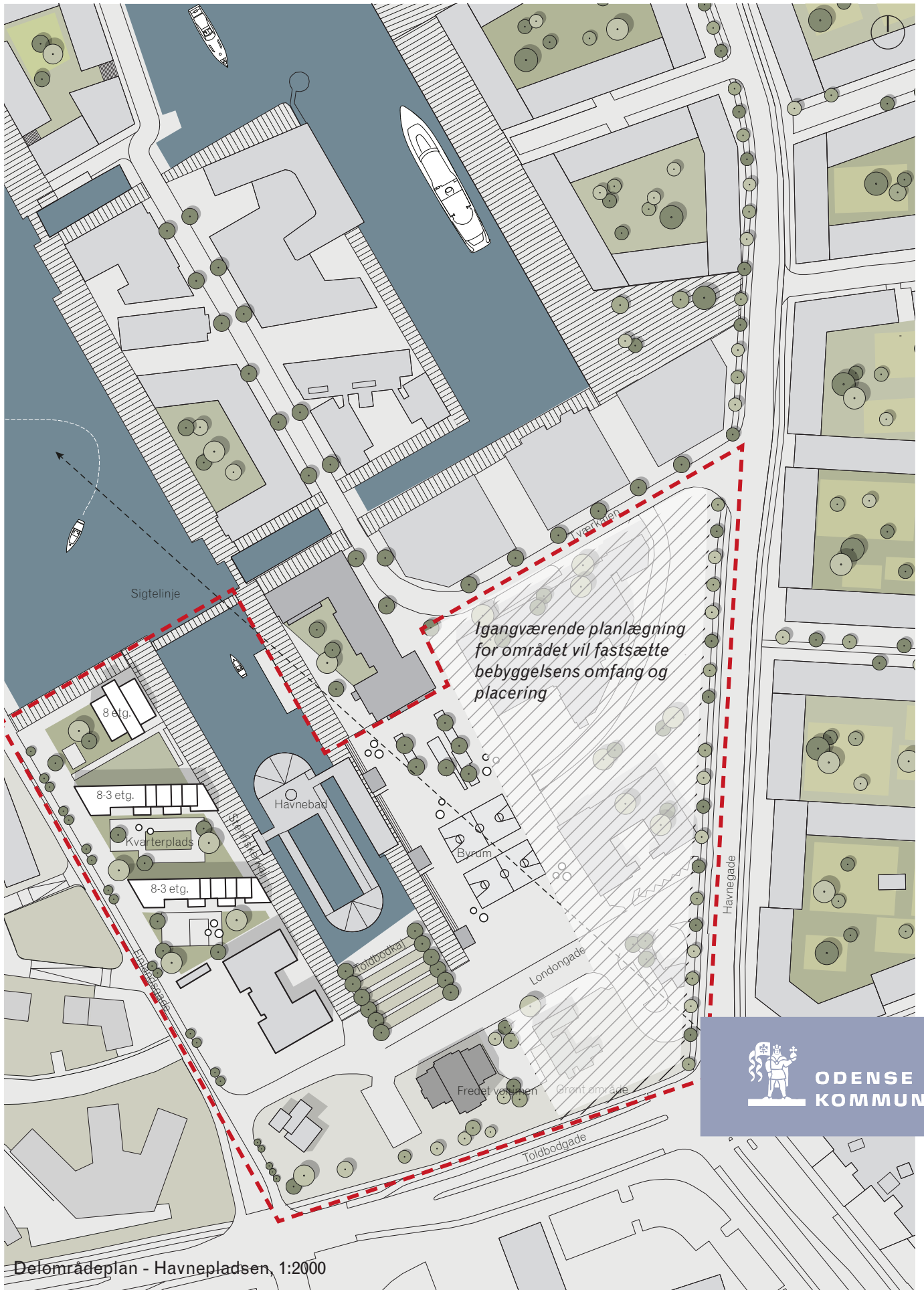
Funktion, detaljeringsgrad, stoflighed og materialevalg skal vælges ud fra den præmis, at der er fodgængere og ophold tæt på facaden.

På Stenfiskerkajen opføres tre blokke med ungdomsboliger, som orienterer sig mod havnebadet og Havnepladsen. Ungdomsboligerne markerer sig højest mod Finlandkaj og Promenadebyen og nedtrappes mod øst, så den kaster mindst mulig skygge på havnebadet.

Den fredede Toldbod, og så vidt muligt den gamle havnemeisterbolig, skal bevares og integreres i udformningen af området mellem Havnepladsen og Toldbodgade. På arealet øst for Havnepladsen ligger det gamle Havnekontor og Skibssmedien, som begge kan nedrives til fordel for nyt byggeri.

Kig og sigtelinier fra Thomas B. Thriges Gade mod havnen, siloerne og Næsbyhoved Slotsbanke i baggrunden skal sikres.

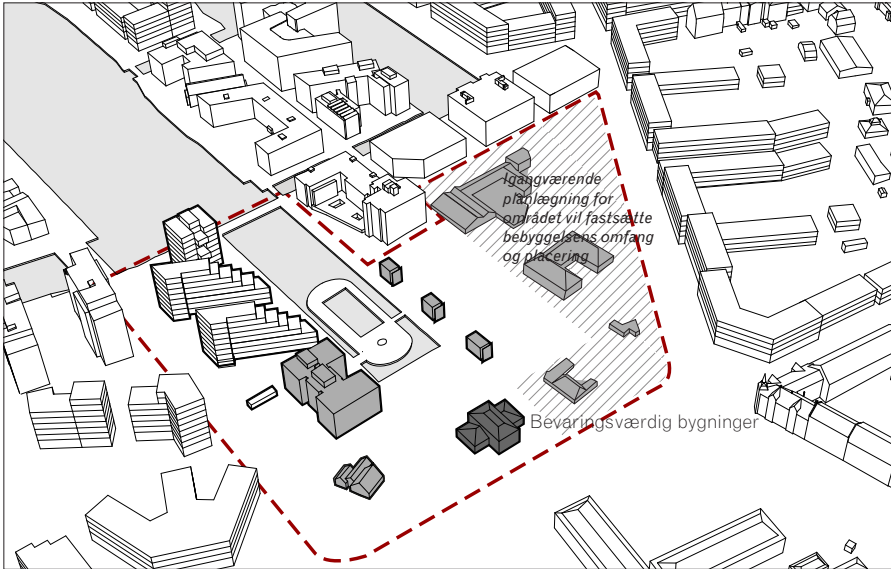
Facader mod Tværkajen og Havnegade skal sammen med nye vejtræer langs Havnegade definere gaderummene.



Delområdeplan - Havnepladsen, 1:2000

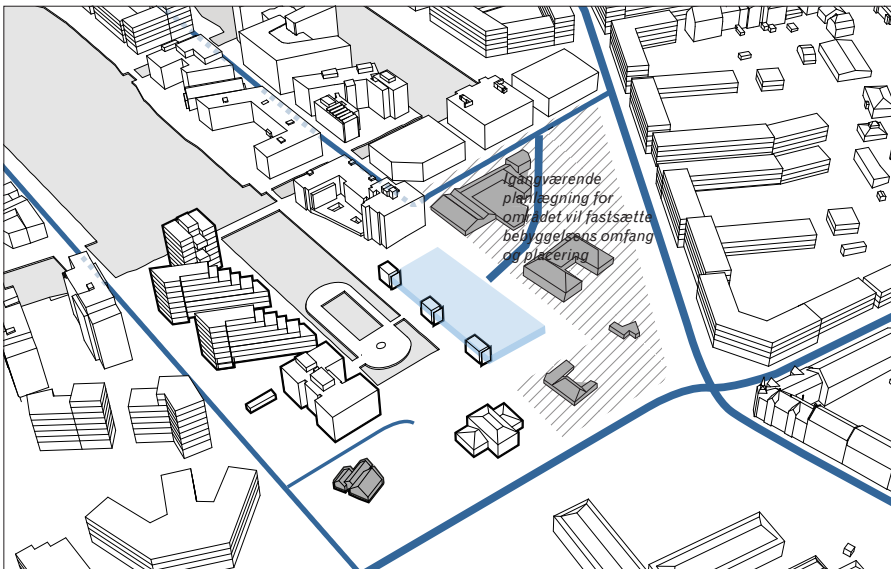


ODENSE  
KOMMUNE



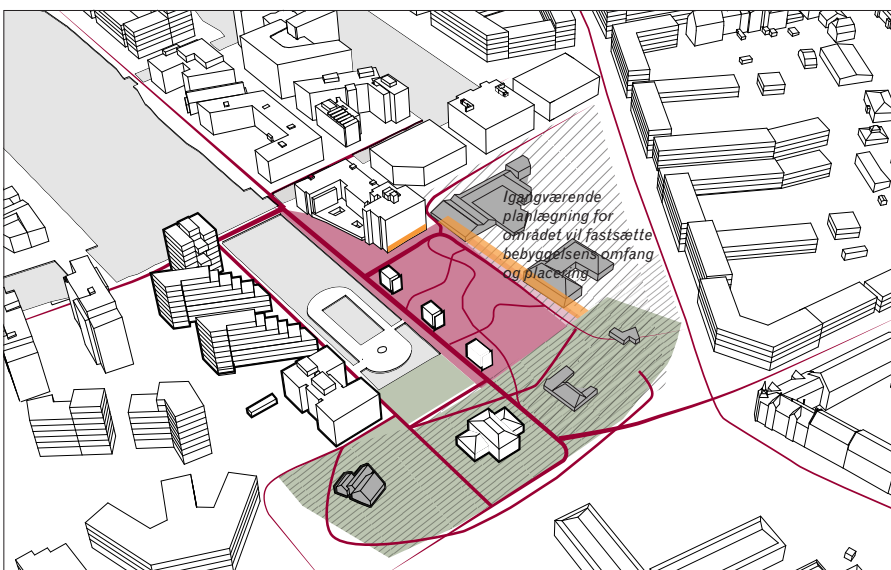
Afgrænsning af delområdet.  
Principelle antal etager, samt markering af eksisterende og bevaringsværdige bygninger.

- Bevaringsværdige bygninger
- Eksisterende bygninger
- Område afgrænsning



Princip for parkering og infrastruktur.  
Parkering i parkeringshus og parkeringskælder.

- Parkering
- Infrastruktur



Byrums princip.  
Principielt flow for gående samt byrum, grønne rum og grønne ankomstpladser. Aktive facader mod byrum, ankomstpladser og offentlig flow.

- Byrum
- Ankomst pladser med grønt
- Kombineret ankomstplads og grønt område
- Grønt område
- Aktive stueetager
- Flow



## BYRUM OG BYLIV

Ankomstområdet skal præsentere havnen, byde den besøgende velkommen og bidrage til at skabe en visuel og fysisk attraktiv sammenhæng mellem havn og by.

Potentialet for at formidle områdets historie og fastholde identiteten som havn skal udnyttes optimalt.

Havnepladsen giver mulighed for aktivitet og ophold i det daglige i tæt samspil med havnebadet. Havnepladsen kan også rumme store arrangementer som loppemarked, koncert mv.

En samlet landskabsplan for et urbant og grønt byrum mellem Havnepladsen og Toldbodgade skal sikre en åben flade mellem bygningerne, der giver mulighed for kig, passage, ophold, aktiviteter, og hvor der integreres grønne elementer f.eks. i form af hævede plader, der kan danne kant mod Toldbodgade.

I Havnepladsens nordøstlige hjørne skal der skabes en attraktiv forbindelse for gående til Tværkajen, Domicilbyen og Siløen.

## KUNST OG KULTUR

Der udarbejdes en overordnet kunststrategi i forbindelse med by-omdannelsen af havnen. Denne udpeger og giver forslag til muligheder for kunstneriske tiltag i de enkelte delområder.

I forhold til Havnepladsen vil det være oplagt f.eks. at have fokus på at markere ankomsten til byens centrale byrum samt havnebadet.

## TRAFIK OG PARKERING

Til nyt byggeri øst for Havnepladsen skal den primære vejadgang for biler ske fra Havnegade via Tværkajen. Sekundært og på visse vilkår fra Havnegade.

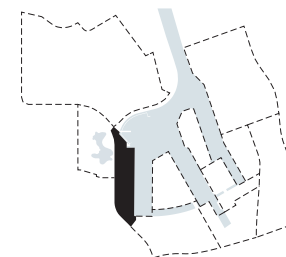
Der skal etableres enten parkeringskælder eller parkeringshus til dækning af det parkeringsbehov, der udløses af nyt byggeri og P-hus til offentlig parkering.

Adgang til eksisterende parkeringskælder under havnepladsen skal sikres. Der kan etableres enkelte parkeringspladser på terræn til områdets nuværende funktioner. Pladserne skal integreres i landskabsplan for området sammen med tilstrækkelig cykelparkering og andre nødvendige faciliteter til områdets brug.

Havnepladsen, havnebadet og det grønne, urbane byrum skal være tilgængelige for bløde trafikanter fra alle sider. Når Londongade nedlægges, vil der i fremtiden kun være adgang med bil fra områdets vestlige del.

## KLIMATILPASNING

I forbindelse med den videre udvikling af Havnepladsen skal der udarbejdes en plan for, hvordan klimatiltag integreres naturligt i området og hvorledes klimaløsninger samtidig sikrer en dobbeltfunktionalitet med et rekreativt og/eller kunstnerisk afsæt.



## BRYGGEN

”På kanten til vandet og på grænsen af skoven. Bryggen er et tæt og levende bykvarter, som indbyder til nye måder at bo og leve et aktivt liv både til vands, til lands og i skoven. Bryggekanten fungerer som kvarterets byrum og epicenter, og det sted, hvor man kommer helt tæt på havnelivet. Det er her, man i fremtiden oplever masternes klirren og byens børn fange krabber mellem området kulørte husbåde.”

### FAKTA:

#### Anvendelse:

Blandet bolig og erhverv.

#### Etagemeter:

31.000 m<sup>2</sup>

#### Etager:

2-8 etg.

#### Bebyggelsesprocent:

125%

#### Friarealer og udendørs opholdsarealer:

Der skal etableres friarealer og udendørs opholdsarealer jf. kommuneplanens generelle rammebestemmelser

#### Parkering:

1 pr. 125 m<sup>2</sup>  
Muligt at etablere ca. 150 p-pladser i området

#### Parkeringsprincip:

Parkering i konstruktion

### KARAKTER

Bryggen er afgrænset af lystbådehavnen i nord, skovene mod vest, havnebassinet mod øst og Promenadebyen mod syd .

Området er karakteriseret af kontraster mellem stort og småt. Et konglomerat af forskellige skalaer fra lystbåde og træbroer til høje siloer over rækkehuse og husbåde til igen højere bebyggelse og bykarakter.

### IDENTITET OG EGENART

Egenarten på Bryggen er havnens karakteristiske flade, bolværket, de tre betonsiloer samt den eksisterende kran. Fire vigtige havnemotiver som skal sikre den fremtidige bebyggelse sjæl og karakter i udviklingsprocessen. Skoven i vest danner det grønne bagtæppe for bebyggelsen.

Bryggen er det levende bykvarter, som byder på rekreative muligheder ved vandet.

### BEBYGGELSE

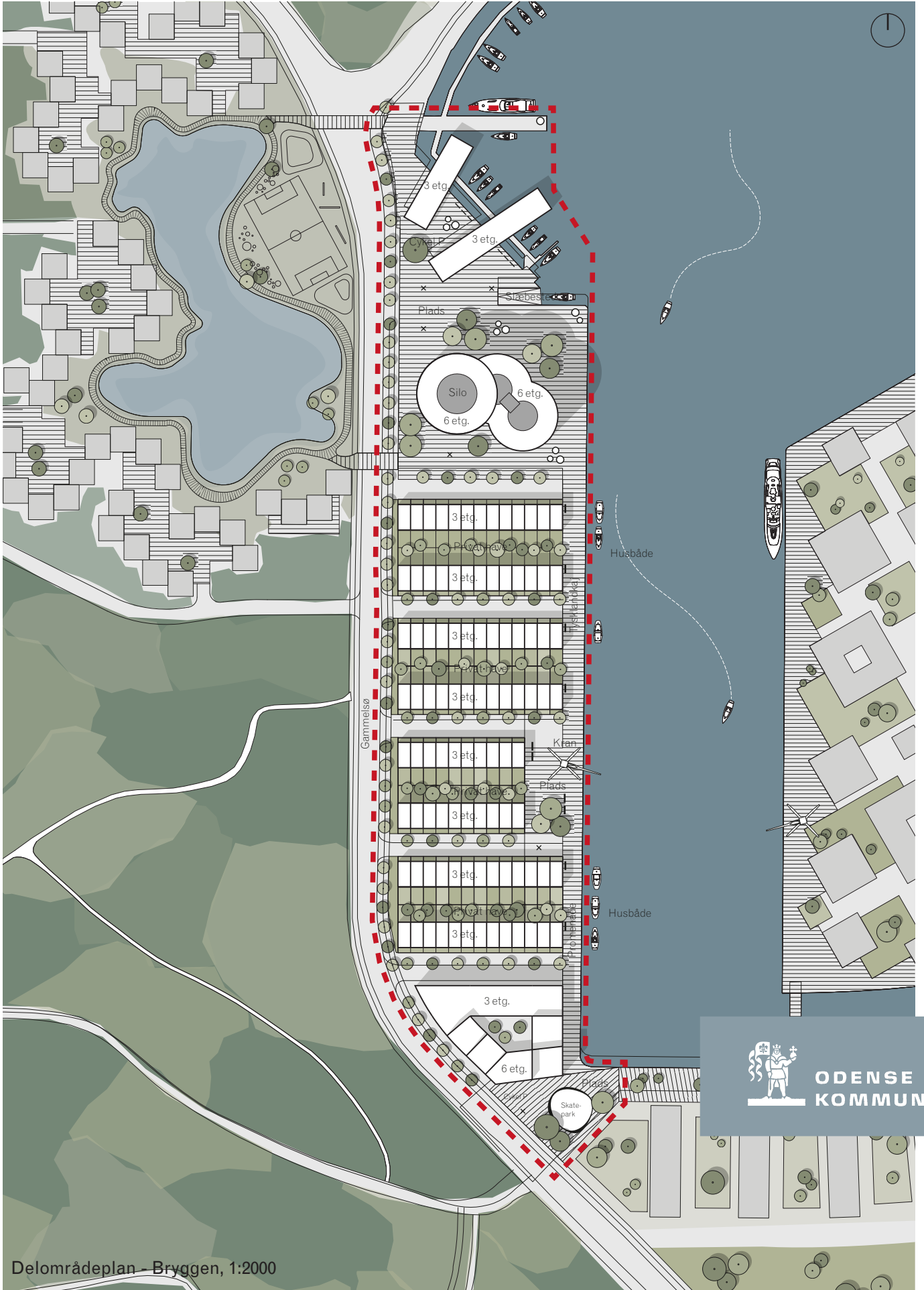
Området består hovedsageligt af tæt/lav rækkehusbebyggelser i 2-3 etager. Rækkehusene er organiseret således, at alle har private haver samt et mindre ankomstareal knyttet til boligen.

Rækkehusene udlægges som stænger, der sikrer sig til både havn og skov.

I den nordlige ende af Bryggen, står i dag tre gamle siloer som et vartegn for denne del af havnen. Højde, råheden og karakteren af disse volumener skal videreføres enten ved en transformation eller en genbygning, som tager udgangspunkt i de førnævnte karaktertræk med en højde op til 6 etager. Mod syd markeres overgangen til Promenadebyen med en højere bygning, 3-8 etager, der med en skulpturel karakter definerer et ankomstområde samt overgangen mellem Bryggen og Promenadebyen.

Materielemæssigt foreslås det, at tæt/lav bebyggelse opføres i forskellige typer materialer og kontrasterende toner for at styrke variation og stoflighed indenfor de enkelte rækkehusbebyggelser.

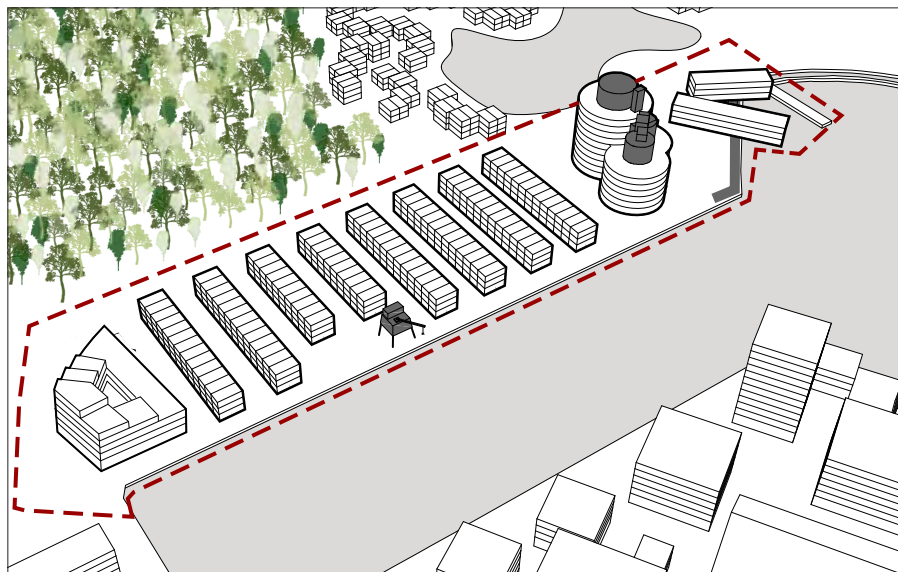
Hvad angår de høje bebyggelser, skal disse materielemæssigt fremstå med en enkelthed, som man genfinder i siloernes minimalistiske udtryk i dag. Tonerne skal være lyse samtidig med at råheden fra siloerne bevares.



