

An architectural rendering of a waterfront development. In the foreground, a large, dark, stylized anchor sculpture stands on a cobblestone path. To the left, a rocky breakwater borders a body of water. The middle ground features a paved walkway, a grassy area with trees showing autumn foliage, and modern residential buildings with white facades and dark roofs. The sky is a clear, light blue. The overall scene is bright and sunny, suggesting a pleasant coastal environment.

TILLÆG TIL MASTERPLAN

# HAVNEUDVIKLING KERTEMINDE

Oktober 2020

# TILLÆG TIL MASTERPLAN 2020

## INDHOLDSFORTEGNELSE

Indledning	si. 3
Om tillæg til Masterplan for Kerteminde Havn	si. 4
Erhverv ved Marinavej	si. 5
Detail ved havnen	si. 8
Ny busterminal	si.11
Bilag: Kerteminde Kommunes parkeringsfond	si.12

Tillæg til Masterplan for Havneudvikling  
Kerteminde er udarbejdet af Kerteminde  
Kommune i samarbejde med Jannik Nyrop  
URBAN STRATEGY



Kerteminde  
Kommune

Jannik Nyrop  
URBAN STRATEGY

:

# TILLÆG TIL MASTERPLAN 2020

## Indledning

To år er gået siden Kerteminde byråd vedtog *Kulturarvsmasterplanen* og *Havneudvikling Kerteminde*. Vi er godt på vej mod dele af planens realisering.

I år bliver siloen, Folkebådcentralens bygninger, Skattehuset og et par mindre erhvervsbygninger nord for Grønlandsgade nedrevet.

Og i det tidlige forår påbegyndes opførelsen af boligbyggeriet på Nordre Havnekaj og indretningen af pladsen øst for den nye bebyggelse på Nordre Havnekaj ud mod Kerteminde Marina.

Masterplanen er en retningsgivende plan for hvad der skal ske over tid, og den skal følges op af lokalplaner for de enkelte etaper.

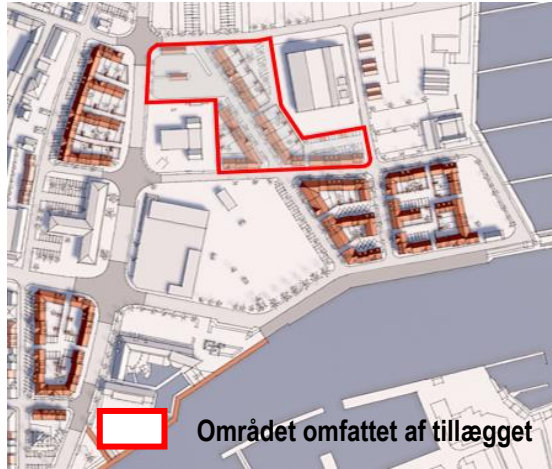
Virkeligheden ændrer sig ofte sådan, at det kan blive nødvendigt at justere dele af planen undervejs.

Sådanne justeringer skal dog ske under hensyn til, at masterplanens overordnede karakter i sine hovedtræk og intentioner fastholdes. Det gælder masterplanens udspring i kulturarvsplanen, masterplanens bestemmelser om bygningsvolumener og de arkitektoniske rammer samt andre bestemmelser.

På de følgende sider gøres der rede for et forslag til tillæg til masterplanen, som retter sig mod området nord for Grønlandsgade.



