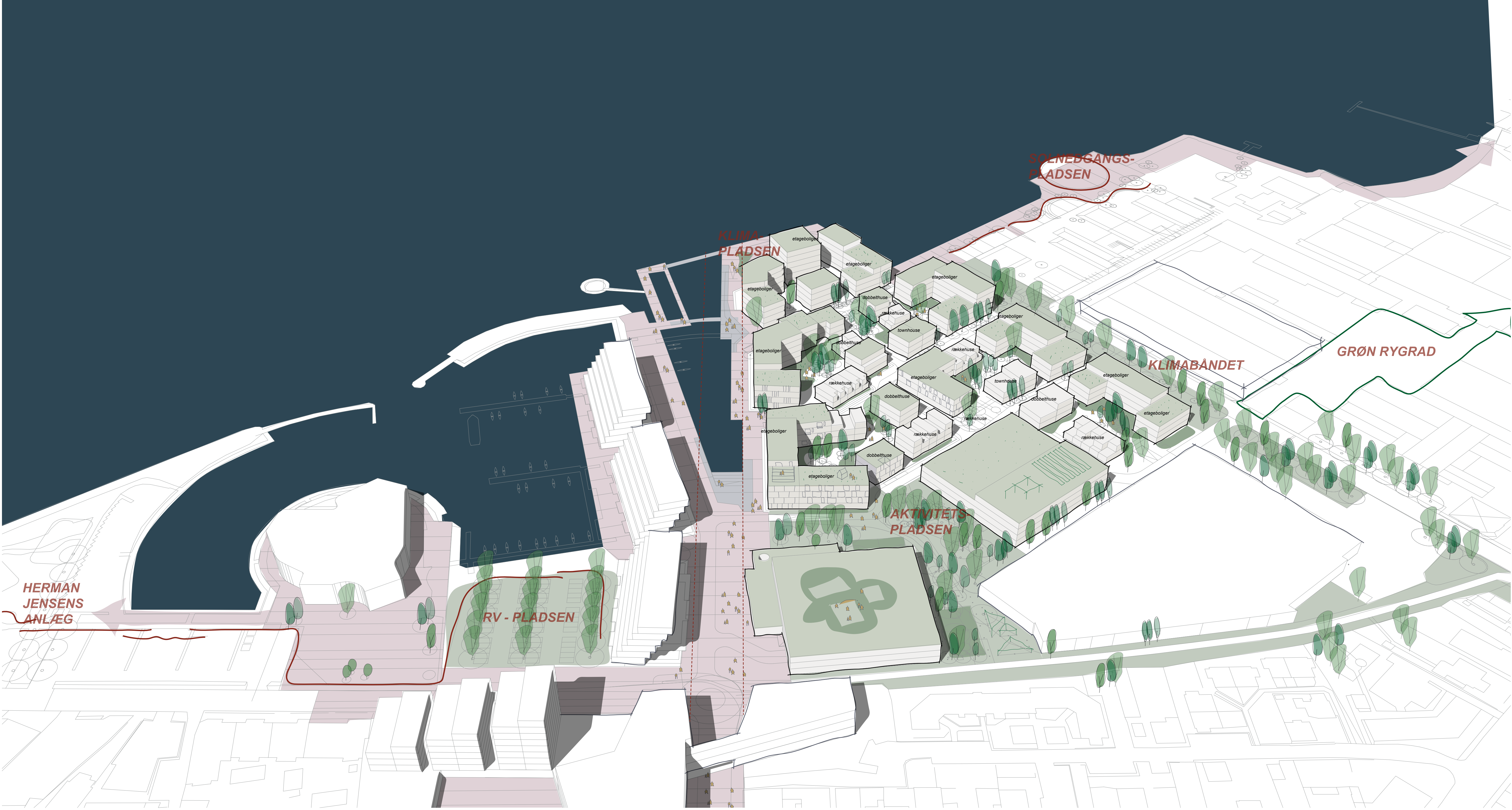




Tegnestuen Vandkunsten / Marianne Levinsen Landskab / Bactocoon / Raw Mobility / Cushman & Wakefield / RED

# Fremtidens Havn - Middelfart

Endeligt konkurrenceforslag 09.06.2021

## Vision

Vores vision for Fremtidens havn er overordnet set at skabe en bydel der rummer det bedste fra Middelfart, med sin helt unikke og særlige identitet ved Lillebælt. Bydelen skal bygge videre på byens DNA, kulturmiljø, arv og historie.