Delområdeplan - Bryggen, 1:2000

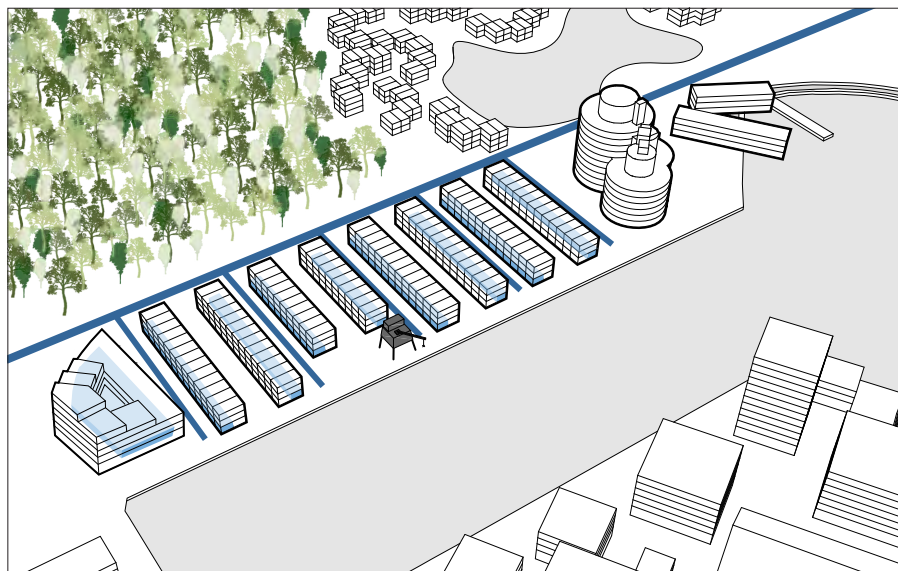


ODENSE  
KOMMUNE



Afgrænsning af delområdet.  
Principielle antal etager, samt markering af eksisterende og bevaringsværdige bygninger.

- Bevaringsværdige bygninger og elementer
- Område afgrænsning



Princip for parkering og infrastruktur.  
Parkering under egen bolig.

- Parkering
- Infrastruktur



Byrums princip.  
Principielt flow for gående samt byrum, grønne rum og ankomstpladser.  
Aktive facader mod byrum og ankomstpladser.

- Byrum
- Ankomst pladser
- Grønne rum
- Aktive stueetager
- Flow



## BYRUM OG BYLIV

Området er karakteriseret af den nord- sydgående promenade. Fra promenaden skabes den tætte kontakt til havnebassinet og de vand-aktiviteter, som forgår her. Omkring den eksisterende kran udvider promenaden sig til en mindre plads centralt placeret i kvarteret. Det er her, man nyder solen, mens naboen sætter kajakken i vandet.

Mod nord findes et større byrum med mulighed for mere pladskrævende aktiviteter. Pladsen har forbindelse til Søkvarteret og til lystbådshavnen. Der er slæbested og faciliteter til lystsejlere. Mod syd ligger ankomstpladsen til området.

## KUNST OG KULTUR

Der udarbejdes en overordnet kunststrategi i forbindelse med byomdannelsen af havnen.

Denne udpeger og giver forslag til muligheder for kunstneriske tiltag i de enkelte delområder. I forhold til Bryggen vil det være oplagt f.eks. at have fokus på promenaden langs havnebassinet og den mindre plads, der dannes omkring den eksisterende kran.

## TRAFIK OG PARKERING

Gammelsø er hovedvejen i området. Langs Gammelsø etableres cykelsti, fortov, overgange og beplantning således, at de bløde trafikanter bliver prioriteret. Fra Gammelsø betjenes bebyggelsen med stikveje, hvor hastigheden er reduceret.

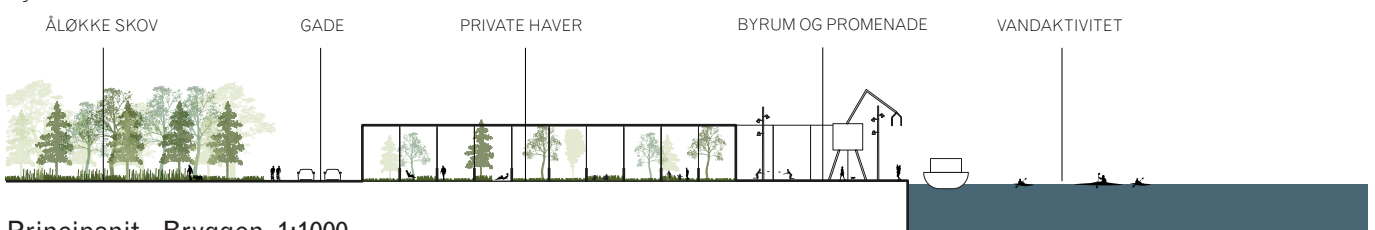
Antallet af overkørsler til Gammelsø skal minimeres mest muligt for at reducere risikoen for højresvingsulykker med bløde trafikanter.

Der kan etableres parkering i den nederste etage i de lave 2-3 etagers huse, samt overfladeparkering i begrænset omfang.

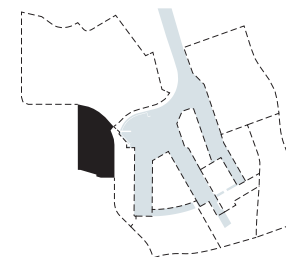
I den sydlige del af området kan etableres parkering i konstruktion. Denne parkering indgår som et led i en samlet parkeringsstrategi for hele delområdet.

## KLIMATILPASNING

Før den videre udvikling af Søkvarteret skal der udarbejdes en plan for, hvordan klimatiltag integreres naturligt i området og hvorledes klimaløsningerne samtidigt sikrer en dobbeltfunktionalitet med et rekreativt islæt.



Principssnit - Bryggen, 1:1000



# SØKVARTERET

”Sø kvarteret er den grønne oase, som indbyder til nye måder at bo og udfolde sig på midt i byen. Det genetablerede eng- og søområde vil være områdets absolutte omdrejningspunkt og et sted, hvor man kommer helt tæt på naturen. Det er her, man fanger frøer, mens mosekonen brygger, og børnene går i ét med naturen.”

## FAKTA:

**Anvendelse:**  
Boliger

**Etagemeter:**  
16.500 m<sup>2</sup>

**Etager:**  
Max 3 etg.

**Bebyggelsesprocent:**  
40%

### Friarealer og udendørs opholdsarealer:

Der skal etableres friarealer og udendørs opholdsarealer jf. kommuneplanens generelle rammebestemmelser

### Parkering:

1 pr. 125 m<sup>2</sup>  
Muligt at etablere  
90-120 p-pladser i området

### Parkeringsprincip:

Parkering i konstruktion  
(under den enkelte bolig)

## KARAKTER

Sø kvarteret er det grønne kvarter i Odense havn, placeret mellem de to store skovarealer i nord og syd, samt lystbådehavnen mod øst.

Området er karakteriseret af den genetablerede sø, hvorom bebyggelse og rekreative aktiviteter er organiseret.

Mod vest etableres et skovstykke som både afskærmer mod erhvervs-/industriområdet og binder de to skovstykker sammen.

## IDENTITET OG EGENART

Egenarten i Sø kvarteret er eng- og sømotiv. Et landskabsmotiv som skal understøttes af en bebyggelse, der indskrives elegant i landskabet således, at der sikres en ny boligtype i byen. Eng- og sømotiv skal naturligvis indgå som områdets destination og åbne op for forskellige typer aktiviteter og oplevelsesmuligheder for alle.

## BEBYGGELSE

Bebyggelsen i Sø kvarteret skal bestå af en tæt/lav bebyggelsestypologi, som i klynger indpasser sig i landskabet. Boligerne er organiseret om mindre indre ankomst- og fællesrum, og har alle direkte kontakt med landskabet med sø og skov.

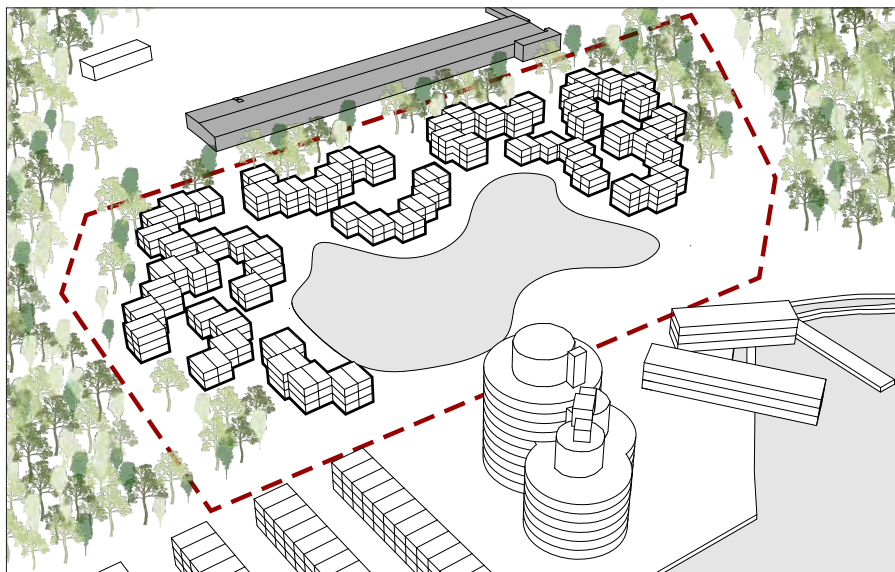
Materielemæssigt foreslås det, at bebyggelsen opføres i tegl med henvisning til en farvekode i jordfarver.

## BYRUM OG BYLIV

Områdets hovedattraktion er søen. Det er beboernes særlige sted og en destination for byen og brugere af havnen. Søen kobles på det rekreative stiforløb gennem skovene samtidig med, at området åbnes op ud mod havnearealet omkring sejlkлубben. I forløbet rundt langs søen indtænkes mulighed for fritidsaktiviteter i en lidt større skala, samt aktiviteter til gavn for både byen og de lokale. I den vestlige del er et bredt skovbånd. Skovbåndet fungerer som buffer mod eksisterende bebyggelse samt landskabelig og rekreativ forbindelse mellem de to skove.

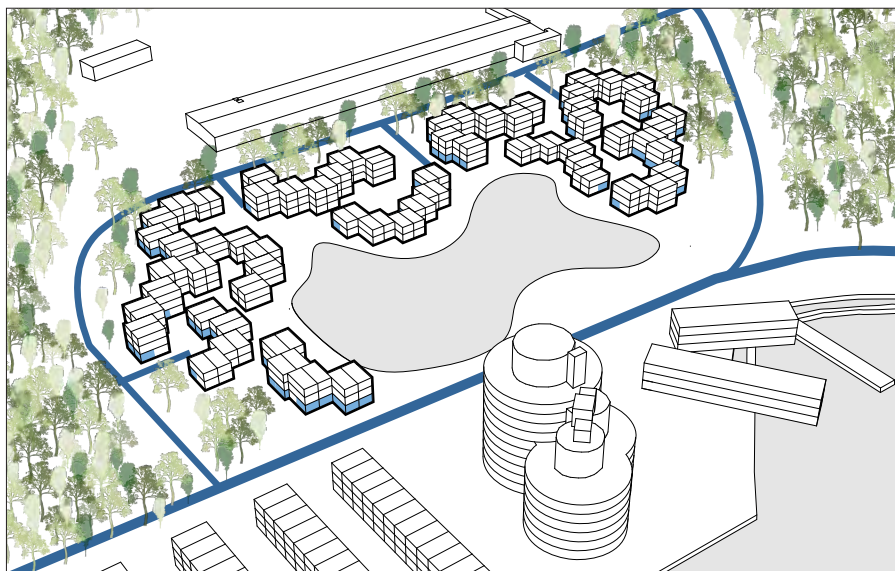


Delområdeplan - Sø kvarteret, 1:2000



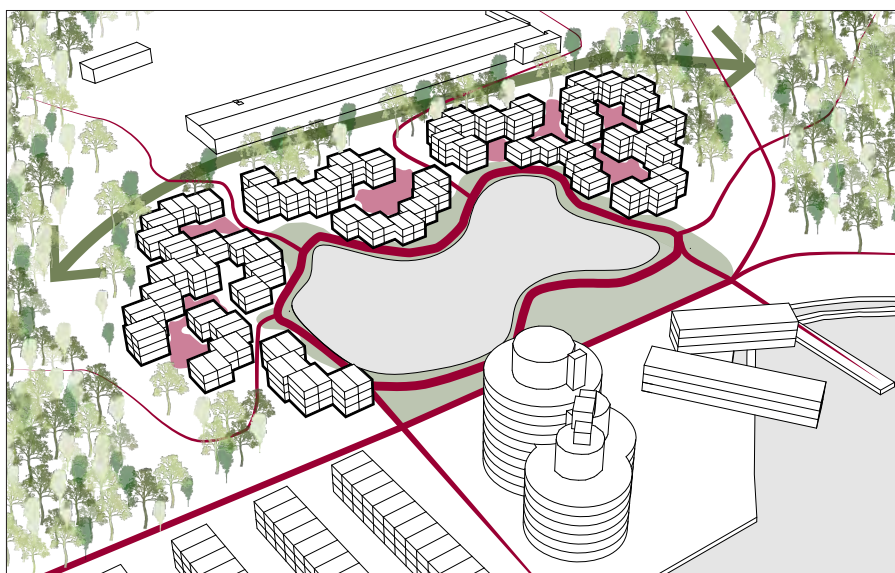
Afgrænsning af delområdet.  
Principielle antal etager, samt markering af eksisterende 4bygninger.

- Eksisterende bygninger
- Område afgrænsning



Princip for parkering og infrastruktur.  
Parkering under egen bolig.

- Parkering
- Infrastruktur



Byrums princip.  
Principielt flow for gående samt grønne rum og byrum.

- Byrum
- Grønt areal
- Flow / offentlig forbindelse
- Grøn forbindelse for bløde trafikanter



## KUNST OG KULTUR

Der udarbejdes en overordnet kunststrategi i forbindelse med by-omdannelsen af havnen. Denne udpeger og giver forslag til muligheder for kunstneriske tiltag i de enkelte delområder. I forhold til Søkvarteret vil det være oplagt f.eks. at have fokus på sømotivet og områdets stiforløb samt koblingen til det nordlige byrum på Bryggen.

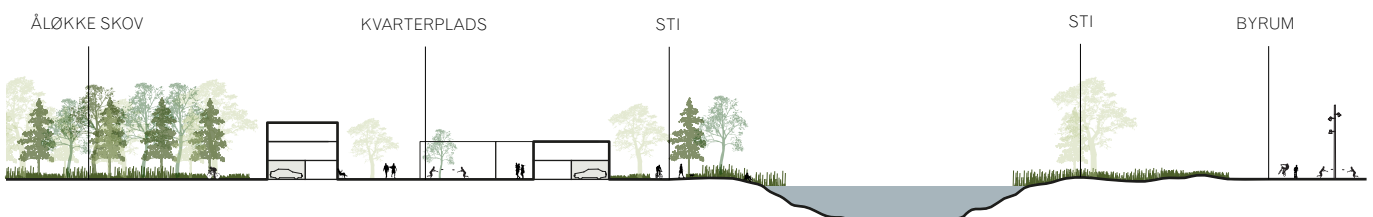
## TRAFIK OG PARKERING

For at "frede" sømotivet skal områdets klynger have vejadgang fra vest. Fra Gammelsø føres vejen bagom som vej med lav hastighed og med afstikkere ind til hver klynge.

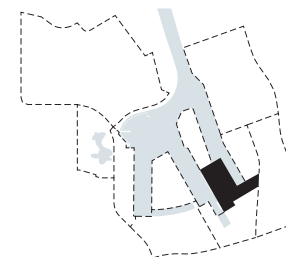
Antallet af overkørsler til Gammelsø skal minimeres mest muligt for at reducere risikoen for højresvingsulykker med bløde trafikanter. Der kan etableres privat parkering i den nederste bygningsdel og i mindre omfang på terræn.

## KLIMATILPASNING

Før den videre udvikling af Søkvarteret skal der udarbejdes en plan for, hvordan klimatiltag integreres naturligt i området og hvorledes klimaløsningerne samtidigt sikrer en dobbeltfunktionalitet med et rekreativt islæt.



Principsnit - Søkvarteret, 1:1000



## DOMICILBYEN

”Domicilbyen er kombinationen af kontorbygninger omkring en urban gade og attraktive boliger direkte ud til havnepromenaden. Her kan man opleve havnestemningen både fra de private altaner, fra den kajanten og fra dækket.”

### FAKTA:

#### Anvendelse:

Bolig og erhverv

#### Etagemeter:

16.500 m<sup>2</sup>

#### Etager:

4-6 etg. jf. gældende lokalplan for de ubebyggede arealer

#### Bebyggelsesprocent:

180% jf. gældende lokalplan for de ubebyggede arealer

#### Friarealer og udendørs opholdsarealer:

Der skal etableres friarealer og udendørs opholdsarealer jf. kommuneplanens generelle rammebestemmelser

#### Parkering:

1pr. 125 m<sup>2</sup>

#### Parkeringsprincip:

Parkering i konstruktion og kælder

### KARAKTER

Området er næsten fuldt udbygget og består udelukkende af nyopført bebyggelse fra 2005 og frem, som udgør første etape af byomdannelsen på havnen. Bebyggelsen er en blanding af bolig- og kontorbebyggelse med en markant grundafgrænsning, som er defineret af de udlagte veje, promenader, kajarealer og sigtelinjer.

Bebyggelsen er opført i en meget varieret arkitektur, som har hentet inspiration i de linjer, udtryk, detaljer, farver og materialer, der findes i meget af det eksisterende byggeri. Der er således både et nybygget træhus, bebyggelse i røde sten inspireret af pakhushuset, almene boligbebyggelser i en mere afdæmpet arkitektur og kontorhusdomiciler i et stramt modernistisk formsprog.

### IDENTITET OG ARKITEKTUR

Områdets arkitektoniske hovedidé udgøres af en stram bygningsstruktur, som finder sit grundlag i den eksisterende stramme linjeføring af moler og kajanlæg.

Det skal fortsat sikres, at nyt byggeri ikke blokerer for de kig, der er fra byen til vandet og til Næsbyhoved Skov og Åløkkeskoven.

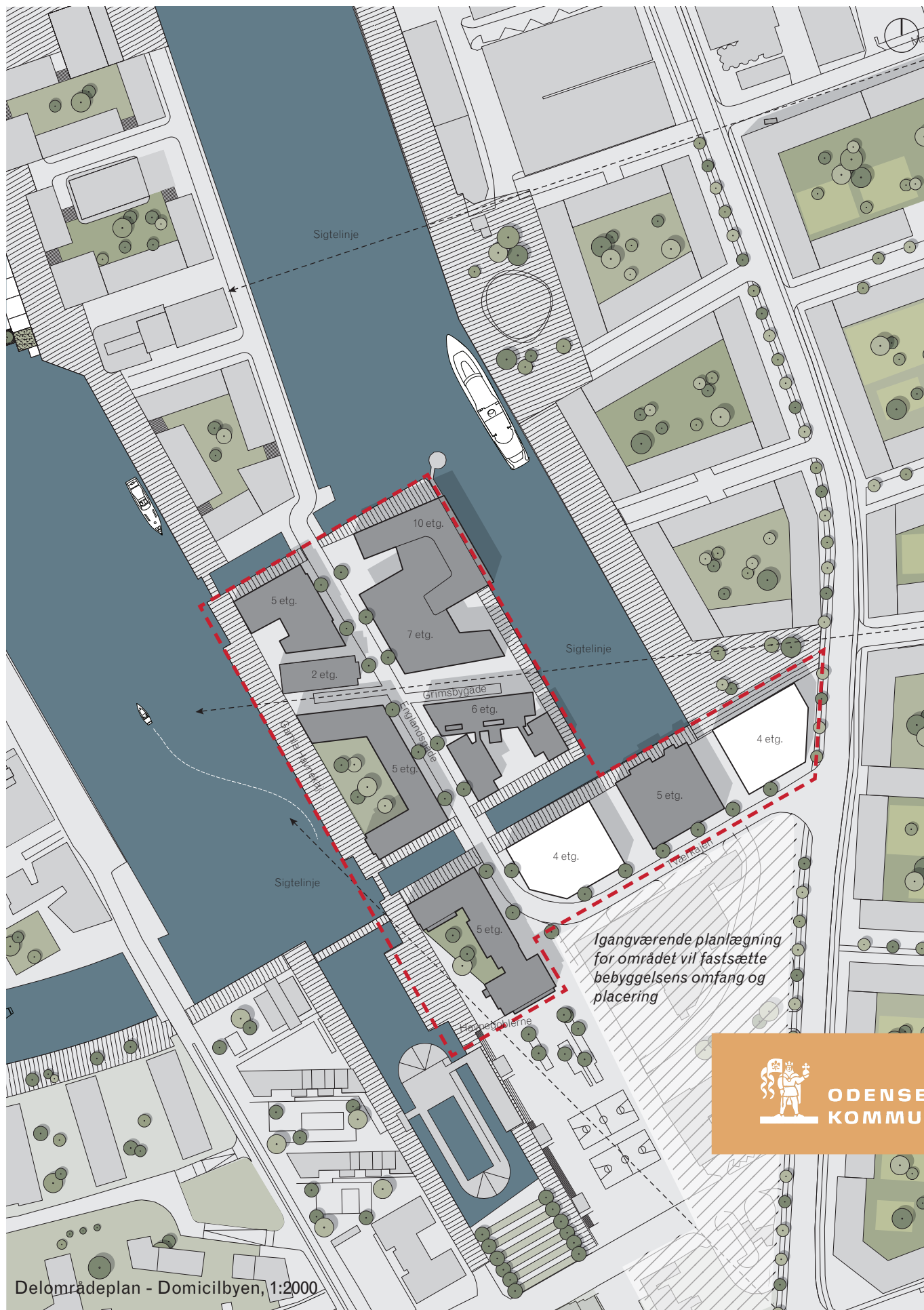
Mellem Englandsgade og havnepromenaden GI. Havnekaj er bebyggelsen opført med gavle og en åben karakter mod promenaden og en mere bymæssig karakter mod gaden.