# TILLÆG TIL MASTERPLAN 2020



Området omfattet af tillægget

## Om tillæg til Masterplan for Kerteminde Havn

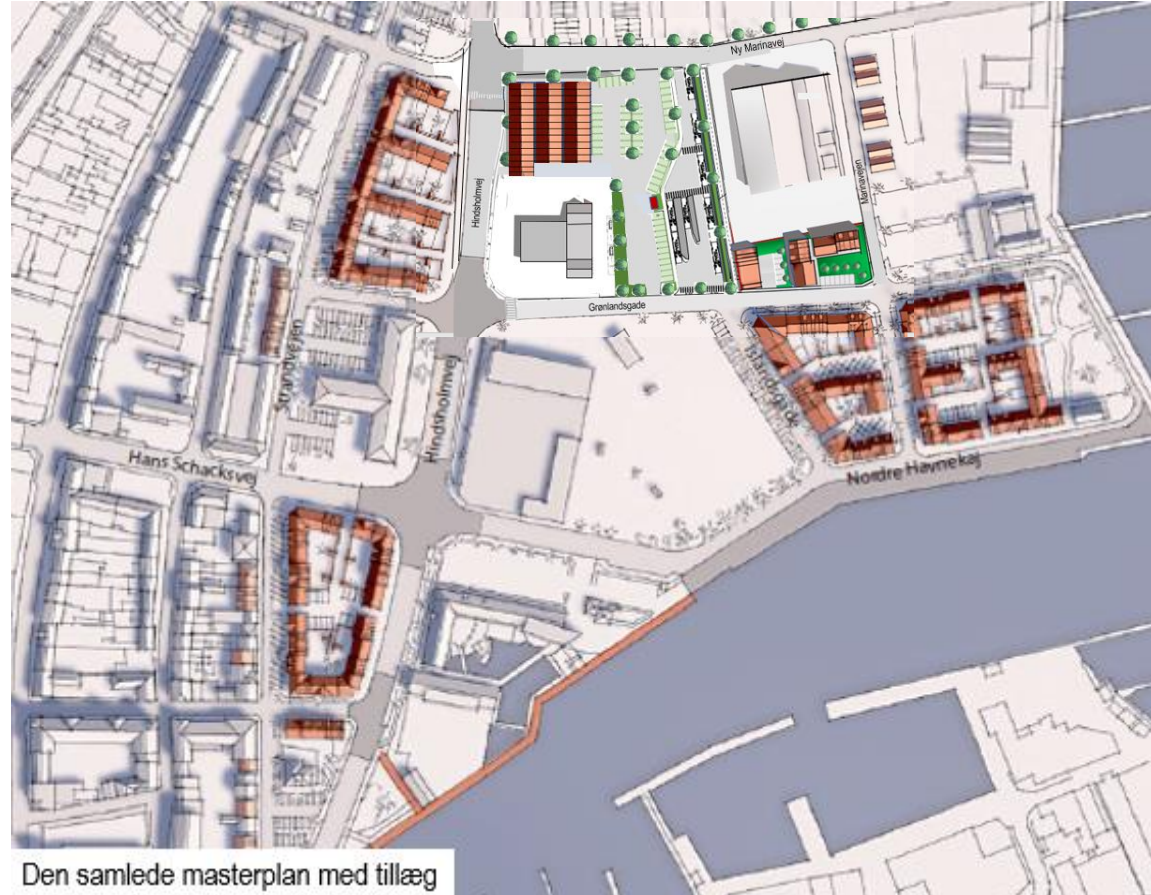
Kortet ovenfor viser det område, som er omfattet af tillægget. Tillægget blev vedtaget i byrådet den 29. okt. 2020.

Siden udgangen af 2018, hvor Masterplanen for havneudviklingen i Kerteminde blev vedtaget i byrådet, har nogle af forudsætningerne for planen ændret sig. Den efterfølgende detailplanlægning af busterminalen har vist:

At det er mere hensigtsmæssigt at placere den nye busterminal længere mod øst langs det vestlige skel mod Egemose Marinecenter, hvor der er mere volumen til at etablere og indrette en tidssvarende og trafikikker ny busterminal.

Ved at flytte busterminalen længere mod øst frigøres arealet øst og nord for Circle K langs Hindsholmvej til anden anvendelse.