Fremtidens havn skal være et bæredygtigt bykvarter i særklasse. Her kan man besøge et ambitiøst klimalaboratorium der tester løsninger i 1:1, for klimaskirning, fællesskaber og nye inddragende samarbejder.

Fremtidens havn viser livability med mennesket i centrum. Bydelen har en menneskelig skala, er et godt sted at bo, arbejde og leve. Her kan man mærke balancen mellem ro og byliv både for gæster og beboerne.

Fremtidens havn skal være robust, fleksibel og realiserbar. Helhedsplanen er forberedt til at kunne bevare sine kvaliteter i den efterfølgende inddragelse, dialog og planlægningsfase.

Vi har i dette forslag derfor ikke bare peget på én ting der kan være 'reason to go', men forsøgt at pege på alle de elementer der samlet set kan opfylde programmets ønsker og skabe en grøn bæredygtig bydel til inspiration for alle provinsbyer i Danmark.

Velkommen til Fremtidens havn og god læselyst!

## Resumé Fremtidens bæredygtige bydel på havnen.

Hovedgrebet for forslaget er grundlæggende at skabe en robust rygrad for den fremtidige udvikling der både kobler midtbyen til området i nord syd retning, samt en øst vest kobling til de omkringliggende kvarter og fremtidige perspektivområder.

Byens stræg kaldes vi koblingen til midtbyen som er en bymæssig forbindelse. Her trækkes hovedgaden og bytorv helt ned til Kulturen og det nye bykvarter langs den nye kanal. Denne forbindelse kan fortsætte mod øst forbi Den Blå hal og videre til havanlægget ved den gamle direktørbeholdning for ITV.

Den grønne rygrad kan fortsætte i fremtiden videre ud til Falstervej og Fynsvejvaretoet som en stærk grøn identitet.

testskabende struktur.

Vier beviste om udfordringen i at skulle skabe et hovedgreb for en ny bydel der både indtænker de to nye projekter Kulgrunden, Den blå hal, og samtidig får koblet den gamle midtby bedre sammen med Lillebælt på dette svære sted. Af denne grund er vores hovedgreb lavet meget diagrammatiske i denne byskala så den kan være så fleksibel og robust som muligt, mens den stadig har en klar identitet.

Over de næste mange år kan den hjælpe med at binde fremtidige projekter sammen i en helhed med midtbyen, og med det store landskab.

Helhedsplanen tegner princippet en ny overordnet vision for Fremtidens havn som en bæredygtig bydel hvor det er godt at bo, arbejde og opholde sig. Vi har med den fysiske helhedsplan forsøgt at tegne både konklusioner og visioner om at skabe en bydel der kan rumme en analyse af historien, stedet, områdets bindinger og potentialer ind i en samlet plan. De 6 udviklingsstrategier og mange udviklingsprincipper kan ligeledes findes i planen og den kan dermed blive et stærkt styringsredskab for den fremtidige udvikling af havnen.

Hovedgrebet består i at skabe nye forbindelser der forbinder midtbyen med vandet, og de nye udviklingsområder på tværs forbindes med grønne offentlige rum for byen langs en grøn

rygrad.

Den nye kanal der skæres ind i området bringer Lillebælt helt op til rådhuset, samtidig med den tilhørende promenade skaber boligkvalitet og ikke mindst bykvalitet for byens borgere der nu kan opleve vandet på en helt ny og aktiv måde i byen. For enden af den vestlige kajkant etableres et havnebåd på byens måske bedste placering med sol og udsigt dækket rundt.