I området øst for Englandsgade og mod Tværkajen er bebyggelsen opført i en tæt struktur med en bygningshøjde på mellem 4 og 8 etager. Der er fortsat to ubebyggede grunde på Tværkajen, hvor der kan opføres bebyggelse i 4-6 etager.

### BYRUM OG BYLIV

Al bebyggelse har direkte kontakt til kajarealer og vand. Mod vest er der en meget vellykket kantzone mod GI. Havnekaj. Kajen er en meget benyttet havnepromenade, som forbinder Havnepladsen, Domicilbyen og Siløen.

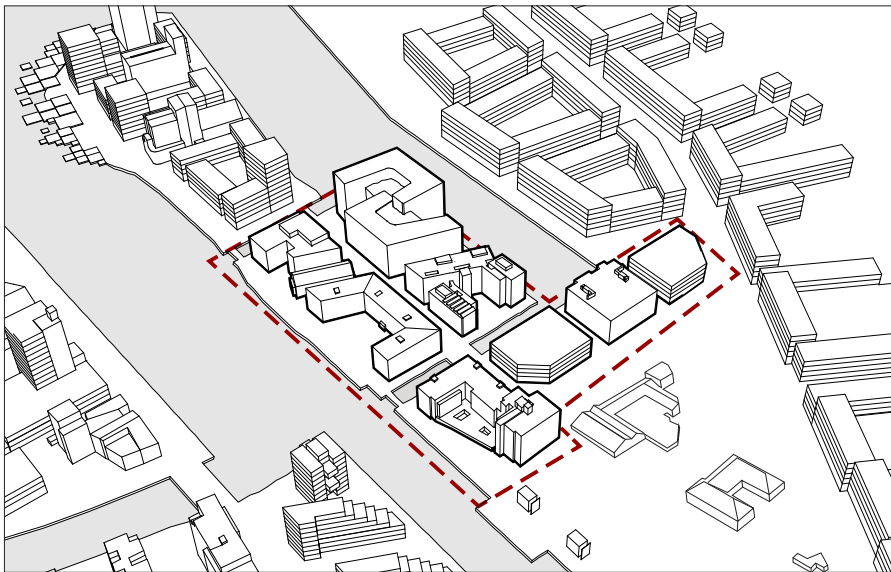
Lystbådssejlere har mulighed for at lægge til, her er direkte kontakt til vandet via træmoler og -trapper og "havnegoplerne" giver mulighed for leg og bevægelse.



Delområdeplan - Domicilbyen, 1:2000

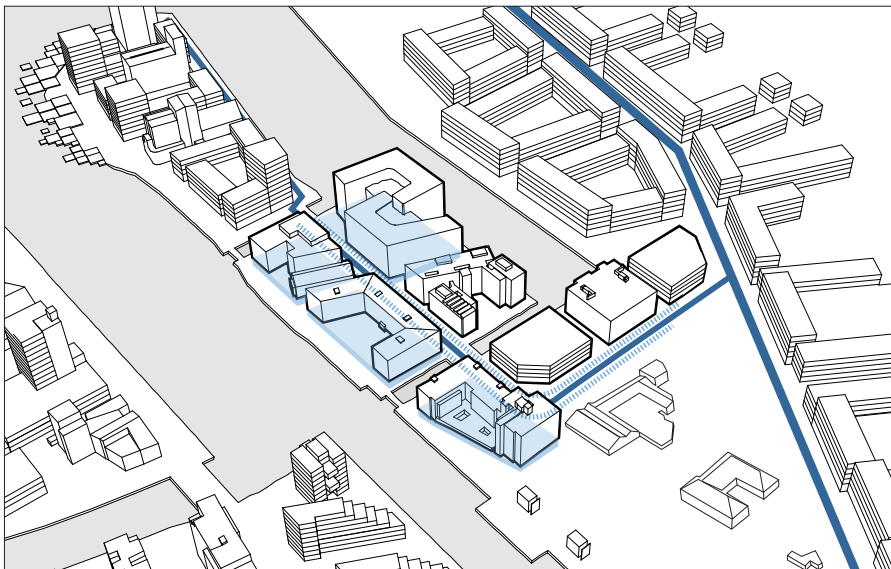


ODENSE  
KOMMUNE



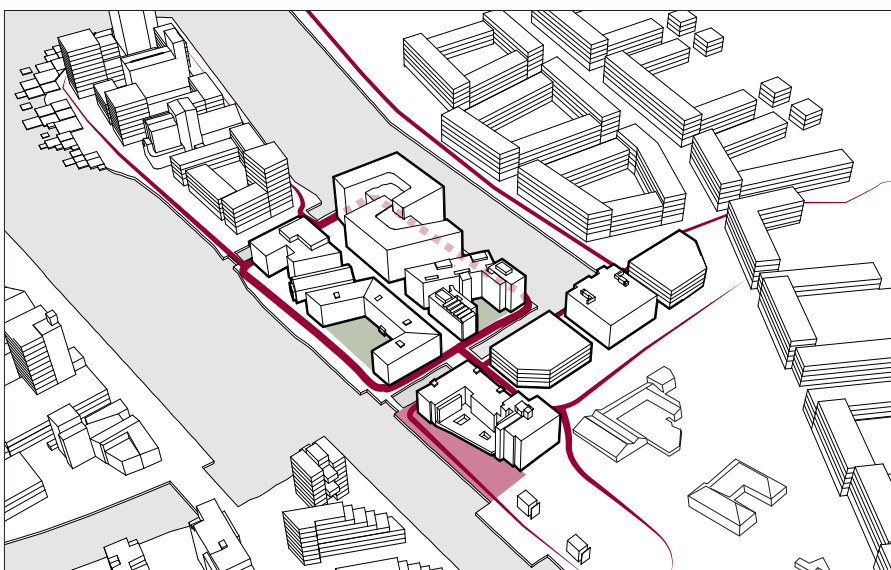
Afgrænsning af delområdet.  
Principielle antal etager, samt markering af eksisterende bygninger.

- Eksisterende bygninger
- Område afgrænsning



Princip for parkering og infrastruktur.  
Parkering i parkeringskælder.

- Fortorvsparkering
- Parkering
- Infrastruktur



Byrums princip.  
Principielt flow for gående samt grønne rum og byrum.

- Privat grønt område
- Byrum
- Flow



Området afgrænses af en nordlig kanal mod Siløen og gennemskæres af en anden kanal. Kanalerne er etableret for at give mulighed for, at mindre både kan cirkulere på tværs af havnebassinene og skabe liv på vandet. Kanalerne sikrer tillige beboerne og de ansatte god kontakt til vandet.

Området gennemskæres af en sigtelinje, som også fungerer som et rekreativt byrum for bebyggelserne.

Der er etableret træbeplantning i vejrummene i Englandsgade og Tværkajen, ligesom Gl. Havnekaj promenaden er beplantet med græsser m.v. i bede.

## KUNST OG KULTUR

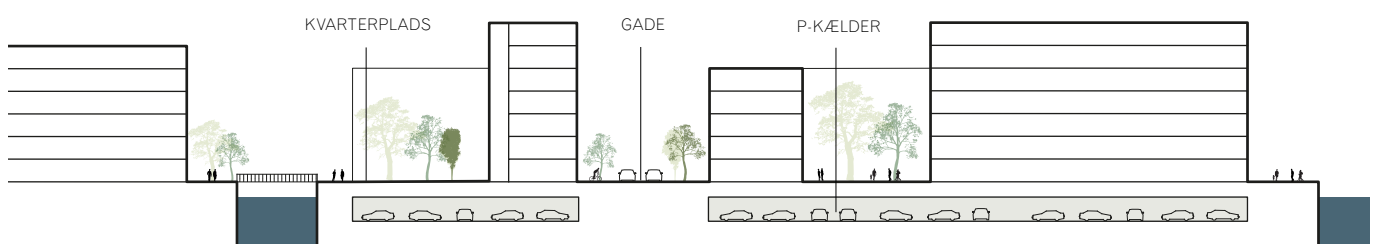
Der udarbejdes en overordnet kunststrategi i forbindelse med by-omdannelsen af havnen. Denne udpeger og giver forslag til muligheder for kunstneriske tiltag i de enkelte delområder. I forhold til Domicilbyen vil det være oplagt f.eks. at have fokus på vandspejlet og kanalerne.

## TRAFIK OG PARKERING

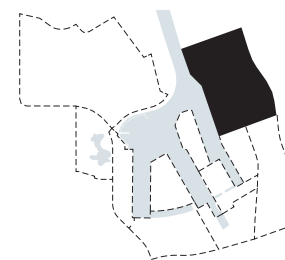
Vejadgang sker via Tværkajen og Englandsgade. De fleste bebyggelser har parkering i kælder og konstruktion. Der er derudover kantstensparkering langs Tværkajen og Englandsgade.

## KLIMATILPASNING

Før den videre udvikling af Domicilbyen skal der udarbejdes en plan for, hvordan klimatiltag integreres naturligt i området og hvorledes klimaløsningerne samtidigt sikrer en dobbeltfunktionalitet med et rekreativt islæt.



Principsnit - Domicilbyen, 1:1000



## PAKHUSBYEN

"Pakhusbyen rummer nogle af Danmarks fineste pakhuse, siloer og produktionsbygninger. Her kan det autentiske havnemiljø opleves på nært hold, fra det rå til det fint renoverede og i kombination med nye aktiviteter."

### FAKTA:

#### Anvendelse:

Erhverv og Kontor/service. Produktionsvirksomheder og virksomheder med støjende aktiviteter etableres i den nordlige del af området, se side 84.

#### Friarealer og udendørs opholdsarealer:

Der skal etableres friarealer og udendørs opholdsarealer jf. kommuneplanens generelle rammebestemmelser

#### Parkering:

1pr. 125 m<sup>2</sup>

### KARAKTER

Området fungerer i dag som "bufferzone" mellem det tungere erhverv mod nord og indre havn med boliger/service.

Pakhusbyen har havnens største bevaringspotentiale med en af Danmarks fineste samlinger af pakhuse, siloer og produktionsbygninger. Der er udarbejdet bevarende lokalplaner for en del af området, og en stor del af de bevaringsværdige bygninger er genanvendt til nye formål.

Området omkring Østre Kaj, Møllekajen, Sverigesgade og Havnegade udgør en tæt og sammenhængende bebyggelse, der er bevaringsværdig i sin helhed – både i kraft af væsentlige enkeltbygninger og i særdeleshed som samlet miljø.

Områdets karakter af industrielt havnemiljø understøttes af materialer og overflader langs bassinet og i gaderne.

Langs Østre Kaj er der bevaret et langt stræk med granitbeklædt kajmur og bolværket afsluttes for oven af en granithammer. Og der findes stadig brostensbelægning omkring flere af pakhusene og langs kajen. Der er desuden flere jernbanespor i området.

### IDENTITET

Området fastholdes som bufferzone, der giver eksisterende virksomheder sikkerhed mod skærpede støjkrav og samtidig sikrer en fortsat byomdannelse af den indre havn.

Disse mål skal nås ved at undgå at etablere nye boliger i området og ved at begrænse mulighederne for at etablere nye produktionsvirksomheder i den sydligste del af zonen. Bevaringsværdierne skal fortsat sikres.

### BYRUM OG BYLIV

Lokalplanerne for området sikrer offentlig adgang til kajerne. Dette kajområde - den store "rå" Møllekaj og Østre Kaj - med det lange kig fra



pladsen ved Møllekajen mod den indre havn er et særligt kendetegn for Pakhusbyen. Herfra er der også et unikt kig mod svajebassinet og Næsby Hoved Skov. Der er ikke mulighed for større nye friarealer i bygningsmassen. Ved Halmstadsgade er der udlagt et friareal, som udgør et offentligt byrum og sikrer kontakt til vandet og udsigt til skoven.

## BEBYGGELSE

Planlægningen for området har til formål at sikre havnemiljøet, hvor husenes placering direkte i vejskel og områdets åbne karakter med pakhuse, siloer, kajarealer og belægning udgør en bevaringsværdig helhed.

De bevaringsværdige bygninger er sikret mod nedrivning. Og de bevaringsværdige bygningers karakter, byggestil, proportioner og materialer skal fastholdes ved ombygning, vedligeholdelse og ændret anvendelse.

Området rummer ikke mulighed for væsentligt nybyggeri, men store muligheder for bevaring og genanvendelse

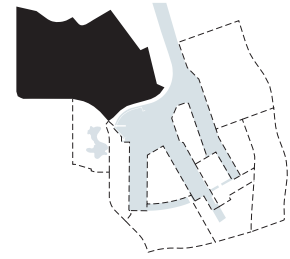
## TRAFIK OG PARKERING

Området har primær vejadgang fra Havnegade. Trafikstøj fra Havnegade og Helsingborggade forventes langt ud i fremtiden at belaste mange af bygningsfacaderne med mere støj end planlægningsgrænsen for boliger.

Parkering skal fortrinsvis etableres i konstruktion inden for området. Der kan i begrænset omfang etableres parkering som kantstens parkering i gader samt mulighed for af- og pålæsning på terræn. Der må ikke anlægges parkeringspladser på kajarealerne.

*En del af området skal fortsat være åbent for havnedrift. Det gælder Møllekajen og Østre Kaj og visse af de øvrige veje, hvor der fortsat skal kunne færdes tung trafik.*





## NÆSBYHOVED VOLDSTED

” Næsbyhoved Voldsted har et unikt naturmæssigt og rekreativt potentiale. Her føjes et ekstra lag til havnens muligheder og kulturhistorien bliver nærværende midt i det grønne.”

### KARAKTER

Nordvest for Odense havn ligger et skovklædt område, som skjuler for en af byens mest ukendte seværdigheder: Næsbyhoved Voldsted, hvor Næsbyhoved Slot tidligere lå. Her boede Dronning Christine i perioden 1513-21. Slottet blev desværre ødelagt i Grevens Fejde i 1534 og er senere revet helt ned. Det fortælles, at stenene fra slottet kan genfindes i fundamenter til huse i Odense midtby. Man ved ikke præcist, hvordan slottet har set ud og har endnu ikke foretaget en grundig arkæologisk undersøgelse af området, så måske byder det på spændende historiske fund.

Ud over Næsbyhoved Voldsted, som er et fredet fortidsminde, er der andre historiske interessante og fredede lokaliteter i området.

Hele området har været et yndet udflugtsmål for byens borgere igennem tiderne, hvor man har gået en tur, set lystspil, som blev opført på voldanlægget, og nydt et måltid mad på det gamle traktørsted. Terrænet i og omkring Næsbyhoved Skov er interessant og spænder

fra det helt flade og lavtliggende terræn vest for skoven, hvor Næsbyhoved Sø tidligere lå, til det stejle terræn og de skarpt formede skråningsanlæg, som rejser sig på vejen op mod Næsbyhoved Voldsted.

Mod syd og øst rejser terrænet og skoven sig over kanalen og havnebassinerne og giver et flot modspil til havnens siloer og høje bygninger.

Området er et varieret naturområde med interessant topografi, mange arter, beskyttede naturtyper og store fredede ege- og bøgetræer. Stedet har stor rekreativ værdi med mulighed for mange oplevelser og friluftaktiviteter.

En skydebane findes i dette område.

### VISION OG IDENTITET

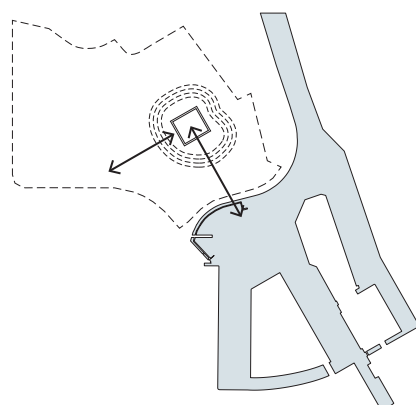
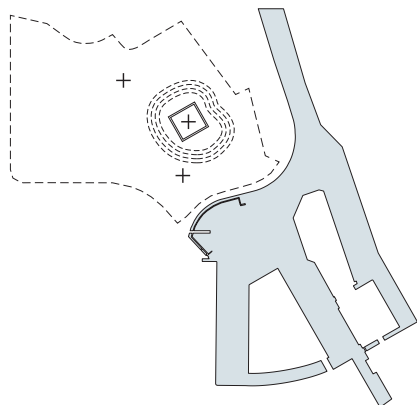
Det rekreative potentiale er stort og kan udnyttes langt bedre og mere aktivt i forhold til havnens og byens udvikling.

Der er allerede et velfungerende stinet inde i selve området, men det kan med fordel knyttes tættere til kommende stinet i og omkring City Campus og Åløggeskoven, så man sikrer let adgang til naturoplevelser for havnens beboere.

En evt. tynding af underskoven kunne give et langt bedre indkig til det dramatiske terræn og være med til visuelt at bringe Næsbyhoved Voldsted tættere på Odense havn.

Næsbyhoved Voldsted er et naturmæssigt, rekreativt og historisk interessant sted, som tilføjer et ekstra lag til havnens spændende tilbud til kommende beboere, og derfor bør det synliggøres og formidles særligt.

Den landskabelige sammenhæng mellem de to skove, Næsbyhoved Skov og Åløkke Skov, samt søen i Søkvarteret skal sikres gennem den fremtidige udvikling.



Fredede fortidsminder

Den visuelle kontakt til Næsbyhoved Sø og Odense havn skal styrkes

# IDENTITET OG ARKITEKTUR

## KARAKTERISTIK

Den indre del af Odense Havn er i dag en blanding af ældre bygninger og pakhuse - og nyt byggeri og nye byrum. Sporene fra den tidligere industrihavn kan ses i de forskellige typer bygninger, materialer, store skalaspring, pullerter, bolværk, skinner og kraner m.m.

Flere bevaringsværdige bygninger er blevet bygget om og anvendes nu til nye formål, bl.a. til kontor og erhverv. Vandet, udsigterne og kajarealerne er allestedsværende, mens mindre både på vandet og enkelte store skibe stadig bidrager til havnemiljøet og dets muligheder.



Industrielle spor i fladen skal bevares/fortolkes



Havnens industrielle funktioner skal bevares

## FOKUS

I den videre udvikling af havnen er det fortsat vigtigt at bevare en stemning af industrihavn med en vis råhed og variation i bygningstyper og størrelser. Dette uden at gå på kompromis med den gode kvalitet af boliger, arbejdssteder, udendørsopholdsarealer og byrum.

## PRINCIPPER

- Havnens identitet og kulturhistoriske kvaliteter skal sikres ved, så vidt muligt, at bevare og genanvende vigtige bygninger og de særlige spor fra industrihistorien og de tidligere havneaktiviteter, der knytter bydelen til vandet
- Ny arkitektur skal relatere til eksisterende væsentlige elementer for havneområdet - f.eks. arkitektur, en særlig placering ved vandet m.m. - og samtidig tilføre en ny fortolkning af livet ved vandet i byen med fokus på gode boliger og opholdssteder
- Ny arkitektur skal udtrykke variation i skala, bygningsform, materialevalg, stoflighed, farver, detaljer m.m. Der skal være et samspil mellem stramhed og variation, tæthed og åbenhed, gammelt og nyt, højt og lavt
- Nyt byggeri skal udføres med henblik på at skabe oplevelserige og gode rammer for et varieret byliv - og udformes, så det bidrager med gode kantzoner og kvaliteter til brugerne af byrummene

- Stueetager og kantzoner med offentlige arealer skal fremstå åbne og udformes i en skala, variation og med et materialevalg, der gør det rart at færdes og opholde sig som fodgænger

## BYGNINGSTYPER

Havnens forskellige delområder indeholder hver sin arkitektoniske identitet med sin særlige hovedvægt af bygningstyper, såsom karéen i mere eller mindre opløst form, stængerne, punkthuset, højhuset og "monolitten". Disponeringen af byggerier, som adskiller sig i særlig grad, dvs. højhuse, skulpturelt udformede bygninger eller tilsvarende, skal ske med henblik på at tilføre området en ganske særlig karakter og identitet. Det er derfor vigtigt, at denne type byggeri ligger strategisk velplaceret i forhold til det enkelte delområde og i forhold til havnen som helhed.