Det anbefales her:



Den samlede masterplan med tillæg

At arealet også kaldet "detail ved havnen" kan anvendes til detailhandel samt offentlig og privat service

Ved dette greb samler vi støjklenderne fra busterminal og virksomheder. Som en konsekvens af dette, vil det pga. af støj fra primært busterminalen være nødvendigt at ændre anvendelsen på arealerne nord for

Grønlandsgade, også kaldet "erhverv ved Marinavej" fra boliger til:

Off. og privat service såsom iværksætteri, maritime formål, et mindre hotel eller hotellejligheder, restaurant, erhverv, udstillingslokaler, kontor, fitness mv.

På de følgende sider gøres der nærmere rede for de enkelte områder i tillægget.

# TILLÆG TIL MASTERPLAN 2020



## Erhverv ved Marinavej

Området kan udvikles efter flere forskellige typer eller modeller for en bebyggelsesplan, som på hver sin måde kan opfylde masterplanens hovedintentioner. Modellerne er dog ikke udtømmende. Efter de gældende rammer for modellerne præsenteres 4 forskellige varianter eller principmodeller for bebyggelser på arealet.

## Generelle rammer for alle modeller

### Bebyggelsens volumen

Bebyggelsen må maksimalt udgøre et fodaftryk på 500 m<sup>2</sup> og et etageareal på 1000 etm.

### Bebyggelsens anvendelse

Offentlig og privat service, iværksætteri, maritime formål, et mindre hotel eller kontor, hotellejligheder, restaurant, erhverv, udstillingslokaler, fitness mv.

### Bygninger, arkitektur og materialer

Husene skal, jfr. arkitektur- og designmanualen udføres med en vertikal opdeling af de enkelte huses facader, fx gennem brug af forskellige teglsten og eller små forskydninger af facaderne fra hus til hus.

Husene skal etableres med høj sokkel så husene generelt sikres mod højvande og stormflod.

Facader kan udføres i træ, som blank mur og/eller som pudsede malet i varme farver indenfor jordfarveskalaen.

Tage skal opføres som saddeltage og kan beklædes med sort (listet) pap og/eller rød tegl. Skorstene kan etableres hvis de har en naturlig funktion f.eks. til ventilation eller som ildsted.

### Parkering og udearealer

Der skal anlægges et det antal parkeringspladser som normerne i Kerteminde Kommunes parkeringsregler kræver. Parkeringspladser skal etableres som parkering på egen grund.

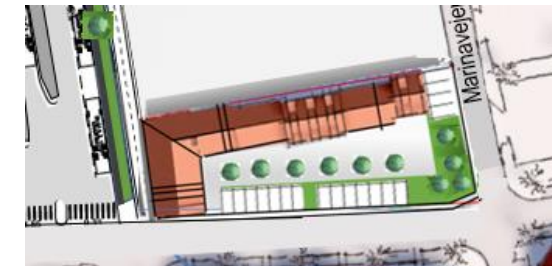
Beplantning skal i selve havneområdet afvejes og tilpasses i forhold til at bevare den særlige havnestemning.

Træer skal have de fornødne vækstvilkår. Buske og træsorter skal findes blandt de arter som

allerede findes i købstaden. Træer skal placeres, så de ikke dækker for vigtige sigtelinjer.

Se i øvrigt bilag "Arkitektur- og Designmanual Kerteminde Havn", særligt afsnittet om "Belægning og byudstyr" på side 34

## Model 1.



### FAKTABOKS MODEL 1.

Bebygget areal:	ca. 410 m <sup>2</sup>
Antal etager:	1 ½ - 2 ½
Etageareal	ca. 800 etm.

Hele bebyggelsen skal omgives af en høj mur, alternativt bruge facaderne mod både busterminal og virksomhed som støjskærm.

Bebyggelsesplanen orienteres mod en sydlig gård, hvor p-pladserne er placeret på egen grund mod Grønlandsgade og Marinavejen.

Modellen vurderes at være godt tilpasset til sine omgivelser og stedet generelt, herunder bebyggelsen overfor syd for Grønlandsgade

# TILLÆG TIL MASTERPLAN 2020

## Model 2.



### FAKTABOKS MODEL 2.

Bebygget areal:	ca. 440 m <sup>2</sup>
Antal etager:	1 ½ - 2 ½
Etageareal	ca. 880 etm.