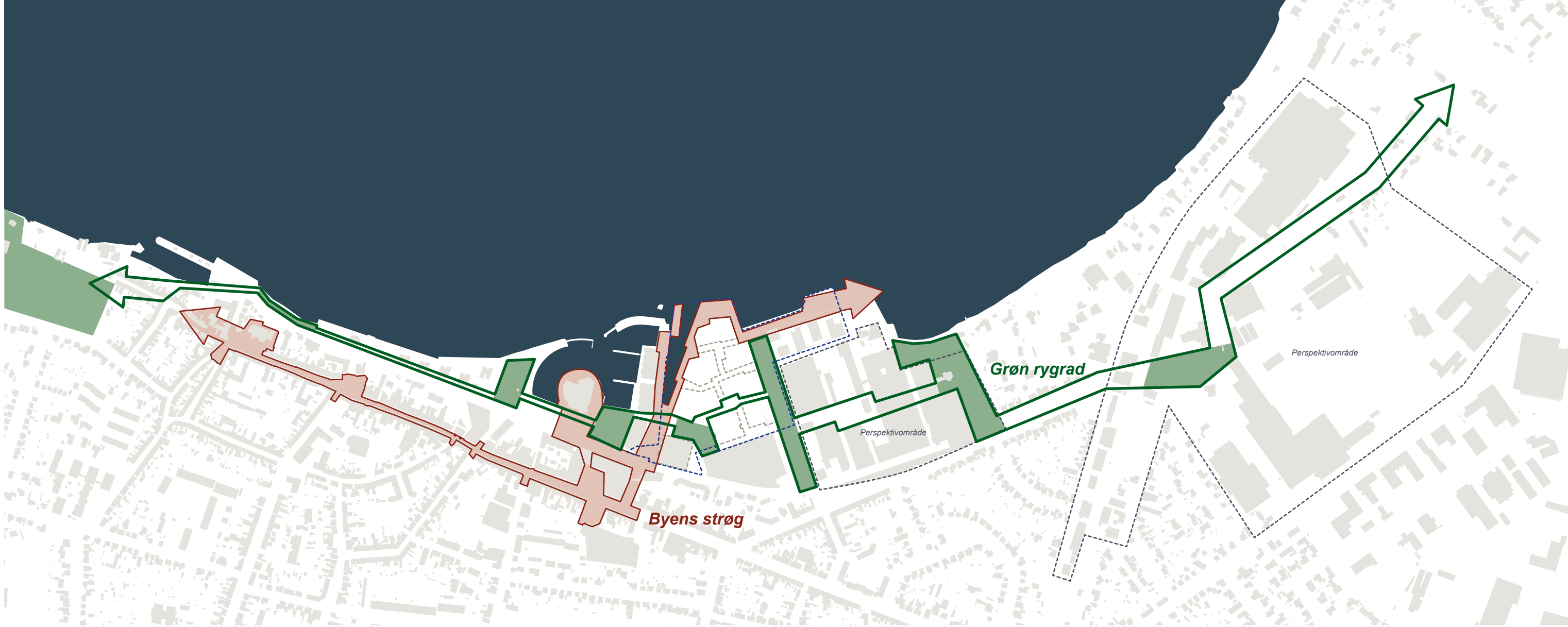
Langs estiden af området laves et nyt Klimabånd der både er et parkstrøg som skaber udsigt og bykvalitet for de nærliggende byggefelter, men som samtidig kan lede regnvand fra byen ud til Lillebælt og fungere som skybrudsvej ved ekstreme regnskyl.

De mange byggefelter: forskudninger, knæk og spring som en moderne forlængelse af midtbyens karakteristiske gadeforløb etableres på terrasser. Terrasserne sikrer at bebyggelsen ligger over det fremtidige vandstigningsniveau på kote 2,5 m. Terrasserne er udførte så de skaber tilgængelige forbindelser til omgivelserne og sikrer at der er mange varierede kig og forbindelser til vandet.

Skalaen er menneskelig og i overensstemmelse med de små boligstræder hvor der bygges 2-4 etager og hvor alle rækkehuse, townhouses og dobbelthuse har sin egen lille have som kvalitet. Langs promenaden og klimabåndet kommer vi op i 4-6 etager hvor der er rum og udsigt som den store kvalitet. På den måde tilbyder planen gode bo kvaliteter for mange forskellige typer af beboere og etablerer et godt mikroklima, tæt på vandet, tæt på det store åbne rum.