## ARKITEKTUREN PÅ HAVNEN

Når nye bygninger opføres, er det vigtigt, at deres udtryk og materialevalg er afstemt efter havnen, som historisk set har været domineret af beton, tegl, træ og metal. Nyt byggeri bør samtidig afspejle den tid, det er opført i og karakteren af byggeriets oprindelige anvendelse.

Når ny arkitektur møder gamle og bevaringsværdige bygninger, er det vigtigt, at der arbejdes med den kontekst, som den eksisterende bygning ligger i - både i dag og oprindeligt. De kvaliteter, som den gamle bygning besidder, skal

fortolkes og videreføres i den nye kontekst.  
Nye anvendelser og arkitektoniske udtryk kan skabe en særlig synergi mellem gammelt og nyt og bidrage til oplevelsen af havnen som et sted, der er bygget op af flere historiske lag.

Detaljer og proportioner er vigtige for det arkitektoniske helhedsindtryk. Der ønskes et varieret formsprog og detaljeret facadeudtryk med særligt fokus på stueetagen i forhold til at skabe byrum med kvalitet. Materialevalg, facade-forskydninger og -åbninger, altaner, karnapper, indgangspartier mod gade m.m. er alle vigtige parametre i udformningen af gode bygninger og varierede byrum.

## STUEETAGER

Stueetagerne skal fremstå åbne og udformes, så det er rart at opholde sig og færdes her som fodgænger. Facader skal gøres forholdsvis korte og opdeles. Bygninger må ikke udføres med høje vinduesløse sokler eller brystninger. Stueetagens gulvniveau bør som udgangspunkt ikke ligge mere end 50 cm over niveauet udendørs. Det vil sige i fht. det anlagte terræn, ramper, gangbroer og lignende. Stueetagerne bør som udgangspunkt fremstå åbne og aktive.

## DET GRØNNE I DET GRÅ

Havnen skal overordnet set have et udtryk af råhed og robusthed. Hertil hører hårde overflader i belægningen og facader. Mod promenader, kajer og overordnede byrum skal dette også være den dominerende karakter.

Det grønne skal til gengæld udfoldes i bebyggelsernes indre gårdrum, interne gader og øvrige opholdsarealer mellem bygningerne. Mod promenader og pladser kan det grønne komme til udtryk på bebyggelsernes facader, altaner m.m. i kantzoner mellem bygning og fodgængerarealer. Grønne elementer kan indgå på udvalgte gader og promenader.

## KANTZONEN

Kantzonen er en betegnelse for det område, hvor bygningen møder det udvendige rum. Ved gader, promenader, pladser o.lign. kan der være et overlap mellem, hvad der i denne zone opleves som privat og som offentligt.

Der skal være et særligt fokus på bearbejdningen af kantzonen i forhold til byrummet og i forhold til at skabe eventuelle udvendige opholdsarealer for boliger og erhverv.

## UDENDØRS OPHOLDSAREALER

Udendørs opholdsarealer, som hører til bebyggelserne, skal primært anlægges som gårdrum, tagterasser og altaner. I udformningen er det vigtigt, at der skabes gode dagslys-/sollysforhold, grønne rum, arealer til leg og ophold o.lign. Opholdsarealerne bør være afskærmet fra biler/parkering og anden støj.



Grøn facade mod gade og offentligt byrum. Expo, Milano 2015

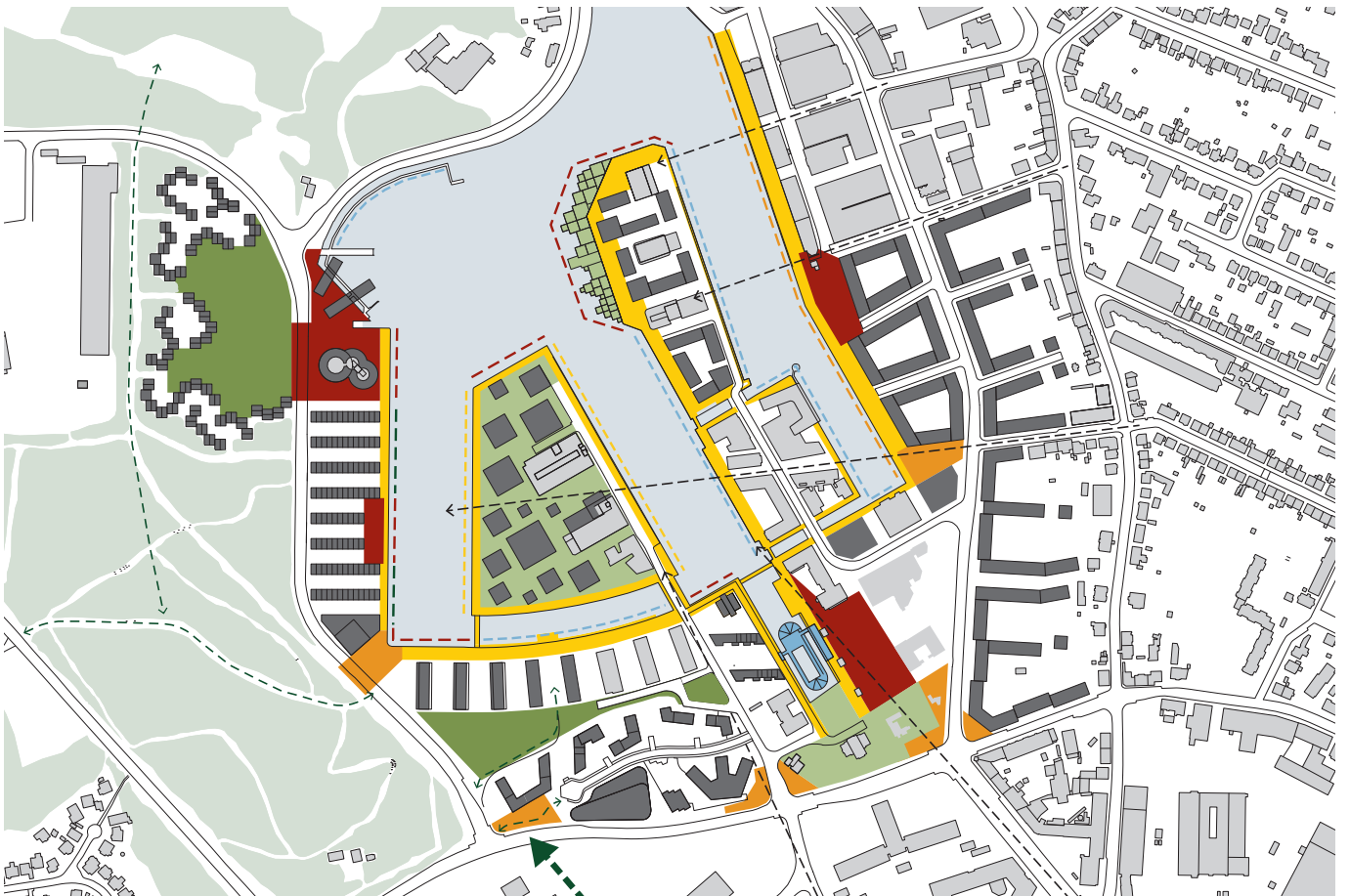


Udadvendte funktioner, Nordatlantisk Hus på Byens Ø



Grøn kantzone ved indgang til boliger.

# BYRUM OG BYLIV



- Promenade
- Byrum
- Ankomstområder/pladser
- Havnebad
- Grønne arealer
- Grønne byrum
- Store skibe/Kongeskibet
- Husbåde og små både
- Midlertidige besøgs-skibe
- Små både
- Havnekaj holdes fri til aktivitet på vandet
- Sigtelinjer
- Stiforbindelser
- Grøn Kile

## KARAKTERISTIK

Odense Havneplads og legepladsen er i dag de centrale offentlige byrum med plads til aktivitet og udfoldelse. Ved siden af de to pladser kommer der i 2016 et havnebad, der bliver en stor bylivsattraktion, ikke bare for bydelen, men for hele Odense.

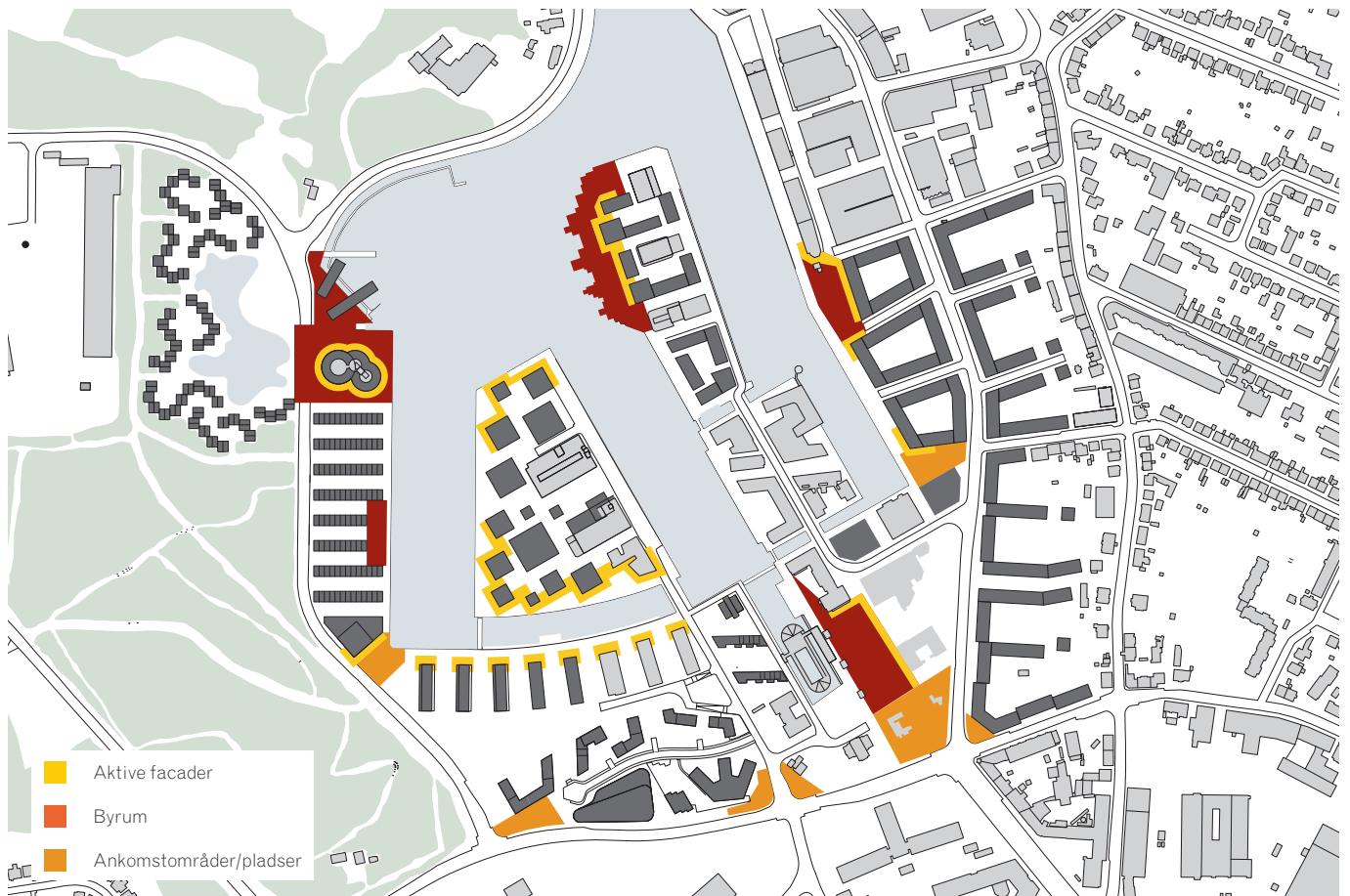
For at skabe mere liv på havnen, mens den omdannes, har Odense Kommune siden 2010 sammen med private og foreninger etableret en række midlertidige aktiviteter på Byens Ø. Målet er at give byens borgere mulighed for at bruge området, fastholde interessen for udviklingen af bydelen og fremme

investeringer.

Næsbyhoved Skov og Voldsted samt Gammelsø-området ligger som den grønne pendant til det blå vand med et rigt fugleliv og en dejlig skov med forbindelse videre ud langs kanalen til Odense Fjord. Området ligger i dag lidt hengemt og benyttes kun i begrænset omfang.

## FOKUS

Alle skal kunne se sig selv i bydelen. Den skal kunne favne skateren, landkrabben, kontor-musen, livsnyderen og dem, der ønsker at bosætte sig tæt på bymidten med god kontakt til vandet og det grønne. Det er derfor vigtigt, at byrummene



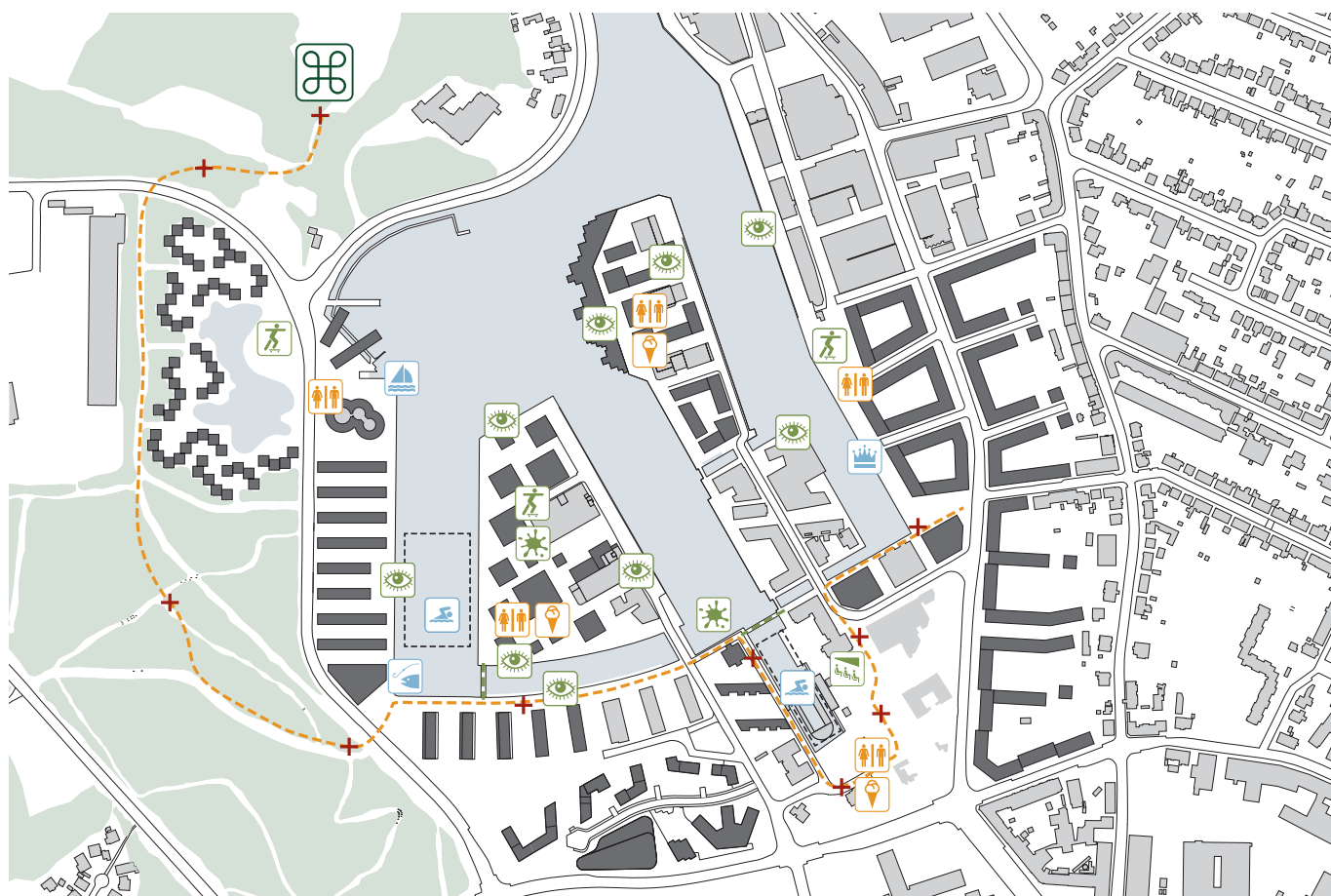
har forskellige funktioner, og der er et sted for alle. Nogle steder skal der være plads til liv og aktivitet hele døgnet, mens det andre steder skal være muligt blot at nyde udsigten og havnelivet. Helt grundlæggende skal bydelens underum indbyde til ophold og aktivitet, for at skabe liv mellem husene.










Bydelens interne sammenhæng og koblingen til naboområderne er vigtig og det skal være trygt og sikkert at færdes til og fra bydelen og på selve havnen.

Bydelen skal kunne opleves fra landsiden og fra vandsiden. Det faktum, at der i havnebydelen er

mulighed for aktiviteter på vandet, giver en helt særlig dimension - og der skal derfor være fokus på at udnytte vandet til at skabe mere byliv.

Midlertidige aktiviteter skal fortsat indtænkes dynamisk i områdets udvikling. Muligheden for at påvirke og "medskabe" byrummet er attraktivt for mange borgere og brugere og styrker ejerskabet til området.



-  Toilet
-  Købsbod
-  Udlægning af småbåde
-  Vandaktivitet
-  Honnørkaj til Kongeskibet
-  Fiskekaj
-  Udsigtssted
-  Fritidsaktiviteter og leg/bevægelse
-  Kunst og midlertidige aktiviteter
-  Undervisningslokale/grejbank
-  Fodgængerbro
-  Næsbyhoved Volsted
-  Lege-, oplevelses- og bevægelsesrute

## PRINCIPPER

- Byrum med plads til byliv, ophold og aktiviteter skal etableres i takt med, at havnen udbygges med boliger
- De forskellige byrum skal planlægges og designes, så de får en funktion og variation, der sætter rammerne for et trygt byliv
- Kajarealerne og promenaderne skal hænge logisk sammen, og enkelte steder skal de evt. suppleres med broer
- Alle havnekajer og promenader skal friholdes for parkering, så bydelens beliggenhed ved vandet er maksimalt synlig og tilgængelig. Vandet skal samtidig også indgå som en aktiv del af bydelens byliv
- Der stilles krav til åbne, aktive og udadvendte offentlige/publikumsrettede funktioner mod byrum og promenader, hvor det er vigtigst at styrke bylivet
- For at sikre kvaliteten af byrummene skal nye anlæg finde inspiration i principperne fra "Designguiden for Odense Havn"

- Den vestlige del af havneområdet, som rummer store landskabelige kvaliteter, skal knyttes bedre sammen med resten af havnen og byen og kan rumme funktioner til fritid og rekreation, der er mere pladskrævende og evt. lidt støjende
- Det rekreative potentiale og den kulturhistoriske fortælling omkring Næsbyhoved Voldsted og Skov skal synliggøres og udnyttes mere aktivt

## INDSATSER

De kommunale anlæg af byrum, broer med videre, der skal udmønte planens intentioner, vil blive indarbejdet i den kommende Trafik- og Mobilitetsplan med nærmere beskrivelse af formål, funktionskrav samt økonomiske overslag med henblik på realisering.

## BYLIV

Bylivet opstår ikke bare af sig selv, så det handler om at være dygtig til at lave nogle gode rammer for, at det kan opstå. Der er flere faktorer, der spiller ind, og som skal være opfyldt, før det gode byliv udfolder sig, og nogle af disse faktorer er bl.a. variation, tryghed, sammenhæng og kvalitet.

Nogle steder skal der være plads til liv og aktivitet hele døgnet og året rundt, mens det andre steder skal være muligt blot at nyde udsigten og havnelivet. Helt grundlæggende skal det være rart og indbydende, at færdes og opholde sig i bydelen, da det vil være med til at give liv mellem husene. Det er vigtigt, at promenader og byrum etableres i takt med udbygningen, så nye

beboere fra starten kan deltage i og bidrage til livet på havnen.

Byrummenes forskellige funktioner og design skal give mening på det givne sted, og det skal tilføre både rummet og bydelen en værdi. Herunder hører også helt lav-praktiske ting som f.eks. strømudtag til arrangementer og offentlige toiletter.

For at opretholde kvaliteten i bydelen, er det vigtigt, at anlæg af udearealer fortsat finder inspiration i designguidens principper, der giver havnemiljøet den rå karakter og stemningen, der er karakteristisk for Odense Havn, samt sikrer at bydelen visuelt hænger sammen og fastholder den særlige havneånd.

For at udnytte de lidt større, grønne områder i vest og sørge for at de er knyttet bedre sammen med resten af bydelen, er det vigtigt, at der bliver etableret nogle aktiviteter. Det kunne bl.a. være, at der på Gammelsø kunne være en bane for BMX'er eller en større skaterplads. Det rekreative potentiale og den kulturhistoriske fortælling omkring Næsbyhoved Voldsted og Skov kan bl.a. synliggøres og udnyttes mere aktivt ved at formidle landskabets historie, og ved at skabe en større visuel og fysisk kontakt mellem skov, slotsbanke og havn.

## VANDET

Alle områder skal, så vidt det er muligt, have visuel kontakt til vandet, og der skal flere steder være fysisk kontakt bl.a. i form af trappeanlæg. Disse anlæg kan benyttes som uformelle opholdsarealer, men også til at kunne sætte sin kano i vandet.