Modellen danner som model 1. med sin samlede bygningskrop - på nær den solitære bygning mod vest - ryg og værn mod støj fra busterminal og Egemose Marinecenter. Der er dog her direkte adgang fra bebyggelsen til busterminalen.

Bebyggelsen orienterer sig mod en sydlig gård, hvor pladserne er placeret som randparkering mod Grønlandsgade og Marinavejen. Der etableres grønne terrasser ved nogle af lejlighederne.



Modellen skitserer, at de to østligste bygningssektioner kunne anvendes til eksempelvis restaurant med udeservering.

# TILLÆG TIL MASTERPLAN 2020

## Model 3.



Model 3. danner med byggeriet mod nordøst og vest sammen med en mindre strækning af mur mod nordvest ryg og værn mod støj fra virksomheden og busterminalen.

Parkering løses som gårdparkering mod vest og randparkering mod øst.

Planprincippet virker mere organisk og varieret, end det gør sig gældende i de to øvrige modeller. Byarkitektonisk og volumenmæssigt vurderes modellen at være god og passe godt ind i forhold til omgivelserne.

### FAKTABOKS MODEL 3.

Bebygget areal:	ca. 410 m <sup>2</sup>
Antal etager:	1 ½ - 2 ½
Etageareal	ca. 800 etm.

## Model 4



Model 4. adskiller sig primært fra de øvrige tre modeller ved at give mulighed for at etablere en dybere og bredere bygning i stuetagen mod øst, som kan anvendes til liberale erhverv såsom restaurant, udstillingslokale m.v.

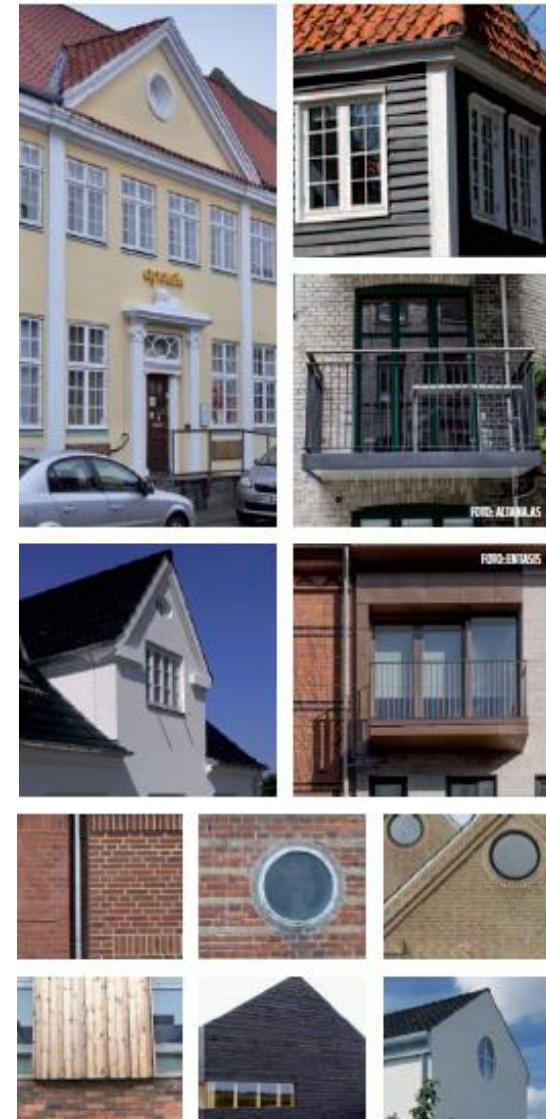
På taget af denne bygning kan opføres eksempelvis hotellejligheder i 1 ½ etage.

Planprincippet vurderes at fremstå som en bebyggelse med et godt match i forhold til bebyggelsen overfor på Nordre Havnekaj.