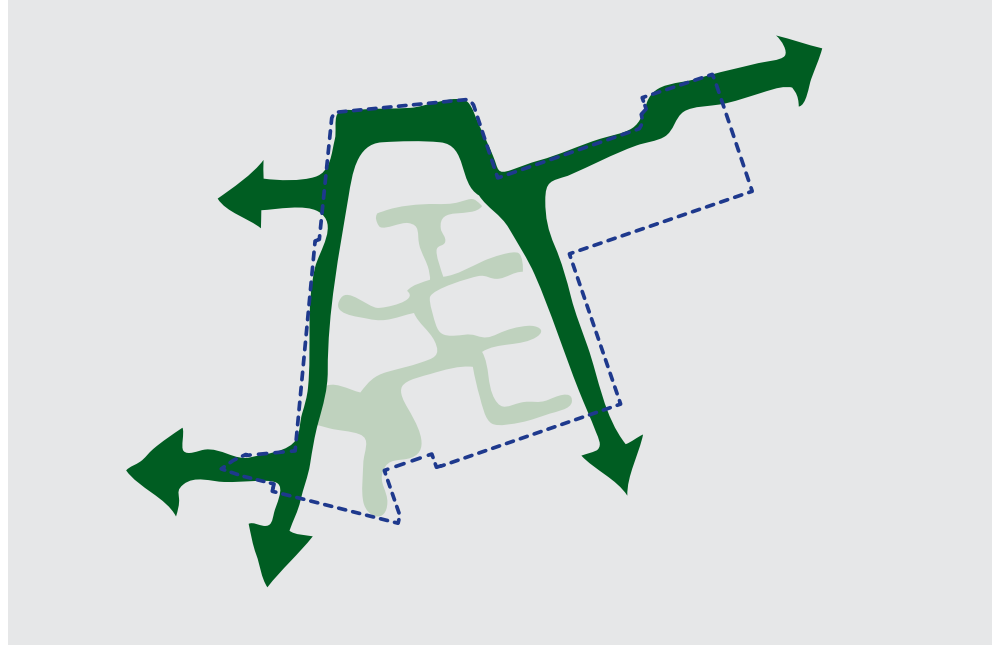
Arkitekturen er udpræget tænkt som en by i træ. Her tænker vi HELT i træ, som i Fyns eneste by bygget i træ. Det er både bæredygtigt, skaber gode boligkvaliteter med nyt indoklima, og vil give en helt unik kvalitet til det byggede miljø.

For at sikre området mod fremtidige havstigninger skal terrænet hæves fra -1,8 - 2,0 til minimum +2,5m. Vi skal derudover op at møde de eksisterende lagerhaller ca. i kote +5,0m, og her foreslår vi at etablere en serie terrasser med små spring på ca.0,5m. Det vil skabe en nyfortolkning af de hængende haver og rumligt pege tilbage på landskabets skærmader. Her vil havernes beplantning vokse ud over kanten og skabe en unik grøn karakter i gaderum og langs promenaderne. Trafikalt foreslår vi området som en bilfri bydel. Størstedelen af trafikken vil kunne ankomme til P hus og P kældere fra Gl. Banegårdsvej, resten til det eksisterende P hus ved hængslet. De små boligstræder vil derfor kun være for afbæjning tæt ved boligen samt til skraldebiler og brandkaretager.



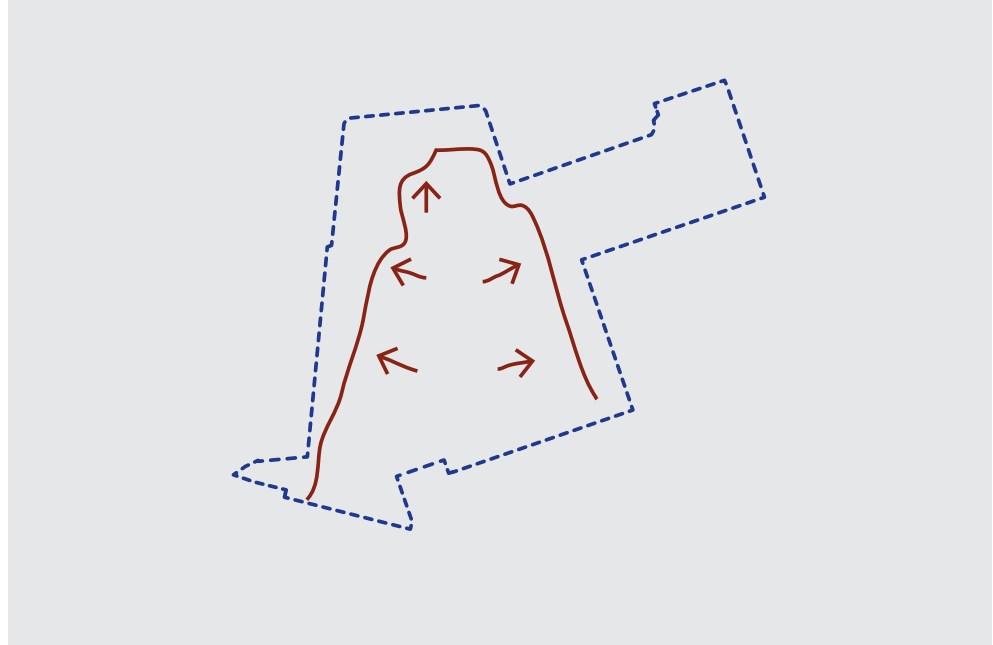
## Udviklingsstrategier / 6 strategier for fremtidens bæredygtige bykvarter