Der er fortsat plads til, at Kongeskibet og andre store skibe kan lægge til anker i inderhavnen, da det er med til at fastholde havnens funktion og historie som havn.

En del af vandarealet/kajarealerne kan benyttes til fortøjning af lystbåde og få fastliggende husbåde. Husbåde skal have karakter af både fremfor "huse på vand".

På Byens Ø's vest- og østlige kajer er der gjort plads til, at midlertidige skibe kan ligge til. Det kan være restaurantbåde med videre, som bidrager til en midlertidig oplevelse og aktivitet i bydelen.

Placeringen til alle de forskellige både og skibe er nøje udvalgt, så de vigtigste udgik over vandet sikres. Det er bl.a. på nordsiden af Byens Ø og ud for den nye urbane strandpark på Siløen.

Vandarealet er på grund af den minimale skibstrafik velegnet til vandsport og anden rekreativ aktivitet. Det kunne ud over de førnævnte aktiviteter være vandhaver, aquagolf og kabelpark.

## TRYGHED

I byrummenes udformning skal der indtænkes løsninger, der er med til at fremme trygheden. Bymiljøet har en stor betydning for menneskers oplevelse af tryghed og omfanget af kriminalitet, hvilket er et vitalt element i forhold til livskvalitet.

Et grundprincip for tryghed er, at der skal være "øjne på gaden", særligt langs promenader, veje og byrum. Det betyder, at der skal være god synlighed i bydelen og

mulighed for at have overblik over området for på den måde at "se og blive set". Det kan f.eks. integreres i bygningsdesignet med vinduer og udsyn mod byrum.

Tryghedsskabende belysning er vigtig. Der skal være en jævn belysning, som ikke blænder eller forstyrres af andre generende lyskilder.

Det er vigtigt, at det er tydeligt for alle, hvad der er offentligt areal, og hvad der er privat eller halvoffentligt areal, da det har betydning for beboernes ansvarsfølelse. Desuden giver det den besøgende udefra en bedre fornemmelse af, hvornår de træder ind på et privat område.

En del af tryghedsfølelsen er også, at der er områder og aktiviteter for alle aldersklasser, samt at området er rent og godt vedligeholdt.

## PLADSTIL DE UDSATTE

I en mangfoldig og rummelig storby skal det sikres, at der også er plads til de udsatte grupper i byens offentlige rum.

Udfordringen består jf. Odense Kommunes Udsattepolitik fra 2012 i at etablere løsninger, som tilgodeser de udsatte voksnes behov for og ret til at være en del af byens liv, og som samtidig minimerer generne for byens borgere og forretninger.

En løsning kan f.eks. være etablering eller markering af "hellesteder" i bydelen efterhånden som behovet opstår.

## MIDLERTIDIGHED

Ud over at der skal investeres i de gode, designede byrum, skal der være plads til det "ustyrede" og "alternative", bl.a. gennem faciliteter/zoner med midlertidige aktiviteter.

Det er oplagt at invitere og involvere organisationer, ildsjæle, erhvervsliv, studiemiljøer, investorer og andre med i planlægningen af det midlertidige, så disse aktiviteter placeres nøje efter aktiviteternes karakter, hvilken målgruppe de henvender sig til, og hvad formålet er.

## SAMMENHÆNG

Ankomstpladser skal have en imødekommende karakter og give plads til kortere ophold og skabe forbindelse til naboområderne. Især på følgende lokationer:

- Hjørnet af Gammelsø og Toldbodgade, hvor den fremtidige grønne kile vil være en rekreativ forbindelse til havnen
- For enden af Lerchesgade, hvor de besøgende kommer fra Byens Bro
- I krydset ved Thomas B. Thriges Gade, der er ankomsten til Havnepladsen
- For enden af Nørrevoldgade, som skaber forbindelse til hele Skibhuskvarteret

Kajarealerne og promenaderne skal hænge logisk sammen, og enkelte steder skal de evt. suppleres med broer, så sammenhængen opstår. Særligt en fodgængerbro nord for havnebadet vil sikre den meget vigtige øst-vest gående forbindelse, mens endnu en fodgængerbro fra Byens Ø til Promenadebyen vil sikre en større tilknytning internt i området.

En evt. lege- og oplevelsesrute vil være med til at sikre, at der på vejen rundt i havnen opstår forskellige oplevelser, og den vil kunne hægte sig på det grønne i vest, Skibhuskvarteret i øst og være med til at skabe en bedre forbindelse til Gammelsø og Næsbyhoved Voldsted.

I planen defineres det, hvor der er behov for aktive facader, så de understøtter liv og sammenhæng i området efter princippet: Hellere få og attraktive facader end for mange tomme.



Havnegoblerne ved Havnepladsen til leg og bevægelse.



Mulig vandaktivitet i havnens bassiner



Mulig aktivitet og interaktion i havnens urbane rum

# KUNST OG KULTUR

## KARAKTERISTIK

Set i et kulturelt perspektiv har bydelen et stort potentiale. Industrikulturens bygninger står rå og autentiske. I dag benytter en række kreative virksomheder og kunstnere eksisterende lokaler primært på midlertidig basis. Flere lagerhaller bruges som ramme om udstillinger eller events - bl.a. DOK5000 og FAF-bygningen på Byens Ø.

For at skabe mere liv på havnen, mens den omdannes, har Odense Kommune siden 2010 sammen med private parter og foreninger etableret en række midlertidige aktiviteter på Byens Ø. Målet er at give byens borgere mulighed for at bruge området aktivt, fastholde interessen for udviklingen af bydelen og fremme investeringer. Et af de midlertidige tiltag er bl.a. værket af gadekunstneren ROA, der kan ses på lang afstand på Byens Ø's silo.

Havnekulturfestivalen har siden 2005 været en årlig tilbagevendende begivenhed, hvor havnen over en weekend i forsommeren danner ramme om diverse kulturelle aktiviteter, og den besøges af 15-25.000 mennesker. Den årlige transformation af havnen kan skabe nye måder at se og opleve havnen og bydelen på - og festivalen viser nye potentialer for udvikling og brug af bydelen.



Gadekunstneren ROA udsmykker FAF-siloen på Byens Ø.

## FOKUS

Det levede liv og det byggede miljø hænger tæt sammen som to integrerede størrelser, og ofte vil en velovervejede brug af kunst og kultur i forbindelse med byudvikling være et stærkt og livgivende element i

dannelsen af en aktiv, levende og interessant bydel. Kunst og kultur kan bidrage med sanselighed, refleksion, inspiration og kreativitet. Derfor skal kunst og kultur bruges som en aktiv ingrediens i skabelsen af en levende og oplevelsesrig bydel på havnen. En bydel, der kulturelt set er attraktiv, spændende og udfordrende - ikke bare for de, der bor der, men i en grad, så den også tiltrækker udefrakommende.

Bydelens værdifulde spor tilbage til en svunden tid skal ikke blot søges bevaret, men også indarbejdes i tidssvarende anvendelsesmuligheder. Pakhuse, skibsbygningshaller, lagerbygninger, siloer og kraner – alle kan de anvendes i forbindelse med kulturelle formål eller kunstneriske aktiviteter.

I takt med at byomdannelsen skrider frem, forsvinder de midlertidige rammer, der i dag anvendes af kunstnere, kreative virksomheder og foreninger. De er i dag med til at skabe liv på havnen, og derfor skal der fokuseres på at bevare rum og plads til disse aktiviteter fremover. Der skal være fysiske rammer til kulturelle events og begivenheder på havnen - festivaler, koncerter, udstillinger. Om muligt bør den del af den eksisterende bygningsmasse, der er velegnet, genanvendes til formålet.

Midlertidige aktiviteter skal fortsat indtænkes i områdets udvikling. Muligheden for at påvirke og "medskabe" byrummet virker attraktivt på mange borgere og brugere og styrker ejerskabet til området.

## PRINCIPPER

- Den kunst, man møder på havnen, skal være en blanding af få permanente (og gerne markante) værker og en række midlertidige værker. Et miks af permanent og midlertidigt skal sikre muligheden for at få nye kunstoplevelser, når man bor eller færdes i området. Oplevelser som kan udfordre, bevæge og begejstre – og danne grobund for samtale og refleksion
- Der skal i værkernes skabelse tages et stedsspecifikt udgangspunkt. Et værk, man møder på havnen, skal med andre ord ikke vælges på grund af sine æstetiske kvaliteter og efterfølgende stilles op et tilfældigt sted til pynt, men udspringe og skabes af konteksten
- Kunsten skal kunne bruges - og gerne kombineres med andre formål, f.eks. klimatilpasning
- Det kulturelle liv på havnen skal være så forskelligartet, at der appelleres til alle - fra byens smalle subkulturer til de brede fællesskaber
- Den selvgroede og skæve brugerskabte kultur, som er med til at skabe storbylivet, skal have plads og understøttes. Det vil være med til at bryde med det mere designede udtryk promenader og byrum vil få
- Ud over at der skal investeres i de gode, designede byrum, skal der være plads til det "ustyrede" og "alternative", bl.a. igennem faciliteter/zoner

med midlertidige aktiviteter. Det er oplagt at invitere og involvere organisationer, ildsjæle, erhvervsliv, foreninger, studiemiljøer, investorer og andre med i planlægningen, så de midlertidige aktiviteter placeres nøje efter, hvad det skal være og hvilken målgruppe de henvender sig til

- Havnekulturfestivalen skal fortsat være en del af bydelens aktiviteter, og den skal være dynamisk i sin placering/omfang, så den tilpasses udbygningstakten år for år

## INDSATSER

Der skal udarbejdes en kunststrategi for byomdannelsen af den indre havn. Formålet med strategien er, at sikre at kunsten medtænkes som en væsentlig medskabende af bylivet i den nye bydel. Strategien skal specifikt udpege og give forslag til de muligheder for kunstneriske tiltag, der findes i de enkelte delområder og sikre, at de kunstprojekter (midlertidige eller permanente), der bliver realiseret, har høj kunstnerisk værdi og bidrager til områdets udvikling og udtryk.

Der igangsættes en proces, der skal identificere behov og afsøge muligheder for blivende fysiske rammer for de kulturelle aktiviteter og fritidsmuligheder på havnen, som ønskes fastholdt ud over omdannelsesperioden. Derudover skal der i processen, kigges på mulighederne for at fastholde de midlertidige aktiviteter, som attraktioner, der er med til at fastholde interessen for bydelen og sætte spot på nye steder eller nye udfoldelsesmuligheder.



Kunstinstallation opsat på Byens Ø under havnekulturfestivalen 2011.



Kunstinstallation opsat på Byens Ø under havnekulturfestivalen 2011.



Skaterampe og beachvolley på Byens Ø

# TRAFIK

## KARAKTERISTIK

Indre havn afgrænses af tre trafikveje: Toldbodgade, Havnegade og Gammelsø.

I forslag til den nye kommuneplan 2016-2028 flyttes Cityringen fra Østre Stationsvej til Toldbodgade, som dermed skal bære den primære biltrafik omkring bymidten og med adgang hertil. Det betyder, at Toldbodgade også i fremtiden vil blive yderst trafikeret.

Vejerboden på Londongade skal flyttes til en mere hensigtsmæssig placering, dels for at lette Havnegade for tung trafik og dels for at forbedre service for erhverv. En konkret alternativ placering skal undersøges nærmere.

Havnegade og Gammelsø er fordelingsveje med en del tung trafik. Trafikmængden på disse to veje er faldet efter åbningen af Odins Bro i 2014. Havnegade og Gammelsø fungerer også som primære adgangsveje til flere delområder.

De primære adgangsveje til delområderne omkring de tre havnebassiner er Finlandgade/Finlandkaj og Tværkajen/Englandsgade. Begge veje er blinde.

Alle øvrige veje i området har karakter af interne fordelingsveje og kajarealer med lokal trafik.

Der er anlagt promenade/ fodgængerområde langs Gamle Havnekaj, langs kanalen ved Promenadebyen og på en mindre strækning på Byens Ø langs kanalen ved Nordatlantisk Hus.

## FOKUS

Byomdannelsesplanen har fokus på at øge tilgængeligheden til havnen for både beboere, erhverv, brugere og besøgende, herunder trygheden for bløde trafikanter, samt sikre en god trafikafvikling i og omkring havnen.

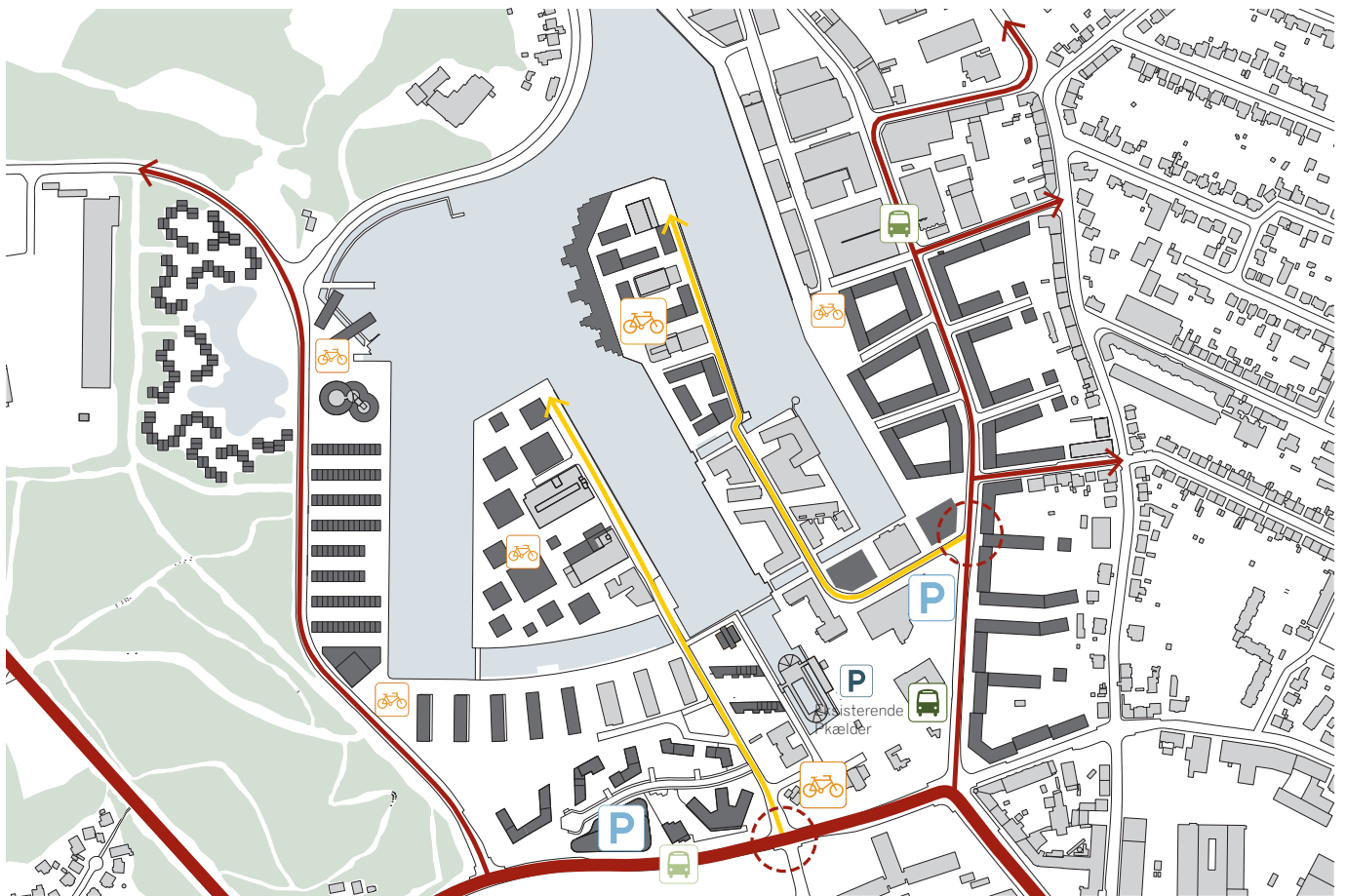
## PRINCIPPER











- Der skal sikres et net af sammenhængende promenader, kajer og gode forbindelser mellem delområderne, de offentligt tilgængelige parkeringsanlæg og større besøgsmaal. Se afsnit "Byrum og byliv side 58"
- Der skal skabes gode sammenhænge og forbindelser for fodgængere og cyklister langs med og på tværs af de overordnede trafikveje
- Biltrafikken til og fra områdets bebyggelse skal som udgangspunkt foregå via de tre trafikveje og to fordelingsveje, og unødvendig biltrafik skal undgås i delområderne
- Forsyning med kollektiv trafik udbygges i takt med områdets udvikling

## INDSATSER

Havnegade, og på sigt Gammelsø, planlægges omlagt og forskønnet med fortove, cykelstier og vejtræer.

Fra 2015 er der etableret busforbindelse mellem bymidten og havnen. I første omgang via Havnegade, Toldbodgade og Ejlskovsgade. Ruten vil blive evalueret og udviklet løbende for at sikre, at udbyggede områder forsynes bedst muligt med kollektiv trafik.



-  Trafikveje Ring 1
-  Fordelingsveje
-  Primær adgangsvej
-  Lokalvej
-  P-Hus
-  Cykelparkering - stor
-  Cykelparkering - mindre
-  Busstop
-  Fremtidigt Busstop
-  Eksisterende P-kælder

# PARKERING

## KARAKTERISTIK

Under havnepladsen er der anlagt en offentlig parkeringskælder med 250 p-pladser. Pladserne sælges løbende fra, og 2/3 af pladserne er p.t. reserverede til private.

De nyetablerede bebyggelser i området har primært parkering i kælder, helt eller delvist under terræn, eller i konstruktion.

Herudover er der etableret midlertidig parkering på arealer, som vil blive inddraget til bebyggelse, når området udbygges.

Situationen i dag er, at der opleves mangel på parkeringspladser, og at en øget udbygning med boliger og arbejdspladser vil øge behovet for parkering yderligere.

Flere offentligt tilgængelige funktioner og anlæg i området vil tiltrække mange besøgende fremover, ligesom områdets rekreative værdi vil appellere til byens borgere, besøgende og turister.

Der vil være meget begrænsede arealer til parkering på terræn i fremtiden, og parkering på veje skal i videst muligt omfang undgås.

## FOKUS

En samlet parkeringsstrategi for området skal sikre, at behovet for parkering kan dækkes samtidig med, at bebyggelsen fortættes og vigtige sammenhænge og byrum sikres. I en samlet parkeringsstrategi skal der endvidere indtænkes dobbeltudnyttelse af p-pladser.

Udfordringen er, at behovet for parkering til både biler og cykler ikke kan opfyldes i alle delområder og at der samtidig er behov for etablering af et antal offentligt tilgængelige parkeringspladser for besøgende på havnen.

Gode gangforbindelser på kryds og tværs af havnen skal sikre korte gangafstande fra parkeringspladser til besøgsmaal.

## PRINCIPPER

- Delområderne skal som udgangspunkt dække eget behov for privat parkering inden for det enkelte område.
- Parkering skal etableres i konstruktion eller p-kælder
- Terrænparkering skal reserveres til serviceparkering og af- og pålæsning samt i begrænset omfang til handicapparkering
- Der skal etableres to offentligt tilgængelige parkeringsanlæg i byomdannelsesområdets randzone og i umiddelbar tilknytning til det primære vejnet
- Alle kajer, promenader og byrum skal friholdes for parkering
- Der skal etableres cykelparkering i forbindelse med alt nyt byggeri
- Der skal etableres offentlig cykelparkering til forsyning af bydelen

## INDSATSER

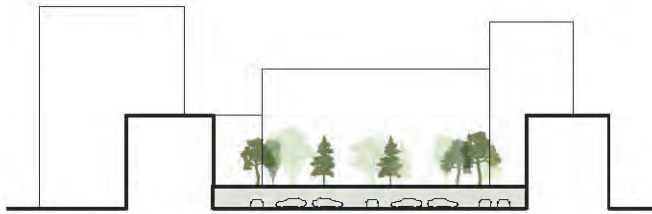
I hvert delområde løses parkering på forskellig vis afhængigt af stedet samt byggeriets typologi og udformning, som illustreret på næste side.

Der er i planforslaget udpeget placering af to offentligt tilgængelige parkeringsanlæg i konstruktion i umiddelbar tilknytning til det primære vejnet (Havnegade og Toldbodgade).

Der udpeges samtidigt områder til etablering af offentlig cykelparkering i området som helhed, se kort på forrige side.

Indre havn vil indgå som del af en ny parkeringsstrategi for bymidten. I denne sammenhæng skal behovet for indførelse af beboerlicenser, mulighederne for dobbeltudnyttelse af parkeringspladser mv. undersøges nærmere.

Alternative mobilitetsløsninger skal afsøges efterhånden, som området udvikles mhp. at reducere behovet for parkering på sigt.