Som i de øvrige modeller skal bebyggelsen på lignende vis værnes mod støj fra busterminal og virksomhed mod n

### FAKTABOKS MODEL 4.

Bebygget areal:	ca. 500 m <sup>2</sup>
Antal etager:	1 ½ - 2 ½
Etageareal incl. storstueetage	ca. 1000 etm.



Referencebilleder fra Arkitektur og designmanual om mindre bygningsdele

## Detail ved havnen

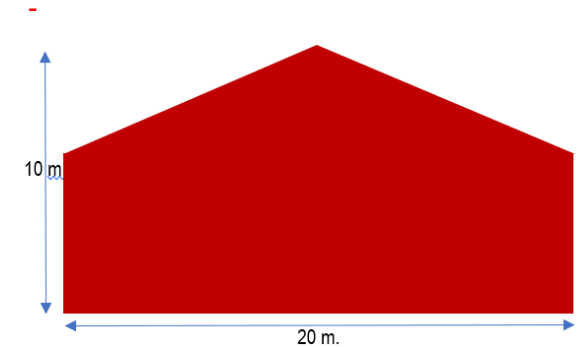


Der er udarbejdet 2 afgrænsede arealmodeller til brug for detailhandel m.m., som er vist på side 9.

For begge arealmodeller gælder det, at byggeriet skal opføres som et samlet hele med et ensartet arkitektonisk udtryk. Desuden skal det kommende byggeri opføres som sluttet randbebyggelse mod Hindsholmvej og Peder Møllerstræde/Ny Marinavej.

Derudover gælder det generelt for begge modeller:

- Arealets anvendelse  
Arealet må anvendes til detailhandel samt offentlig og privat service.



- Bebyggelsens volumen  
Bebyggelsen må maksimalt udgøre et etageareal på 1200 etagemeter. Den maksimale husdybde er fastsat til 20 m. Den maksimale kiphøjde er sat til 10 m.
- Parkering og friarealer  
Ved anvendelse til detailhandel skal der anlægges ca. 50 p-pladser på egen grund. P-pladserne skal udføres som grønne p-arealer og der skal etableres grønne arealer med græs, træ- og buskbeplantning.
- Bygninger, arkitektur og materialer  
Facader skal enten udføres i blank mur og/eller som pudsede og malet i varme farver indenfor jordfarveskalaen. Tage skal opføres med saddeltage og skal beklædes med rød tegl.



# TILLÆG TIL MASTERPLAN 2020

## 2 modeller for udviklingen af detail ved havnen

### MODEL 1.



Model 1. forudsætter, at en mindre og nordlig del af tankstationens matrikel inddrages og tillægges arealet nord for til detailhandel samt offentlig og privat service.

Samtidig tillægges Circle K et tilsvarende areal mod øst som fragår kommunes ejendom mod øst. Hvis denne løsning skal nyde fremme, skal det naturligvis realiseres i tæt dialog og samarbejde med tankstationen, Circle K.

Selve bygningen rummer et etageareal på ca. 1200 etm. og er udformet som en vinkelbygning med saddeltag og som en sluttet randbebyggelse mod Hindsholmvej og Peder Møllerstrædes forlængelse.

### MODEL 2.



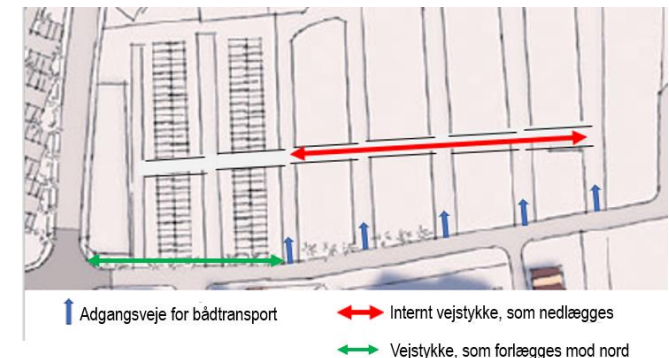
Model 2. implicerer ikke Circle K's areal men forudsætter, at den vestlige del af den nye vej, Ny Marinavej, får et vejforløb, der forskydes ca. 4 m mod nord.