01 Klimarobuste grønne fri rum



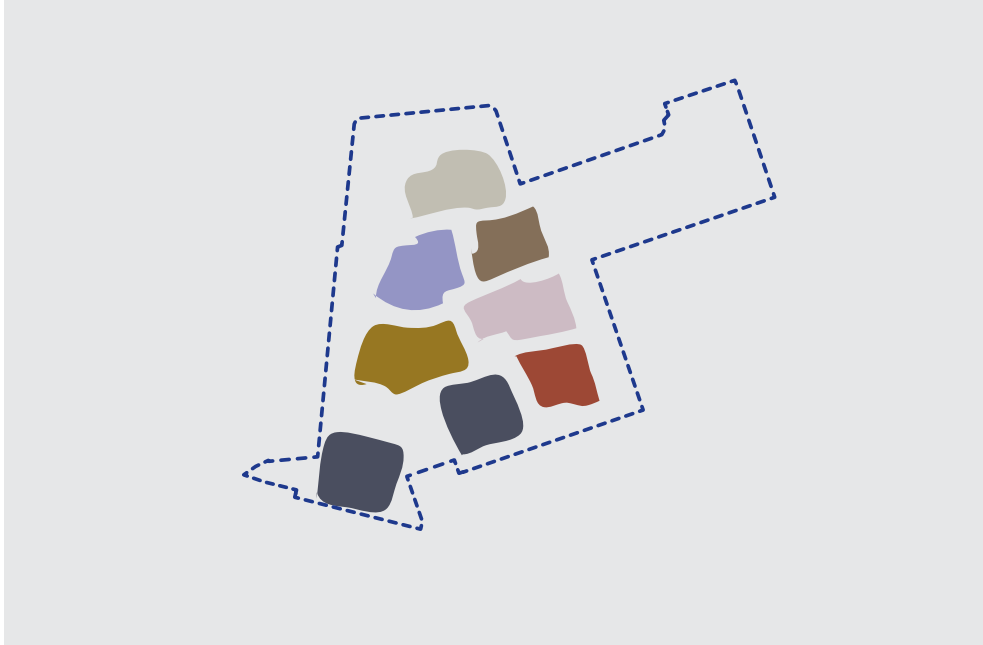
Kanten til Lillebælt skal sikres mod fremtidige havstigninger og de grønne gårdum og boligstræder skal kunne optage, forsinke og lede regnvand videre.

02 Byens etage



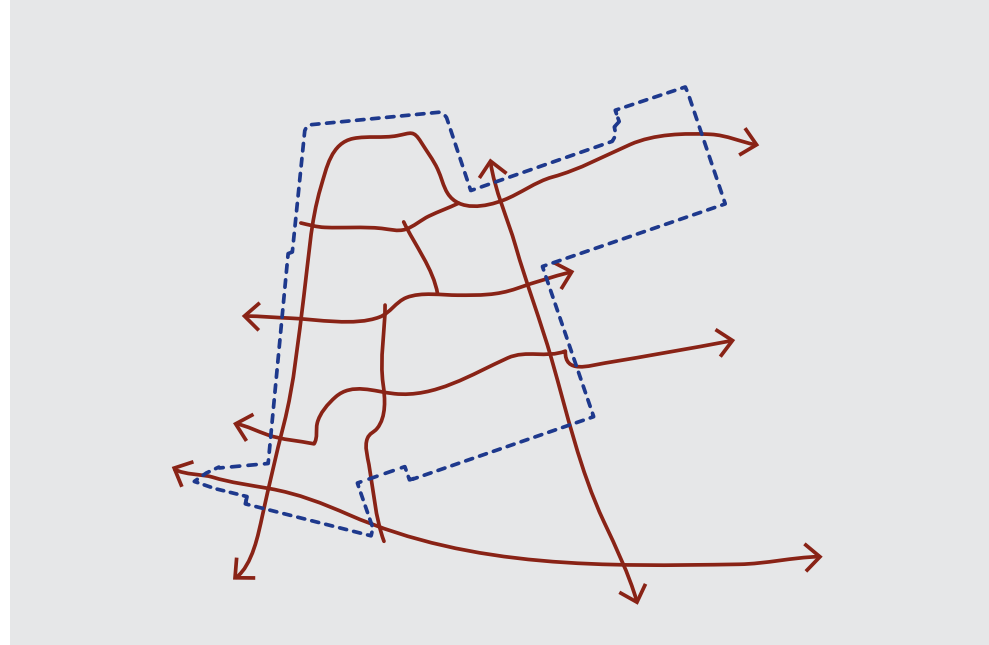
Den nye bydel skal have en aktiv stueetage der kan styrke et levende bykvarter langs vandet og Klimabåndet. Vi kalder det 'Byens etage' og her kan både være fællesfunktioner, små værksteder og en café eller to.