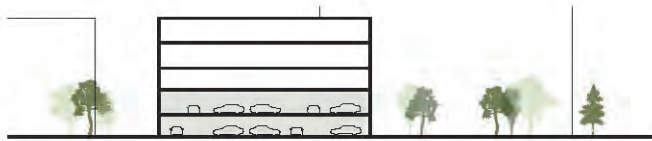
**1. Pakhuskajen og 4. Siløen**

Parkering i konstruktion



**2. Havnegadekvarteret**

Parkering i konstruktion og under terræn



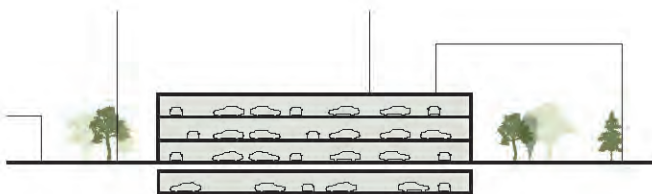
**3. Byens Ø**

Parkering i konstruktion



**5. Promenadebyen og 9. Domicilbyen**

Parkering i kælder og parkeringshus



**6. Havnepladsen**

Parkering i kælder og parkeringshus



**8. Søkvarteret og 7. Bryggen**

Parkering under den enkelte bolig



# KLIMATILPASNING

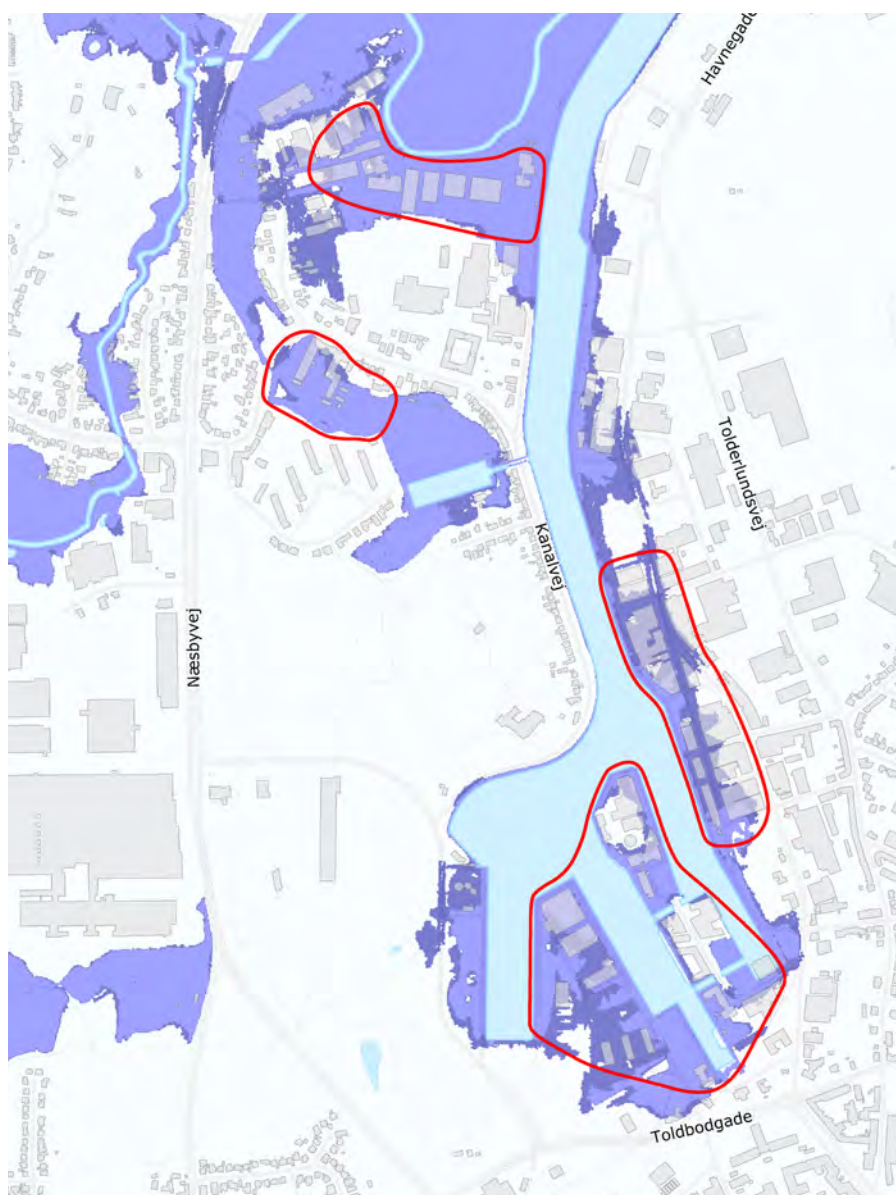
## KARAKTERISTIK

Havnen er udsat både i forhold til skybrud og stormflod og rummer samtidig store værdier. Derfor er Odense havn udpeget som fokusområde i Odense Kommunes Klimatilpasningsplan 2014.

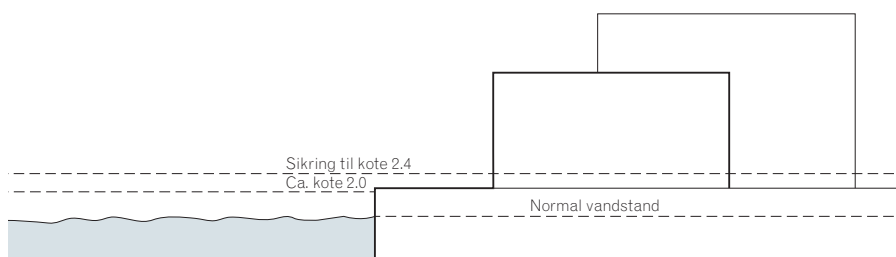
I klimatilpasningsplanen er der lavet en overordnet analyse af behov og muligheder for klimatilpasning. I de kommende år vil de prioriterede områder for klimatilpasning gennemgå mere detaljerede analyser med henblik på konkrete løsningsforslag. Indtil disse analyser er foretaget, skal bygherre følge de principper, som er gældende for klimatilpasning i Odense Kommune. Principperne fremgår af klimatilpasningsplanen og kommuneplanens tematillæg om klimatilpasning.

Viden om klimaforandringerne forbedres hele tiden. Derfor er det relevant løbende at inddrage nyeste viden om klimaforandringer i forbindelse med omdannelsen af havneområdet, så der kan træffes beslutninger på et aktuelt og oplyst grundlag.

Odense Kommune vil fremadrettet have ansvar for at komme med forslag til kystbeskyttelse i form af en kommende risikostyringsplan og med udgangspunkt i analyser fra Kystdirektoratet. Den første risikostyringsplan for Odense Fjord bliver vedtaget i 2015 og herefter vil risikostyringsplanerne have en planperiode på 6 år. Det betyder, at der kan komme nye krav som følge af ændret lovgivning vedr. behov for klimatilpasning og kystsikring. Der er taget højde for de forventede tiltag i omdannelsesplanen, idet risikostyringsplanen er udarbejdet parallelt med denne.



Kortet viser prioritetsområder med risiko for stort værditab ved ekstremt højvande. Med lilla vises oversvømmelserne, og med rødt vises de prioriterede områder



Principsnit - klimasikring af bebyggelse på havnen

Odense Kommune, Vandcenter Syd og borgerne arbejder med pilotprojektet "Klimaklar i Skibhus" i Skibhuskvarteret. I en mindre del af Skibhuskvarteret, vil man afprøve fælles regnvandsløsninger, så man kan håndtere regnvand i private haver og på vejarealer. Pilotprojektet skal både kunne håndtere hverdagsregn, ekstremregn og skybrud. Pilotprojektets erfaringer og løsninger skal kunne bruges på andre gader i Skibhuskvarteret og i tilsvarende kvarterer i Odense. Pilotprojektet har udpeget flere skybrudsveje mellem Skibhuskvarteret og havnen, hvor vandet vil løbe ved særligt store skybrud.

## FOKUS

Klimatilpasning i et bæredygtigt Odense betyder, at vi skal tilføre regnvand en kvalitet, så det ikke opleves som en gene. Klimaproblematikken betragtes i et effekt-perspektiv og nye såvel som igangværende projekter og initiativer skal screenes med udgangspunkt i bæredygtighed. Det kan f.eks. betyde, at der i konkrete områder ønskes at opnå en effekt ud over at tilpasse projektet efter klimaet f.eks. øget beskæftigelse, fokus på frivillighed, mangfoldighed eller integration.

På havnen vil fokus være, at der skal arbejdes med lokale regnvandsløsninger, som kan indpasses i havnemiljøet og bruges til rekreative formål, eksempelvis i tilknytning til havnens kulturelle og rekreative områder.

## PRINCIPPER

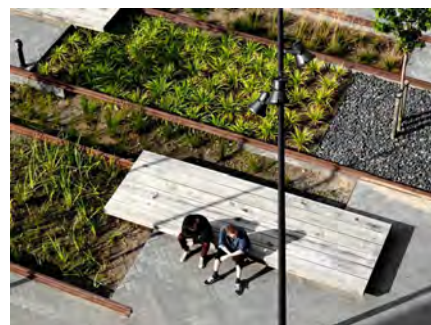
Ved konkret planlægning, nybyggeri, byrum og rekreative anlæg, mv. indtænkes robuste og fleksible klimaløsninger efter følgende principper:

- I forbindelse med alt nyt byggeri og anlæg skal der tages stilling til, hvordan projektet bedst tager højde for klimaudfordringen på det specifikke sted
- Bygninger bør hæves eller kunne tåle vand svarende til kote 2.4 (med mindre der gennemføres tiltag, som f.eks. den foreslåede havnesluse i risikostyringsplanen, der gør særlig stormflodsbeskyttelse unødvendig) Se principsnit på modstående side.
- Vand skal udnyttes som en positiv ressource, og klimaløsninger skal integreres i planlægning og udformning af nyt byggeri, parkeringsanlæg, områdets byrum og grønne arealer mv. f.eks. i form af vandtætte facader, kanter på parkeringskældre, permeable belægninger og ubelagte flader etc.
- Byggeri og andre anlæg, herunder klimaløsninger, skal udformes i respekt for stedets identitet og særlige karakter som del af et havnemiljø - klimaløsninger skal i alle tilfælde have en "dobbeltfunktion" som en integreret del af et byggeri, et byrum, et playspot eller en kunstinstallation

- Tiltag til klimatilpasning skal udformes, så de også uden vand opleves som en integreret del af havnens miljø og bydelens offentlige rum
- Bygninger, byrum og øvrige anlæg tæt ved vandspejlet skal i alle tilfælde, udføres i materialer, der kan tåle at blive over-svømmet, og vandet skal kunne ledes væk fra anlæggene igen
- Pilotprojektet "Klimaklar i Skibhus" har udpeget flere skybrudsveje mellem Skibhuskvarteret og Havnen, hvor vandet vil løbe ved særligt store skybrud. Det er her vigtigt, at regnvandet kan løbe i havnen og ikke stoppes af f.eks. bygninger eller høje kajkanter

## INDSATSER

"Klimaklar i Skibhus" vil udnytte behovet for en skybrudsvej, til at etablere en bred rabat og render med vand og grønt fra Skibhusvej via Baumgartensvej. Skybrudsvejen kan på sigt etableres det sidste stykke gennem Malmøgade til havnen. Det blågrønne bånd vil på forskellige måder kunne give gaderne en særlig karakter og nye muligheder for oplevelser og ophold.



Klimatilpasning og ophold - Godsbanearialet, Aalborg. POLYFORM Arkitekter

# KOMMUNEPLAN

## BYUDVIKLINGEN I ODENSE

Odense havn er med sin strategisk vigtige placering og potentiale udpeget som byomdannelsesområde med 1. prioritet.

Byomdannelsesplan 2.0 for Odense havn rummer mulighed for realisering af i alt 2500 nye boliger. Det er flere, end der kan forventes realiseret i den kommende 12-årige planperiode. Rækkefølgen for udbygning af havnens delområder er derfor prioriteret i forhold til udbygning af andre områder i byen. Prioritering fremgår af Kommuneplan 2016 - 2028.

Med en jævn udbygningstakt forventes udviklingen ikke i første omgang at påvirke skole- og institutionskapaciteten i området. Den relativt omfattende udbygning af Odense havn kan dog på sigt udløse behov for udbygning af den offentlige service.

## KVALITET I BYUDVIKLING

Byomdannelse skal sigte på at skabe en bæredygtig storby, baseret på høj tilgængelighed, livskvalitet og med respekt for byens historie og skala.

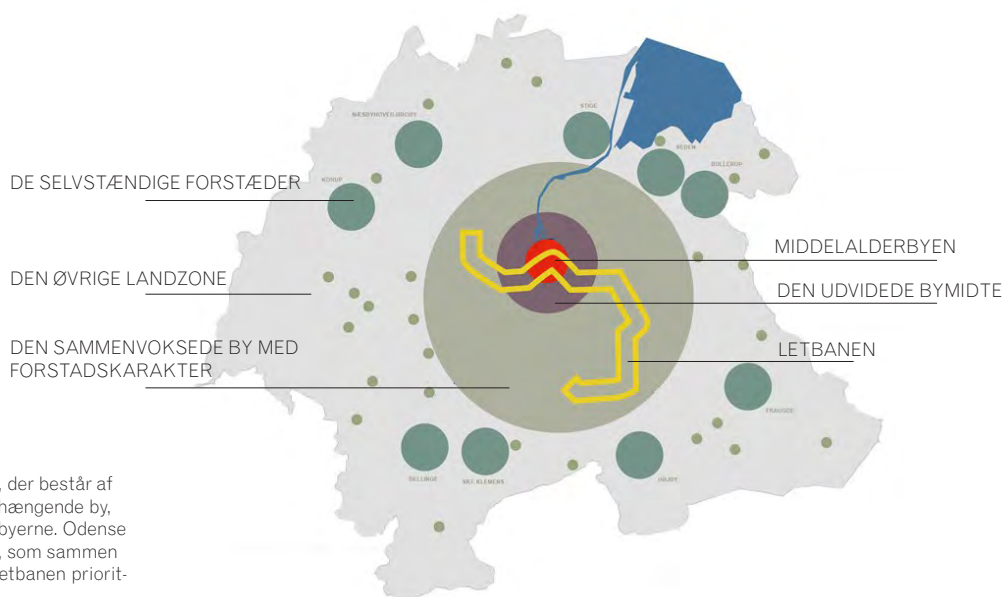
Byomdannelsen skal ske med afsæt i de kvaliteter, omdannelsesområdet i forvejen rummer.

Den tætte by skal tilbyde kvalitetsboliger for alle, placeret optimalt med hensyn til solorientering, lys og luft, og der skal sikres gode udendørs opholdsarealer ved de enkelte boliger og let adgang til fælles grønne områder.

For etagebebyggelser er der fastsat generelle rammebestemmelser for bl.a:

- Tilpasning til sted, bevaringsværdier og åbenhed i gadeniveau
- Dagslys og solindfald i boliger og på udendørs opholdsarealer

- Udsyn fra boliger og reduktion af indblik til andre boliger
- Vind og klimaforhold ved høj bebyggelse
- Placering af bygninger og udendørs opholdsarealer så støj minimeres
- Omfang, kvalitet og prioritering af private og fælles udendørs opholdsarealer
- Etablering af parkering i konstruktion, dog ikke i stueplan mod gaden
- Krav til indretning af boliger i bevaringsværdige bygninger
- Placering og størrelse af nye altaner på eksisterende bygninger
- Variation i boligtyper og fleksible boligstørrelser mhp. en mangfoldig beboersammensætning



Odense Kommune har et bymønster, der består af den udvidede bymidte, den sammenhængende by, de selvstændige forstæder og landsbyerne. Odense havn er del af den udvidede bymidte, som sammen med byomdannelsesområder langs letbanen prioriteres højest i byudviklingen.

## EN VÆRKTØJSKASSE

En ny værktøjskasse for arbejdet med kvalitet i byfortætningen skal fungere som et katalog til oplysning og inspiration for byggeriets aktører og til brug i det daglige arbejde med såvel lokalplanlægning, som sagsbehandling af enkeltstager.

Kataloget indeholder en analyse af de forhold, som skaber og udfordrer "den gode bolig" og det gode uderum/friareal. Herunder også samspillet mellem blandede byfunktioner, som for eksempel butikker, kontorerhverv, service og boliger med fokus på at skabe levende bymiljøer.

Værktøjskassen rummer konkrete kvalitetskriterier for udendørs opholdsarealer og for dagslys, solindfald og udsyn fra boligen.

## HØJHUSE

I kommuneplanen er en del af Odense havn udpeget som et område, hvor der kan placeres højhuse. Dette kræver forudgående undersøgelser af de visuelle forhold samt vind, klima og skyggemæssige påvirkninger.

## DETAILHANDEL

I kommuneplanens detailhandelsstruktur er der udlagt et lokalcenter på havnen. Lokalcenteret er placeret omkring Havnepladsen og den øst-vestgående promenade for at koncentrere og understøtte bylivet her.

Et lokalcenter må rumme max. 3.000 m<sup>2</sup> bruttoetageareal til butikker. Den enkelte butik må være max. på 1.000 m<sup>2</sup>.

## KLIMATILPASNING

Odense havn er i Klimatilpasningsplan 2014 udpeget som fokusområde. Bygherre skal følge de principper, som fremgår af klimatilpasningsplanen og Kommuneplanens tematillæg om klimatilpasning.

## FERIE, FRITID OG FRILUFTSLIV

Havnen, Stige Ø og Odense Fjord er meget væsentlige elementer i kommunens grønne struktur og udgør samtidig et af Odenses vigtigste ferie-, fritids og friluftsområder. Det er målet, at havnen fortsat skal udvikles som et bynært og alsidigt fritids- og turistområde med særligt fokus på at udnytte vandet.

## GRØN BLÅ STRUKTUR

Havnen er del af kommuneplanens grøn-blå struktur. Fjorden og Odense Å udgør de tydelige overordnede linjer i Odense Kommunes geografi, hvorom Odense by har udviklet sig. Ådalenes forløb helt ind i Odense by bidrager til såvel rekreativ som biologisk sammenhæng mellem by og land. Det åbne land bindes sammen med byen via de bynære landskaber, fredninger og byens parker og grønne områder.

Havnen ligger i Stavis Å kilen, der i overgangen til byen har karakter af græssede naturarealer og rekreative stier, der forbinder ådalen med Åløggeskoven, Slotsbanken og Odense havn.



Den grøn-blå struktur udgøres af fjorden, Odense Å og ådalene.

De bynære dele af kilen rummer i dag flere rekreative områder med potentiale for at styrke de rekreative forbindelser både mellem områderne og ud i det åbne land. For at sikre de kulturhistoriske værdier som en del af Odenses identitet er havnen i kommuneplanen udpeget som industrikulturmiljø.

Den bærende fortælling om havnemiljøet knytter sig til den industrielle del af bebyggelsen, pakhusemiljøet og den aktive brug af vandet. Dette skal søges fastholdes gennem bevaring af væsentlige historiske bygninger, dele af havneanlægget samt historiske spor.

Næsbyhoved Slotsbanke bidrager med en helt anden kulturhistoriske fortælling på havnens grønne side mod vest.

# BÆREDYGTIGHED

I Kommuneplan 2013 og miljøpolitikken "Bæredygtige Sammen" fra 2012 beskrives visionen om, at Odense skal være kendt som Danmarks mest bæredygtige storby. Odense Kommune skal være et attraktivt sted at leve, ikke kun for nuværende, men også for kommende generationer. Bæredygtighed er derfor en integreret del af Byomdannelsesplan 2.0 for Odense havn.

Med udgangspunkt i "bæredygtighedspuslespillet" er planen gennemgået ud fra tre overordnede vinkler på bæredygtighed:

- Social bæredygtighed
- Økonomisk bæredygtighed
- Miljømæssig bæredygtighed



Bæredygtighedspuslespil er udviklet af Odense Kommune som et værktøj, der kan anvendes til at drøfte, hvilke emner der er relevante at arbejde med i et aktuelt projekt.

Puslespillet er opbygget som en ring med tre farver. På hver brik står et spørgsmål. De grønne brikker handler om den miljømæssige bæredygtighed, de blå om den økonomiske bæredygtighed og de orange om den sociale bæredygtighed.

## MANGFOLDIGHED

Havnen som en ny bydel med boliger, byrum, erhverv/kontorer, service, kultur- og fritidsaktiviteter giver mulighed for forskellige boligtyper og skal tiltrække en varieret målgruppe.

Mens området udvikles, giver en række midlertidige aktiviteter området liv og kan inspirere til fremtidens brug. De blandede funktioner og aktiviteter skal sikre, at området befolkes og benyttes af en bred målgruppe - både nu og i fremtiden.

## TRYGHED

I takt med havnens udbygning skal området fremstå mere imødekommende, tilgængeligt og trygt.

De planlagte funktioner og aktiviteter vil skabe liv i området på flere tider af døgnet, og dermed øges trygheden for alle. Der er planlagt nye forbindelser for bløde trafikanter og nye offentlige byrum i forskellige størrelser. Belysning, byudstyr og beplantning skal bidrage til, at forbindelser og byrum opleves trygge og sikre.

Fyns Politi, Odense Kommune og Odense Havn har etableret et netværk, der skal sikre viden og information om udviklingen og brugen af området og give de rette parter mulighed for at være proaktive i forhold til at skabe en god kultur på havnen.

## KULTUR

Havnens kulturarv og historie er integreret i omdannelsen af området. Samspelet mellem

kulturarven og det nye byggeri skaber havnens særlige identitet. Med udgangspunkt i en registrering af områdets bygningsmæssige kvaliteter er der udpeget tre områder med særligt bevaringspotentiale og en række bygninger med store bevaringsværdier. Bevaring og genanvendelse af bygningerne kan sammen med spor af den oprindelige havne-aktivitet, bolværk mv., være med til at fastholde kulturarven og styrke oplevelsen af havnemiljø.