Ved denne model foreslås det at lukke Peder Møllerstræde for ud- og indkørsel for biler til Hindsholmvej og i stedet erstatte vejforløbet med en passage for cyklende og gående trafik, der således leder op til en sikker overgang i den nyetableret lysregulering.

Der er i dag meget begrænset trafik på vejstykket, der foreslås lukket i forhold til den oprindelige vejføring i den oprindelige Masterplan for Kerteminde Havneudvikling.

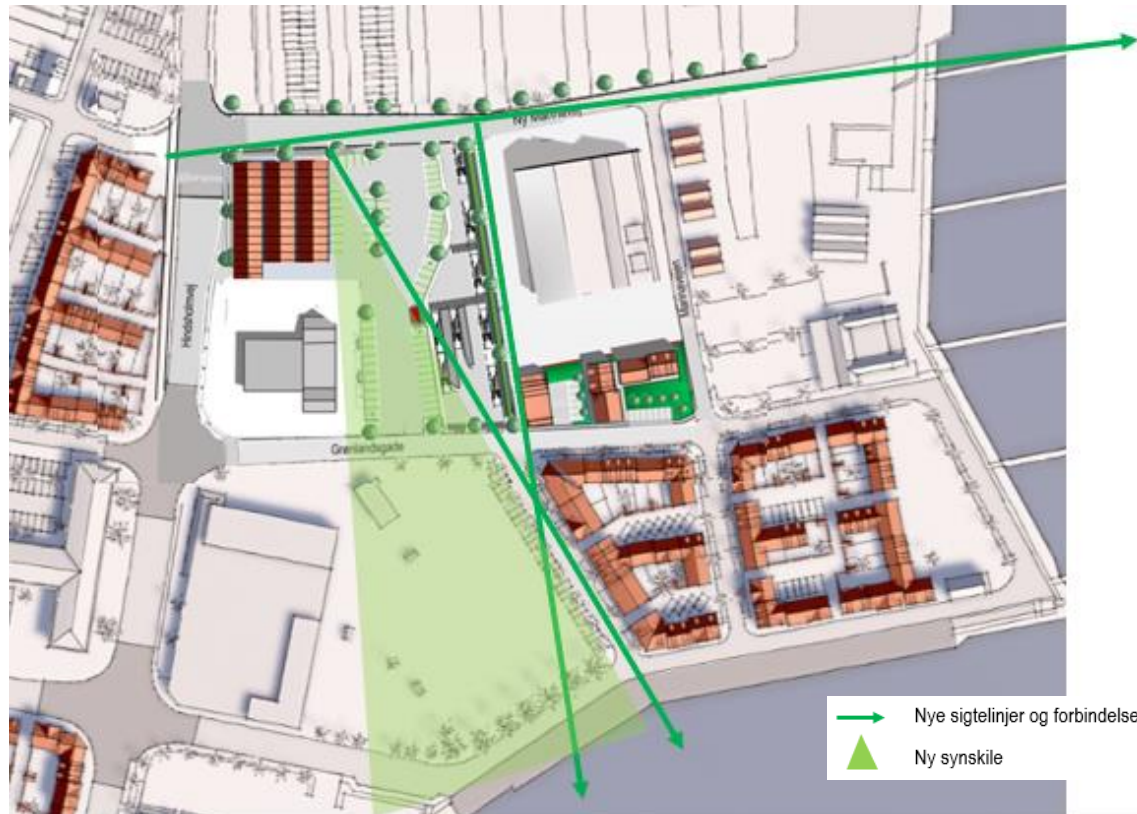
Selve bygningen rummer ligesom i model 1. ca. 1200 etm. Udformningen er rektangulær og sammensat af 3 sammenhængende skibe med facade mod Hindsholmvej og gavle mod Ny Marinavej.