03 Fleksible og robuste byggefelter



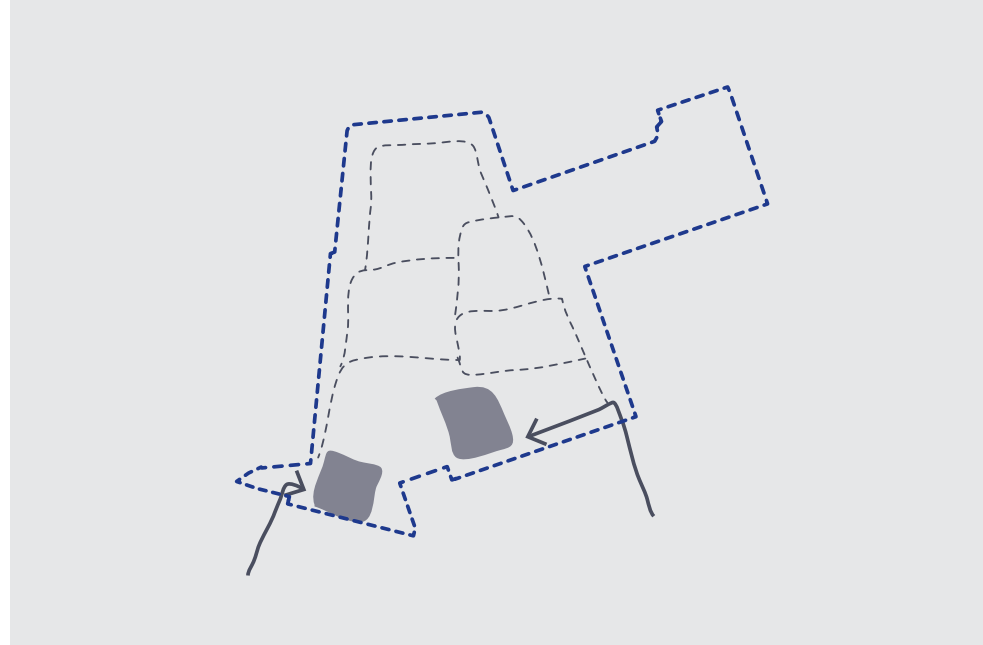
Byggefelter i forskellige størrelser kan indeholde en stor variation af typologier og tiltrække forskellige typer af investorer der sikrer en mangfoldig bydel.

04 En bydel for de gående



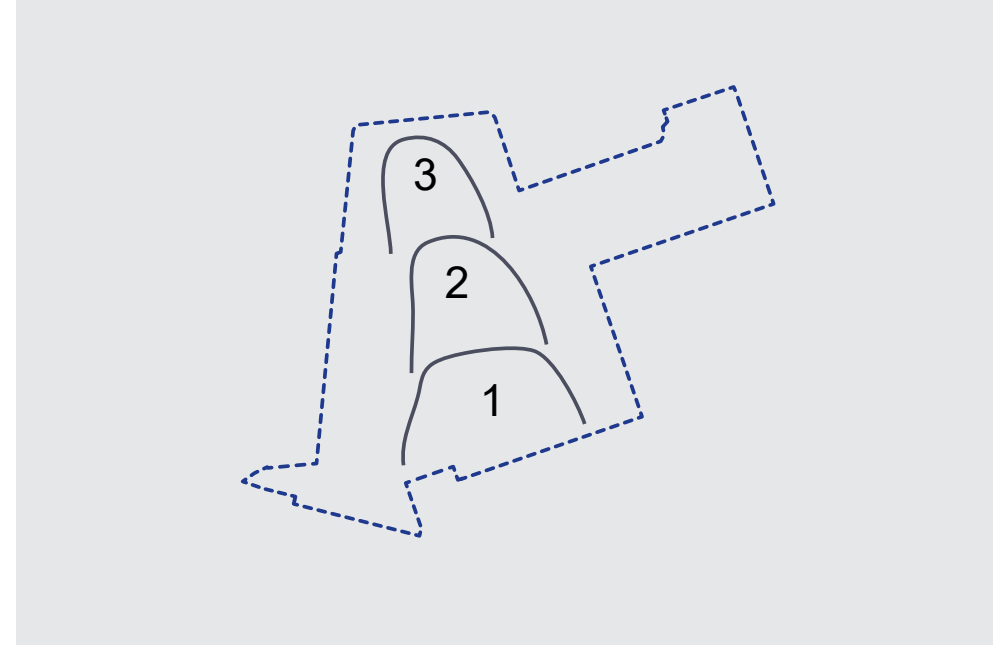
Den nye bydel skal primært være for de gående og cyklister med stiborindelser på kryds og tværs.