Næsbyhoved Voldsted inddrages i planen for at fremhæve stedets store kulturhistoriske og rekreative potentiale.

## SUNDHED OG LIVSKVALITET

Sundhed og livskvalitet fremmes for alle borgere ved at indrette attraktive offentlige rum, der giver mulighed for ophold, leg, bevægelse og fordybelse.

Skovene omkring havnen supplerer områdets kvaliteter med naturoplevelser og muligheder for løbe- og gåture.

## ØKONOMISK BÆREDYGTIGHED

Odense havn har stort potentiale som ny, attraktiv bydel tæt ved bymidten og med attraktiv placering ved vand og skov. Området er derfor en vigtig brik i Odenses transformation til storby og kan supplere byen med helt særlige funktioner, aktiviteter, kvaliteter og muligheder. Området skal udvikles med respekt og forståelse for en økonomisk bæredygtig udvikling.

## INFRASTRUKTUR

Området kobles på den eksisterende infrastruktur og suppleres med bedre forbindelser for bløde trafikanter og forsyning med offentlig bustransport.

## ERHVERV OG BESKÆFTIGELSE

Udviklingen af havnen kan styrke beskæftigelsen, dels mens de nye byggerier gennemføres, dels i form af nye arbejdspladser i området. Samarbejdsplanen er udviklet i dialog med havnens nuværende ejere og brugere, ligesom bestående og nye foreninger fortsat kan have en rolle i udviklingen af funktioner og nye aktiviteter.

## MILJØMÆSSIG BÆREDYGTIGHED

Generelt udvikles byen bæredygtigt via byomdannelse og byfortætning frem for byvækst på bar mark. Det betyder bl.a., at nye funktioner på den indre havn kan benytte eksisterende infrastruktur. Der planlægges relativt højt og tæt byggeri på havnen, mens det oprindelige erhverv i indre havn ophører helt. (sidste lejekontrakter udløber i hhv. 2017, 2019 og 2021).

## TRANSPORT

Havnens placering tæt på bymidten, den direkte forbindelse med stationen via Byens Bro og den kommende forsyning med offentlig bustransport giver alle muligheder for at fremme brugen af kollektiv transport og cyklisme.

## KLIMATILPASNING

Klimapåvirkninger skal forebygges ved at koble klimatilpasning med den fysiske planlægning af bygninger og infrastruktur med innovative løsninger for håndtering af regnvand. De øgede mængder regnvand kan i bedste fald bruges som ressource til at skabe en bedre styring af vandet i de ekstreme vejsituationer.

## REGNVAND

Det er kommunens mål at forebygge oversvømmelser i hele kommunen ved at arbejde for en øget håndtering af regnvand, hvor det falder. Det kan f.eks. ske ved nedsivning og tilbageholdelse af regnvandet, hvor det giver mening. Dette mål skal opfyldes, når byen ændres, og der udarbejdes nye lokalplaner eller nye spildevandsprojekter. Hvor det er muligt, skal vandet udnyttes som en positiv ressource i byen.

## AFFALD

Odense Kommune og Odense Renovation A/S er i gang med at gennemgå affaldsordningerne i Odense. Ved gennemgangen undersøges sortering af flere affaldstyper ved de enkelte boliger samt mulighed for nye indsamlingsmetoder og underjordiske systemer, som kan være med til at forbedre bymiljøet.

## NATUR OG BIODIVERSITET

Åløkkeskoven og Næsbyhoved Slotsbanke udgør sammen med det planlagte fritidsområde ved Gammelsø områdets største naturpotentiale. I planen peges der på, hvordan dette kan udnyttes endnu bedre og sammen med vandet tilbyde rekreative muligheder i et relativt tæt bebygget område.

Herudover skal der i havnens mere urbane byrum indarbejdes grønne flader og beplantning.

## BYGGERI

De mest bevaringsværdige bygninger på havnen skal genanvendes til nye formål.

# KULTURHISTORIE OG BEVARINGSVÆRDIER

## HAVNENS HISTORIE

For 1.000 år siden sejlede mindre skibe på Odense Å. Denne mulighed ophørte senest i 1100-tallet, da dæmningerne til Munke Mølle og Ejby Mølle blev etableret. Derefter blev skibene sejlet til Biskorup, hvor der blev omladet til vogne. Senere blev Skibhuset (nu Skibhusene) benyttet på samme måde. I perioden 1572 – 1682 var sejlrenden i fjorden sandet til, og man kunne slet ikke komme i nærheden af byen. Både i denne periode og senere blev Kerteminde, Nyborg og Munkebo forsøgt anvendt som havne. I 1700-tallet blev Stige og Klintebjerg etableret som ladepladser, hvorfra der skulle bruges pramme til at fragte varerne over til Skibhusene. Besejlingsforholdene var en væsentlig hæmsko for Odenses erhvervsliv, og var varerne endelig nået frem til ladepladsen, var den videre transport ad elendige veje yderst vanskelig.

Efter århundreders problemer med at besejle byen, foreslog stiftsamtmand Friedrich Buchwald i 1790'erne, at man skulle grave en kanal fra Odense Fjord til Odense. Han var inspireret af store europæiske kanalarbejder, og det lykkedes at få projektet realiseret fra 1796 - betalt af staten.

Med håndkraft gravede man de otte kilometer fra fjorden til den sydøstlige del af Næsbyhoved Sø (ved Toldboden) i løbet af syv år. En dæmning afgrænsede til den nordvestlige del af søen. Første skib kom gennem kanalen 7. oktober 1803. Og her er det helt bevidst, at vi skriver: 'Kom', ikke 'sejlede'! Skibene blev nemlig trukket ved hånd eller hestekraft

af dyr og mennesker, som gik på "Pramdragerstien" langs kanalen. Først i 1882 fik man en dampdrevet bugserbåd. I 1884 blev kanalen udvidet og uddybet, og det østre havnebassin blev gravet. Havn og kanal blev løbende udvidet og forbedret, og senest blev det vestlige havnebassin og svajebassin gravet i 1964.

Havnen gav basis for udviklingen af Odense som industriby, og da den fra 1865 blev knyttet sammen med jernbanen, blev den et knudepunkt på Fyn. Til og fra havnen blev der fragtet varer, men der kom også omfattende persontrafik med damp- og motorskib til København, London, Antwerpen og andre europæiske destinationer helt frem til 1960'erne.

## BEVARINGSVÆRDIGE BYGNINGER

I 2006 blev foretaget en omfattende registrering af havnen i rapporten "Bygningsmæssige kvaliteter – arkitektur, kulturhistorie og tilstand". Siden har Odense Bys Museer for Kulturstyrelsen gennemført en stor undersøgelse af industrisamfundets havne 1840 – 1970. Af de 75 havne, der indgik i den historiske forundersøgelse, og de 40 havne, der blev KIP-registreret, blev Odense Havn udvalgt som en af syv havne, der rummer særlige karakteristiske kulturmiljøer. Undersøgelsen peger således på, at Odense Havn ikke alene har lokalhistorisk interesse, men også en national interesse.

De to undersøgelser udpeger henholdsvis "områder med særligt bevaringspotentiale" og "havnens særlige træk".

De udpegede områder er til dels sammenfaldende, men med en lidt forskellig opdeling. Men man kan konkludere at indenfor det område, som byomdannelsesplanen omfatter, vil Kulturstyrelsens opdeling også dække udpegningen i rapporten fra 2006.

Havnens særlige træk inden for byomdannelsesplanens område omfatter: Den gamle kanalhavn, med havnens ældste bygning fra 1807, kanalfogedboligen og toldboden, som er en kraftig ombygning og tilbygning fra 1847 af den første toldbod fra 1821. Den ældste kanal findes ikke i sin oprindelige form, men er afløst af bredere kanalforløb, nye bolværker og havne-bassiner. Kanalens ældste historie bæres således af de to bygninger, men relationen til havnebassinet er ikke desto mindre meget vigtig, hvis disse elementer fortsat skal være forståelige.

Pakhuse, dampmøller og siloer langs Østre Havnekaj, Sverigesgade og Midtermolen er med en blandet og varieret bebyggelse med fabrikslignende byggeri, pakhuse, siloer, kraner, jernbanespor og kajanlæg i granit om noget det arketyperiske eksempel på en industrialiseret havn i årene fra det sene 1800-tal til 1960'erne. Kulturstyrelsens undersøgelse fremhæver dette område, som det fremstod i 2006-07, som et af de bedst bevarede udsagn om den industrielle havns udvikling i Danmark.

Mange bygninger i dette miljø fremstår stadig intakte, andre er ombygget eller fremstår som tilpassede rekonstruktioner. Genanvendelse af havnebygninger



er uden tvivl en udfordring, men bygningerne bør i højere grad end indtil nu bevares ved fastholdelse af meget større dele af deres nuværende substans.

Det prægede originale materialer, konstruktioner og overflader har af ombygninger, tilpasninger og slid er vigtigt at fastholde, hvis havnen fortsat skal have en troværdighed. Disse spor af det levede liv og havnevirksomheden bidrager i høj grad til autenticiteten og

- Bygninger, der er omfattet af fredning
- Bygninger, der er omfattet af nedrivningsforbud i gældende lokalplan
- Bygninger, der er helt eller delvist omfattet af bevaringsbestemmelser i gældende lokalplan
- Bygninger, der er registreret med SAVE-værdi 1-4 og dermed optaget i kommuneplanen som bevaringsværdige. Registreringen danner grundlag for fremtidige lokalplaner
- Øvrige bygninger, der sammen med kulturhistoriske spor og elementer kan indgå i konkrete vurderinger af et områdes bevaringsværdier ved fremtidige lokalplaner

fornemmelsen af, at det er en rigtig havn, som har fungeret og har fået præg af denne brug. Der bør sættes på nye funktioner, som kan beriges af de historiske bygninger og deres historiske slid og som kan etableres med få og nøje afstemte indgreb i bygningerne, der underordner sig bygningernes nuværende karakter.

Ud over de områder, der rummer særlige træk af havnens historie, bør hele havnen ses som et samlet monument, hvor havnens karakter af robusthed, hårde overflader, monolitiske bygninger sammen med infrastrukturelle elementer som kajkanter, belægningsfortøjningsringe, kraner, kranspor, jernbanespor, laste/losseanlæg m.m. bevares i så stor udstrækning som muligt. Relationer mellem bygninger og henholdsvis bassiner og jernbanespor m.v. bør også fastholdes.

Havnens udstyr, kajer, bolværker, spor osv. er i et vist omfang bevaret.

## ARKÆOLOGISKE INTERESSER

Odense Bys Museer har udarbejdet en generel vurdering af de arkæologiske interesser i området. På baggrund af en arkivalisk kontrol, som indbefatter hidtidige udgravninger, undersøgelser og fund i området, vurderer Odense Bys Museer, at der er mulighed for at finde jordfaste fortidsminder på de hidtil ikke-undersøgte arealer. Når det kommende byggeris eksakte placering kendes, kan Odense Bys Museer udarbejde en mere detaljeret udtalelse om de arkæologiske interesser på de pågældende arealer.

Særligt området ved Næsbyhoved Voldsted er arkæologisk interessant, idet Næsbyhoved Slot tidligere lå her. Selve voldstedet er fredet, men også arealerne uden for fredningszonerne er interessante, idet der her kan gemme sig hidtil ukendte arkæologiske spor med forbindelse til voldstedet. De arkæologiske spor er såkaldte jordfaste fortidsminder. Jordfaste fortidsminder er omfattet af Museumslovens §27. (lov nr. 473 af 7. juni 2001).

For at afklare fortidsmindets udstrækning og potentiale vil det være nødvendigt at foretage arkæologiske forundersøgelser, før anlægsarbejdet iværksættes. Forundersøgelse resultater danner grundlag for en vurdering af, om arealet umiddelbart herefter kan frigives, eller om det vil være nødvendigt at foretage en egentlig arkæologisk udgravning.

Iværksættelsen af en arkæologisk forundersøgelse vil således minimere risikoen for, at anlægsarbejdet senere må standses og udskydes efter bestemmelserne i Museumslovens § 27 stk. 2. Odense Bys Museer kan på opfordring af bygherren fremsende et budget og en tidsplan over udgifter og tidsforbrug forbundet med forundersøgelsen. (Museumslovens § 25).

For at sikre et godt samarbejde, der både tilgodeser bygherrens anlægsarbejde og de arkæologiske undersøgelser, opfordres bygherren til at kontakte Odense Bys Museer på et tidligt tidspunkt i projekteringen.

## NÆSBYHOVED SLOT

Næsbyhoved hører man første gang om i 1337. I 1347 kom stedet i hænderne på Kong Valdemar Atterdag. Den første fæstning var en borg på den lille kunstige ø, Gåseholmen, lige vest for slotsbanken. Denne ø blev på et tidspunkt oversvømmet ved søens opstemning, senest ca. 1400, da Margrethe d. 1. besad Næsbyhoved. Hun opførte en fæstning på den nuværende slotsbanke. Slotsbanken blev til ved at grave dybe render i den eksisterende morænebanke. De var tørre, men vanskelige at passere i datidens militærbeklædning. Adgangen til banken lå mod nord-øst, hvor den stadig er. Herfra kunne man bl.a. komme til ladegården, som lå i Hedevigslund, 1½ km væk.

Slottet husede forskellige lensmænd, men er mest kendt for, at Kong Hans' dronning, Christine, benyttede det som opholdssted ca. 1513-21, hvorunder det blev befolket med hof i højere grad end tidligere. Christine havde sandsynligvis overtaget Næsbyhoved Len som pant for penge udlånt til krig mod svenskerne i 1501-2. Man har tidligere ment, at lenet var hendes morgengave.

Under Grevens Fejde i 1534 blev slottet ødelagt, og efterfølgende blev det brugt som stenbrud for borgerne i Odense. Stenene blev fjernet så grundigt, at man kun har begrænset viden om bygninger på slotsbanken. Dog er det kendt, at der har ligget en lille sydfløj med tilstødende vestfløj. Der er fundet rester af ler- og teglgulve.

## NÆSBYHOVED SØ

Næsbyhoved Sø var indtil ca. 1800 Fyns næststørste sø på ca. 140 ha. Størrelsen kunne dog variere, da søen var opstemmet i forskellig højde til forskellig tid. Ved en højde på ca. 2½ meter havde søen en udstrækning, som dækkede hele den nuværende havn, langs Åløkkeskoven over de lave arealer hen til og rundt om Haustrups Fabrikker (nu Glud og Marstrands fabrikker), ind i Stavids Åens dal og op til Rismarksbroen 1½-2 kilometer vest for Havnen. Nordsiden fulgte Stavids Å og Næsby sydgrænse.

Søen blev dannet ved isens afsmeltning for ca. 12.000 år siden, idet et bassin, som var skabt af gletchernes bevægelse, blev fyldt op med smeltevand. Den har aldrig været salt. Det vil sige – havet og Odense Fjord er aldrig løbet sammen med søen. Den har visse steder været op til ca. 19 meter dyb, men blev igennem historien fyldt op af sand og gytje, ført frem via Stavids Å, samt tørv som følge af forsumpning af vegetation, som døde og faldt i søen.

Denne proces blev forstærket af, at søen gennem 5-600 år blev brugt som reservoir for Næsbyhoved Vandmølle, idet opstemningen nedsatte gennemstrømningshastigheden. I 1800-tallet har dybden generelt været ganske lav. Søen var ved at gro til. Den har vel været op imod 1½ km<sup>2</sup>, da den var størst, men da den blev afvandet i 1863, var vandfladen kun godt ½ km<sup>2</sup>.

Søens opstemning blev iværksat af Kong Valdemar Atterdag i 1300-tallet. Herved blev den større end den naturlige udstrækning.

Ydermere blev opstemningen hævet på foranledning af Kong Hans omkring år 1500, hvorved den fik den udstrækning, som fremgår af kortet.

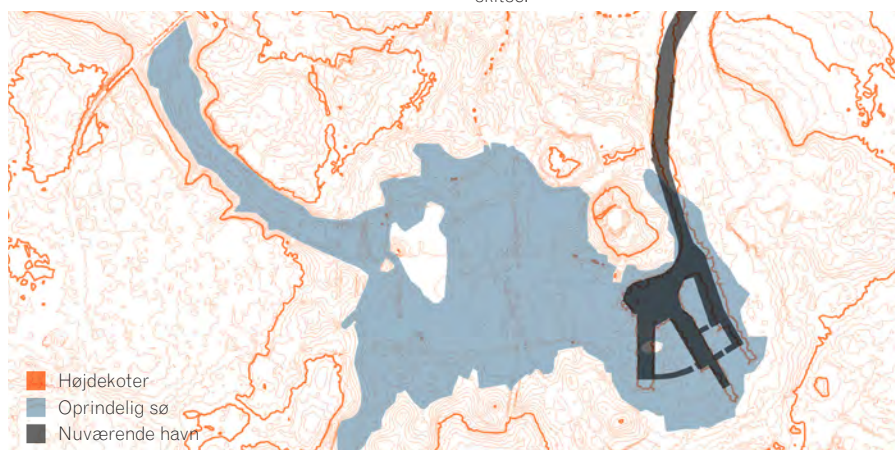
Næsbyhoved Sø havde forsvarsmæssig, økonomisk, rekreativ og fiskerimæssig betydning. Samtidig udgjorde den en sundhedsmæssig risikofaktor. Med hensyn til forsvaret gjorde søen det umuligt at angribe Næsbyhoved Slot fra øst, syd og vest, så man kunne koncentrere sig om fjender fra nord. Økonomisk var det væsentligste, at søen dannede reservoir for Næsbyhoved Mølle, hvor Netto ligger i dag på hjørnet af Fuglsangvej og Næsbyhovedvej. Alle bønder i Næsbyhoved Len skulle lade deres korn male på den mølle, så den krævede stor kapacitet.

Gennem tiden har mange beskrevet søen som et smukt og dejligt sted at besøge, og i 1800-tallet blev det almindeligt for rige odenseanere at bygge gårde og landsteder langs den østlige del af søen. Lokalteter som 'Annas holm', 'Henriette lyst', 'Hedevigslund' og 'Marielyst', vidner om det. Mange fiskede i søen,

hvor de fangede gedde, brasen og ål. I 1818 blev Odense Broderlige Fiskeselskab oprettet. Det var vist landets første lystfiskerforening. Blandt reglerne var, at man skulle indtage rigeligt med løg og snaps for at 'værne mod giftige dunster', som opsteg af søen. Man kan diskutere om dunsterne var giftige, men søen havde formentlig skadelig virkning på sundheden i omgivelserne. Man mener nemlig, at myg, som var bærere af malaria (dengang 'sump' – eller 'koldfeber'), trivedes ved søen. Det problem forsvandt, da den blev afvandet.

Næsbyhoved Sø blev reduceret kraftigt, da man i ca. år 1800 gravede Odense Kanal og Havn. Ved den lejlighed blev der bygget en dæmning øst for kanalen for at holde søen tilbage. Den forsvandt endegyldigt, da stigbordene ved møllens bagsluse blev trukket d. 1. april 1863. Forud var gået nogle års forhandlinger med mølleren om erstatning. 25 lodsejere fik jord ved afvandingen. Langt det meste gik til Åløkkegård og Tarupgård, men bønder helt op til Trøstrup (ca. 10 km oppe langs Stavids Å), fik andel i det nyvundne land.

Rekonstruktion af Næsbyhoved Sø som digital skitse.



# TRAFIK OG PARKERING

## TRAFIKTAL

Trafiktal fra Odense Kommunes trafikmodel udgør grundlaget for den i planen skrevne overordnede trafikstruktur.

I forslag til ny Kommuneplan 2016-2028 flyttes Cityringen fra Østre Stationsvej til Toldbodgade, som dermed skal bære den primære biltrafik omkring bymidten og med adgang hertil. Det betyder, at Toldbodgade også i fremtiden vil blive meget trafikeret.

Herudover er mulighederne for indretning af Ejlskovsgade som bilfri busgade undersøgt, hvilket vil betyde en markant øgning af trafikken på Toldbodgade. Løsningen afventer politisk beslutning.

Vejerboden på Londongade skal flyttes til en mere hensigtsmæssig placering, dels for at lette Havnegade for tung trafik og dels for at forbedre service for erhverv. En konkret alternativ placering skal undersøges nærmere.

I forbindelse med konkret planlægning for delområder og projekter skal trafikstøj altid analyseres nærmere.