I model 2 forskydes Ny Marinavej, som allerede berørt, ca. 4 m. mod nord i den vestlige ende. Reduktionen af bådopbevaringspladser vurderes ved denne forlægning at udgøre 8 – 10 bådpladser. Som vist på skitsen nedenfor, kan et stykke af den interne grusvej, vist med rød pil, nedlægges. Det kan den i lyset af, at planen skaber mulighed for at bruge Ny Marinavej som fødevej til bådopbevaringspladsen, som vist med blå pile. Grusvejens nedlæggelse vil skabe mulighed for etablering af 14 - 16 nye bådopbevaringspladser



# TILLÆG TIL MASTERPLAN 2020

## Sigtelinjer og orientering mod havet



I tillægget sikres alternativt en god forbindelse for gående fra Ny Marinavej langs stien mellem den nye busterminal og Egemose Marinacenter videre langs Islandsgade ned til den nordlige kant af indløbet ved Nordre Havnekaj.

Fra det nordøstlige hjørne af bygningen i model 2. opstår der ligeledes en ny sigtelinje over pladsen ned langs Islandsgade mod indløbet, ligesom der dannes en relativt fri og bred synskile fra samme sted mod havneindløbet.

Disse udkigsmuligheder, sigtelinjer og forbindelser er i dag ikke mulige pga. skattehusets beliggenhed, ligesom skattehusets beliggenhed forhindrer gående i at passere ned langs skattehuset og videre langs Islandsgade til vandfronten ved indløbet.

Forbindelser, sigtelinjer og synskiler mod syd er vist med model 2 som grundlag vil være de samme i model 1.

Gældende for begge modeller er, at de skaber transparens og sigtelinjer således, at man kan orientere og bevæge sig mod vandet.

Skitsen ovenfor viser, at sigtelinjen mod øst og mod Marinaens havnebassiner og vandet i

model 2 bliver minimalt ændret når den vestlige del af Ny Marinavej forskydes ca. 4 m.

Ser vi mod syd, er sigtelinjer og forbindelser ændret ved begge modeller i forhold til den oprindelige Masterplan.

# TILLÆG TIL MASTERPLAN 2020

## Ny Busterminal



Den nye busterminal flyttes, som vist på kortskitsen, længere mod øst.

Med det kommende byggeri med erhverv ved Marinavej og byggeriet ved Nordre Havnekaj samt hele Marinaen, udvides købstadens grænser mod øst.



Den nye busterminal er således placeret centralt som et kollektivt trafikcenter der forbinder den gamle og det nye del af købstaden. Adgangen for busser til den nye busterminal vil ske fra Grønlandgade nogenlunde der, hvor det

eksisterende skattehus ligger i dag, og som ses på fotoet. Terminalen er indrettet sådan, at trafiksikkerheden generelt og manøvrer mulighederne for busserne bliver bedst mulige. Busterminalen er i overensstemmelse med de krav, som Fynbus stiller til en moderne busterminal.

# TILLÆG TIL MASTERPLAN 2020

Bilag:  
Kerteminde Kommunes  
parkeringsfond

Boligområde	
Åben-lav	2 p-pl. på egen grund
Tæt-lav	1 ½ p-pl. evt. på fælles areal
Etage	1 ½ p-pl. pr. bolig
Erhvervsområder	
Butikserhverv	1 p-pl. pr. 25 m2 butiksareal
Administrative erhverv	1 p-pl. pr. 50 m2 erhvervsetageareal
Produktion og lager	1 p-pl. pr. 100 m2 erhvervsetageareal
Øvrige Erhverv	
Hotel	1 ¼ p-pl. pr. værelse
Restaurant	1 p-pl. pr. 5 sidepladser
Offentlig institution	
Daginstitution	5 p-pl. pr. 20 barn
Skole	1 p-pl. pr. 25 elev
Plejhjem	1 p-pl. pr. 2 værelse
Øvrige	
Andet	Efter konkret vurdering