05 En bilfri bydel



Parkering sker i kanten af området så gader og stræder friholdes så vidt muligt for bilene.

06 Fremtidens udvikling



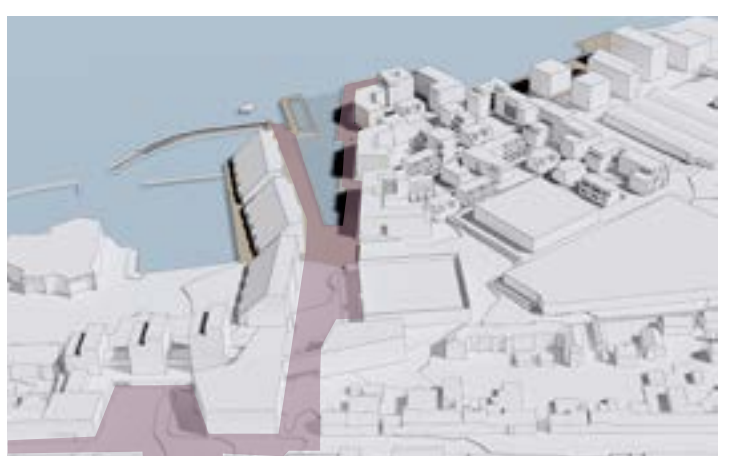
En robust og fleksibel etapeplan er med til at sikre fremtidens bykvarter kan formes til de behov og funktioner bydelen skal kunne rumme.

## Introduktion / Bymæssige sammenhænge

Bymæssigt kobler projektområdet sig op på de grønne stisystemer som Lillebæltstien, Klæverstjerne og forbindelser derved på et overordnet strukturelt niveau til de større systemer i byen og landskabet. Det sikrer også forbindelser for de bløde trafikanter til grønne områder, skoler og daginstitutioner.

Promenaden foreslås ligeledes udvidet igennem området fra hvor den stopper i dag ved Kulturen og videre øst så den i fremtiden kan kobles til den gamle direktørpark ved NCT.

Et af de vigtigste knudepunkter er forbindelsen fra Alga og Nytorv. Østergade til kommunens område. Her skabes et 'hængsel' fra Østergade forbi det eksisterende P hus og helt ud til Lillebælt på fodgænger-nes præmissen. Dette vil for mange være hovedadkomsten til området og en vigtig link for at styrke forbindelsen fra by til vand.



Illustrationen viser hvordan koblingen til Alga og Nytorv forstærkes i 'hængsel' i fremtiden.

Planlægningen viser bydelens kobling til eksisterende stisystemer, vigtige funktioner og grønne områder.

## Introduktion / Klimalaboratoriet

Middelfart Kommunes ambitioner for bæredygtighed er høje og Klimalaboratoriet ser vi som en særdeles prisværdig idé der kan hjælpe i den nævnedige grønne omstilling af vores byer og landskaber.

Fremtidens havn skal gå forrest og bidrage til nye løsninger i til af klimaskirning, bæredygtige fællesskaber og nye måder at bygge på.

Måden vi har grebet bævarelsen an på, er at udforme helt konkrete tilfælde forslaget ud fra DGNB kriterier. På den måde kommer vi hele vejen rundt om de fleste aspekter af bæredygtig byudvikling og sikrer samti- dig at projektet er scorenet til en mulig senere DGNB certificering.