## PARKERINGSNORM

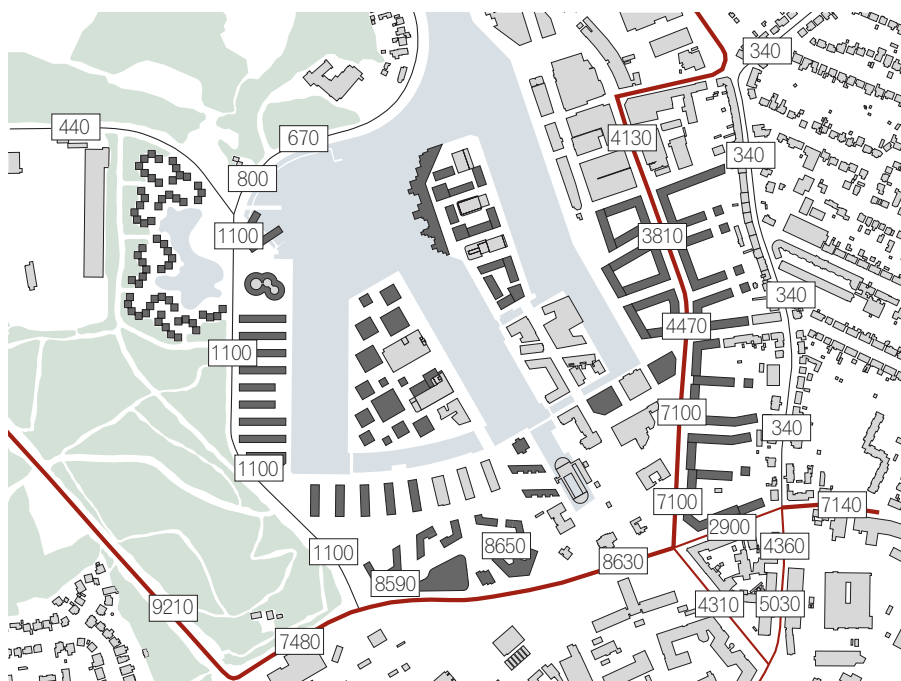
De beskrevne principper og løsninger for parkering i området tager udgangspunkt i den nugældende generelle parkeringsnorm for havneområdet; 1 parkeringsplads pr. 125 m<sup>2</sup>.

I forslag til Kommuneplan 2016 introduceres nye generelle retningslinier og parkeringsnormer. Det skal på sigt vurderes, om disse også skal gælde for havnen. Indre havn vil indgå som del af en ny samlet parkeringsstrategi for bymidten.

I denne sammenhæng skal behovet for indførelse af beboerlicenser undersøges mhp. at tilgodese grundlaget for kollektive parkeringsløsninger.



Trafiktal 2015  
På kortet ovenfor ses den nuværende trafikale situation omkring havnen.  
Tallene på kortene angiver det gennemsnitlige antal biler pr. dag for et hverdagsdøgn (man-fre).  
(Strengtykkelsen forøges jo mere belastet strækningen er.)



Trafiktal 2024  
På kortet ovenfor ses det trafikale scenarie i 2024, hvor letbanens etape 1 er medtaget.

# MILJØFORHOLD

## TRAFIKSTØJ

Planlægningsgrænsen for vejtrafikstøj ved boliger er  $L_{den} = 58$  dB(A). Grænseværdien angår støjen udendørs og bør overholdes overalt ved boligernes facader og på deres udendørs opholdsarealer. For kontorbygninger og lignende er planlægningsgrænsen  $L_{den} = 63$  dB(A). I særlige tilfælde kan det accepteres, at støjgrænserne overskrides ved bygningernes facader. En af betingelserne er, at bygningerne lydisoleres ekstraordinært godt, så Miljøstyrelsens planlægningsgrænser for støj indendørs kan overholdes.

### Pakhusbyen (bufferzonen)

Vejtrafikken forventes langt ud i fremtiden at belaste mange af bygningernes facader i Pakhusbyen med støjbidrag, som er større end planlægningsgrænsen for boliger. Ved en del facader er også planlægningsgrænsen for kontorer overskredet.



VEJSTØJ I OMRÅDE H (BUFFERZONEN)

- █ Højest 58 dB(A)
- █ Mellem 58 dB(A) og 63 dB(A)
- █ Mellem 63dB(A) og 68 dB(A)
- █ Over 68 dB(A)

## BYOMDANNELSES- OMRÅDET GENERELT

Langs Havnegade skal man typisk mere end 50 m væk fra vejmidten, før støjbidraget er nået ned på planlægningsgrænsen på 58 dB(A) for boliger. Langs Toldbodgade er den tilsvarende afstand typisk over 70 m. Langs Gammelsø er støjbidraget nede på 58 dB(A) fra omkring 25 m fra vejmidte.

Man skal mellem 25 og 35 m væk fra midten af Havnegade og fra midten af Toldbodgade for at sikre, at planlægningsgrænsen ( $L_{den} = 63$  dB(A)) for kontorer overholdes.

## VIRKSOMHEDSSTØJ

### Pakhusbyen (bufferzonen)

I forbindelse med Byomdannelsesplan 2.0 for Odense havn har Odense Kommune i efteråret 2014 foretaget en screening af Pakhusbyen (bufferzonen) for at afdække mulighederne for mere miljøfølsom anvendelse.

Som teoretisk udgangspunkt for screeningen er der i den sydlige halvdel af bufferzonen udvalgt 11 bygninger, som potentielt kunne ombygges til beboelse eller nedrives og erstattes af nye boliger. Odense Kommune har på dette grundlag undersøgt, hvordan eksisterende virksomheder påvirker de 11 bygninger med støj og luftforurening. Undersøgelsen har vist, at 7 af de 11 bygninger er påvirket af støj eller andre gener fra virksomheder i en grad, som er uacceptabel for boliger.

For de sidste 4 bygninger gælder:

- Lagerbygningen på Havnegade 19F - er ikke udsat for uacceptable belastninger
- Helsingborggade 9 - kan være støjbelastet i lettere grad (lille overskridelse af vejledende støjgrænser) af 2 virksomheder. Desuden er en af bygningens facader belastet af støj fra vejtrafik. Endelig har bygningen et udendørs areal, som bruges til manøvreplads for lastbiler til og fra læsse-rampen hos firmaet Nortex. Hvis bygningen omdannes til beboelse, kan Nortex få problemer med sin varetransport
- Sverigesgade 6 og 8 - belastes med støjbidrag lidt over de vejledende støjgrænser af FAF på Englandsvej cirka 20 dage om året, og de kan muligvis også være belastet af støj fra DOK5000 (bygningerne ligger meget tæt på Dok 5000, som ikke er med i støjundersøgelsen)

Konklusionen er, at der kun med nogenlunde sikkerhed kan peges på en enkelt bygning, som kan erstattes med en boligejendom, uden at det vil medføre skærpede miljøkrav eller andre problemer for virksomheder i eller nær Pakhusbyen.

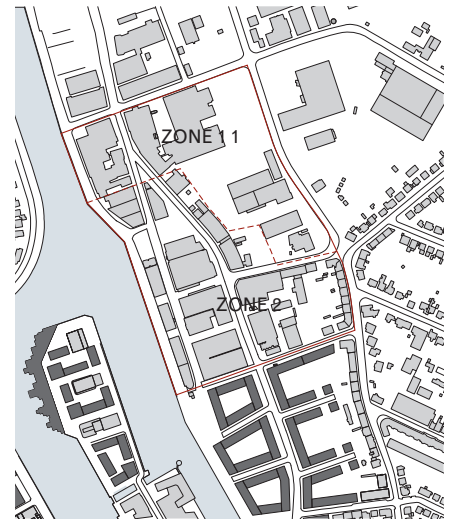
Bygninger til kontor, liberale erhverv og lignende er mindre støjfølsomme end boliger. Det vil derfor være langt mindre problematisk at bruge de nævnte bygninger til sådanne formål end til beboelse.

Pakhusbyen fastholdes derfor som en bufferzone, der giver eksisterende virksomheder

sikkerhed mod skærpede støjkrav og samtidig tillader en fortsat byomdannelse af den indre havn. De to mål skal nås ved at undgå, at der indrettes nye boliger (miljøfølsom anvendelse) i Pakhusbyen og ved at begrænse mulighederne for at etablere nye produktionsvirksomheder og andre særligt støjende virksomhedstyper i den sydlige del af området. Pakhusbyen opdeles derfor i to zoner, som vist på kortet herunder. Zone 1 er forbeholdt produktionsvirksomheder og andre "støjtunge" virksomheder, mens zone 2 er forbeholdt kontor- og serviceerhverv, liberale erhverv, cafeer og restauranter m.m.

For begge zoner gælder det, at eksisterende virksomheder fortsat må ligge der. I forbindelse med fremtidig lokalplanlægning inden for byomdannelsesområdet skal det på sædvanlig vis undersøges, hvordan eksisterende virksomheder påvirker lokalplanområdet med støj, og hvilke konsekvenser en ændret anvendelse af et givent område vil få for virksomhederne i form af eventuelle skærpede miljøkrav.

Hvis der skal bygges boliger eller lignende støjfølsom anvendelse i Søkvarteret, skal der vurderes nærmere på støjen fra Odense Bybusser, Gammelsø 6.



Opdeling af zoner i Pakhusbyen (bufferzonen).



Vejtrafikstøj byomdannelsesområdet generelt (udenfor bufferzonen).

Kommunen kan påbyde virksomheder at reducere støjen til en vis grad af hensyn til for eksempel nye boliger. Desuden kan kommunen - hvis der er tungtvejende grunde til det – give en virksomhed støjgrænser, der er lempeligere (op til ca. 5 dB(A)) end de vejledende støjgrænser i en periode på cirka 8 år, fra den endeligt vedtagne lokalplan er offentliggjort.

## STØJ FRA SKYDEBANE

Skydebanen på Kanalvej 52C har et tilnærmet støjkonsekvensområde, som dækker hele byomdannelsesområdet. Derfor skal det sikres, at den relevante planlægningsgrænse for skudstøj overholdes ved planlagte boliger. Grænseværdien er som udgangspunkt 70 dB(A)l, men på grund af den usædvanligt lave skydetid (banens miljøgodkendelse tillader kun, at der skydes 8 onsdage om året i dagtimerne), finder vi det rimeligt at bruge miljøgodkendelsens støjgrænse, 75 dB(A)l, som planlægningsgrænse.

Beregninger viser, at planlægningsgrænsen:

- Vil være overskredet på Byens Ø
- Kan være svær at sikre overholdt i Søkvarteret
- Muligvis overskrides på Siløen og Bryggen, men kan sikres overholdt ved hjælp af en passende frembygning af skydehuset

Den planlagte byudvikling kan således betyde begrænsninger for skydebanen i fremtiden.

Det skal bemærkes, at skydebanen dæmper mundingsknaldet med et ret specielt arrangement, som ikke kan håndteres af støjbergningsmodellen. Derfor kan de beregnede støjbidrag i Søkvarteret, Siløen og Bryggen tænkes at overvurdere støjen. Overskridelserne på Byens Ø skyldes udelukkende overlydsknald, som udsendes fra selve projektilbanen. Problemet kan for eksempel løses ved at sænke projektilbanen, så den naturlige afskærmning syd for banen udnyttes bedre.

## STØJ FRA FRITIDSAKTIVITETER

Brugen af multibaner og lignende anlæg til uorganiseret idræt kan give støjgener, hvis de placeres for tæt på boliger. Vi anbefaler som udgangspunkt, at sådanne anlæg ikke placeres nærmere end 75 m fra boliger. Anbefalingen er baseret på beregning af støjen fra en tænkt multibane, der har tunge og støjsvage bander, og i gennemsnit bruges af 20 personer (sum af spillere og medlevende tilskuere) 7 timer dagligt (årgennemsnit) inden for tidsrummet kl. 7-22. Da vil støjbelastningen i cirka 75 meters afstand ikke overstige Odense Kommunes vejledende støjgrænse for fodboldspil, Lde = 55 dB(A).

Hvis der er tale om et anlæg med særligt støjende aktiviteter – for eksempel en skaterbane eller en sparkevæg til fodbold – bør afstanden til boliger være større end 75 m. Hvis anlægget også bruges i en del af natperioden, bør afstanden til boliger være mindst 300 m.

# MILJØFORHOLD

## JORDFORURENING

En stor del af Odense Havns faste arealer består af opfyldninger fra de tidligere vådområder, hvor Næsbyhoved Sø lå. Opfyldningsmaterialet er hentet i Odense by og er ofte materiale, som er kørt ud fra byens virksomheder. Herudover har havnens mange aktiviteter over tid bidraget til forurening af området.

Odense Havn gennemførte i 2001 geotekniske og miljøtekniske undersøgelser i de dele af havnen, der blev omfattet af områdets første lokalplan nr. 1-586. Undersøgelsesområdet blev underopdelt i fem områder, hvoraf Fyns Amt vurderede undersøgelsesresultatet således:

- Område 5 ved Stenfiskerkajen og Finlandgade er så kraftigt forurenede med bl.a. bly og PAH'er, at den kortlægges på vidensniveau 2 efter Jordforureningsloven.
- Område 1-4, beliggende i den sydøstlige del af den indre havn, kortlægges på vidensniveau 1, da det foreliggende grundlag ikke kan dokumentere forureningens styrke og omfang mere præcist.

Odense Kommune fik i 2002 foretaget en ny undersøgelse af områderne 1-5. Formålet med undersøgelsen var at skabe et bedre overblik over og en mere detaljeret vurdering af forureningsgraden og -omfanget. Materialet skulle primært belyse omfang og økonomi i forbindelse med forureningskortlægning og jordflytning ved byggemodning af området.

Der blev foretaget 145 boringer, hvor der er udtaget blandeprøver i forskellig dybde. Der er undersøgt for metaller, oliekomponenter, BTEX og PAH'er.

Undersøgelsen opdeler jorden i fire klasser:

- 1) ren jord
- 2) lettere forurenede jord
- 3) jordklasse 3
- 4) jordklasse 4. (De to sidste betegnelser er hentet fra den sjællandske jordvejledning og beskriver, at der er tale om tunge forureninger)

Undersøgelsen viser, at områderne ikke er homogent forurenede. Den stærkt forurenede jord må forventes bortkørt og behandlet i godkendte anlæg.

Forureningerne forventes ikke at udløse myndighedskrav om oprensning og heller ikke myndighedskrav om større oprensninger under fremtidige bygninger. Oprensningskrav for mindre, ikke opdagede, hotspots kan dog forventes.

De steder, hvor der fortsat befinder sig forurenede jord, efter at anlæg og byggeri er etableret, vil blive forureningskortlagt.

Eventuelt krav fra finansiel side, f.eks. kreditforeninger, om yderligere fuld oprensning under bygninger må afvente konkrete projekter.

Med hensyn til indeklimate er der foretaget beregninger på grundlag af undersøgelsen, der viser, at der enkelte steder kan opstå indeklimaproblemer, hvor benzen afdamper. Der er dog mulighed for,

ved etablering af parkeringskælder eller ventilering under gulv, effektivt at forhindre indeklimaproblemer. Ovennævnte anvendelse bygger udelukkende på ikke-følsom arealeanvendelse, der kun er mulig efter lokalplan nr. 1-586.

Bygge- og anlægsprojekter på de kortlagte arealer (V1 og V2-kortlagte arealer) vil kræve en tilladelse efter § 8 i Jordforureningsloven. Det er Odense Kommune, der er myndighed og en ansøgning skal stiles til Odense Kommune, Landbrug og Natur. Der kan blive stillet krav om yderligere undersøgelser, og i en tilladelse vil der blive stillet vilkår, der sikrer miljø og sundhed.

For det øvrige havneområde kan der for nærværende ikke udtrykkes nogen sikker konklusion om forureningstilstanden. Det må antages, at forureningen heller ikke er homogen i det øvrige havneområde.

Det må forventes, at der i forbindelse med konkrete projekter, skal laves forureningsundersøgelser af jorden.

### Jord som ressource

I forbindelse med lokalplanarbejde i byomdannelsesområdet kan det med fordel overvejes, hvordan overskudsjord fra anlægsprojekter kan genanvendes bæredygtigt inden for byomdannelsesområdet. F.eks. kan det overvejes, om der er mulighed for at anlægge områder med terrænforskelle.

Projekt "Jord som ressource" inddrages.

Lettere forurenede jord kan i nogle henseender bruges til genindbygning, hvorimod klasse 3 og 4 jord, som udgangspunkt ikke kan genanvendes og derfor skal køres væk.

I den sydlige del af område D, ved Toldbodgade, er der flere jordbunker, hvoraf forureningsgraden kun kendes for dele af jorden. Uanset om jorden skal blive på området, hvor der er planlagt boliger/rekreativt område/offentligt tilgængeligt areal, eller om jorden skal fjernes fra området, vil der blive stillet krav om, at jorden skal analyseres.

## VANDKVALITET

Odense Havn ligger for enden af en 7 km lang kanal med meget ringe vandudskiftning. På den inderste del, syd for udløbet af Stavis Å, har havnen ikke naturlige tilløb, og vandudskiftningen er ringe på grund af den lille tidevandsforskel.

Odense Havn er en 200 år gammel industrihavn, hvor der løbende gennem årene er sket udvidelser. DHI (Institut for Vand og Miljø) har for Odense Kommune i 2002 undersøgt vandkvaliteten og sedimentforholdene i Odense Havn på 10 undersøgte stationer.

Undersøgelsen viser, at havnen har en vand- og sedimentkvalitet, der er ganske ringe. Næringssaltindholdet er særdeles højt og giver anledning til en kraftig vækst af algeplankton. Vandets sigtbarhed er ringe – mellem 0,7 og 1,7 meter. Vandets iltindhold svinger fra 4-16 mg/L i overfladen og tilstande med iltsvind ved bunden.

Sedimenterne indeholder store mængder tungmetaller og næringssalte, som er opbygget over mange år. Havnen er dog i 2005 blevet oprenset i Odense Havns ejerområder (svajebassin, bassin 3 og delvist bassin 1), mens der i Odense Kommunes ejerområder (inderste del af bassin 1 og hele bassin 2) ikke er oprenset siden DHIs undersøgelser. Odense Kommune har siden 2007 foretaget 10 badevandsanalyser pr. år, som viser, at badevandskvaliteten er ringe, og at havnens vand uegnet som badevand.

Kilderne til næringssalte og bakterier vurderes at være overløbsbyg-værk (udløb af urensede spildevand ved overbelastning af kloaksystemet) i vestsiden af svajebassinet, og i østsiden ved Helsingborggade ("Vinkælderrenden"), samt handelskibe og lystbåde, suppleret med tilførsel fra de nærliggende områder. Tungmetallerne kommer sandsynligvis fra overløbsbygværkerne, fra handelsskibe og fra industrielle aktiviteter.

## SPILDEVANDSPLAN

Dele af det område, som er omfattet af denne byomdannelsesplan, er også omfattet af Odense Kommunes spildevandsplan som kloakopland. De fleste af kloakoplandene er udlagt som separatkloakerede, men visse områder er alene spildevandskloakerede. I begge tilfælde betyder det, at spildevand bortledes via VandCenter Syds spildevandskloaker til rensning på et af de kommunale rensesanlæg, mens regnvandet håndteres af VandCenter Syd

i separatkloakerede områder, og af Odense Havn selv i spildevandskloakerede områder. I spildevandskloakerede områder udledes regnvandet typisk direkte til havnebassinet via private udløb.

Selvom der fremover vil være en ændret anvendelse af områder i eksisterende kloakoplande, vil kloakforholdene typisk forblive uændrede. Det betyder, at hvis der i dag afledes både regn- og spildevand til VandCenter Syds kloaker, vil dette kunne fortsætte også fremover, mens regnvand også fremover skal håndteres af grundejeren selv, hvis det er sådan, det foregår i dag.

Områder som i dag ikke er omfattet af spildevandsplanen, vil ved udbygningen af disse områder, skulle optages i planen. I den forbindelse vil det blive fastlagt, om et område udlægges som separatkloakeret eller spildevandskloakeret.

## DRIKKEVANDSINTERESSER

Der er ikke områder med særlige drikkevandsinteresser i havneområdet.

## AFFALDSHÅNDTERING

I områderne på havnen ønskes diskrete og æstetisk gode løsninger til affald fra både beboere og erhverv. Her tænkes på underjordiske affaldssystemer eller systemer, som er en integreret del af bygningerne, så indsamlingsudstyret ikke er direkte synligt. Der ønskes således ikke synlige mobile affaldsbeholdere. Standere til indkast af affald til de underjordiske systemer kan dog være synlige over terræn.

# NATUR

Odense Kommune og Odense Renovation A/S er i gang med at gennemgå affaldsordningerne i Odense. Ved gennemgangen er der fokus på sortering af flere affaldstyper ved de enkelte boliger samt fokus på nye indsamlingsmetoder og underjordiske systemer, som kan være med til at forbedre bymiljøet.

Med fokus på ovennævnte undersøger Odense Kommune og Odense Renovation A/S muligheden for at koble flere områder på havnen til et centralt affaldssug, som etableres i Enggade i 2016. Et centralt affaldssug er et af flere mulige underjordiske systemer. I det centrale affaldssug suges f.eks. dagrenovation/restaffald, papir (iblandt småt pap) samt plastaffald via underjordiske rør – fra standere og skakte i bebyggelsen til containere i terminalbygningen i Enggade.

## BESKYTTEDE NATURTYPER

Skoven omkring Næsbyhoved Slotsbanke rummer flere beskyttede naturtyper og fredede træer, som imidlertid ikke vil blive berørt af planen.

Planområdet ligger i nærheden af Odense Fjord, som er udpeget Natura 2000-område. Det er vurderet, at planen ikke vil påvirke Natura 2000-området negativt og der er derfor ikke foretaget yderligere.

## FREDSKOV

Arealer med fredskov i medfør af skovloven vil ikke blive påvirket af planen.

## SKOVBYGGELINIE

En stor del af planens område er omfattet af naturbeskyttelseslovens skovbyggelinje. Inden for skovbyggelinjen må der ikke placeres bebyggelse, campingvogne og lignende.

I forbindelse med konkret lokalplanlægning kan der ansøges om ophævelse eller reduktion af skovbyggelinien.