Diagrammet viser vores tilgang til at skabe holistiske løsninger til gavn for hele kommunen.

## Introduktion / Liveability

Vi har valgt at fremhæve de forskellige tilfælde der tilsammen danner temaat 'Liveability' i forslaget vha illustrationen af et boligstræde. Her ses hvordan bydelen er multifunktionel både i bygnings-, men også i vejrum der håndterer regnvand, bevægelse og danner et fællesskab for beboerne. Der er en klar bykvalitet med menneskelig skala, variation i bygninger og typologier og et vejrum der knækker og peger derved på en moderne tolkning af de Middelfartiske midtby. Vi ser her en typisk identitet for en by der vil være god at leve, bo og arbejde i.



Helhedsplan

Helhedsplanen tegner princippet en ny overordnet vision for Fremtidens havn som en bæredygtig bydel hvor det er godt at bo, arbejde og opholde sig. Vi har med den fysiske helhedsplan forsøgt at tegne både konkurrenceprogrammets ambitionse visionen, grundige analyser af historien, stedet, områdets bindinger og potentialer ind i en samlet plan. De 6 udviklingsstrategier og mange udviklingsprincipper kan ligeledes findes i planen og den kan dermed blive et stærkt styringsredskab for den fremtidige udvikling af havnen.

Hovedgrebet består i at skabe nye forbindelser der forbinder midtbyen med vandet, og de nye udviklingsområder på tværs forbindes med grønne offentlige rum for byen langs en grøn ryggrad. Den nye kanal der skæres ind i området bringer Lillebælt helt op til rådhuset, samtidig med den tilhørende promenade skaber boligkvalitet og ikke mindst bykvalitet for byens borgere der nu kan opleve vandet på en helt ny og aktiv måde i byen. For enden af den vestlige kajkant etableres et havnebad på byens måske bedste placering med sol og udsigt dækket vand.

Langs østenden af området læses et nyt Klimabånd der både er et parkstrøg som skaber udsigt og bokvalitet for de nærliggende byggefelter, men som samtidig kan lede regnvand fra byen ud til Lillebælt og fungere som skybrudsvej ved ekstreme regnskyl.

De mange byggefelter: forskydningen knæk og spring som en moderne fortolkning af midtbyens karakteristiske gadeforløb etableres på terrassen. Terrasserne sikrer at bebyggelsen ligger over det fremtidige vandstands niveau på kote 2,5 m. Terrasserne er udformet så de skaber tilgængelige forbindelser til omgivelserne og sikrer at der er mange varierede kig og forbindelser til vandet. Skalaen er menneskelig og i øjenhøjde i de små boligstræder hvor der bygges i 2-4 etager og hvor alle rækkehuse, townhouses og dobbelthuse har sin egen lille have som kvalitet. Langs promenaden og klimabåndet kommer vi op i 4-6 etager hvor det er rum og udsigt som den store kvalitet. På den måde tilgæder planen gode bokvaliteter for mange forskellige typer af beboere og etablerer et godt mikroklima, tæt på vandet, tæt på det store åbne rum.

Arkitekturen er udpræget tænkt som en by i træ. Her tænker vi HELT træ, som i Fysis eneste bygget træ. Det er altså bæredygtigt skaber gode bokvaliteter med rent indeklima, og vil give en helt unik kvalitet til det byggede miljø.

For at sikre området mod fremtidige havstigninger skal terrænet hæves fra -1,8 - 2,0 til minimum -2,5m. Vi skal derved over og at møde de eksisterende lagemåtter ca. kote 5,0m, og her foreslår vi at etablere en serie terrasser med små spring på ca.0,5m. Det vil skabe en nyfortolkning af de nærliggende haver og rumligt peges tilbage på landskabskvaliteterne. Her vil havens beliggenhed være ud over kanterne og skabe en unik grøn karakter i gaderum og langs promenaderne. Trafikalt foreslår vi området som en bilfri bydel. Størstedelen af trafikken vil kunne ankomme til p-hus og p-kælder fra Ø. Børgholmsvej, resten til det eksisterende p-hus ved hængslet. De små boligstræder vil derfor kun være for afsætning tæt ved boligen samt til skraldebiler og brandkæretjen.





Den overordnede bystruktur respekterer sigtelinjer og kig fra byen til vandet. Plandiagrammet angiver den ydre afgrænsning af strukturen bestemt af sigtelinjer. Indvoldelse fra skyggeområder og sikring af adgang til en sammenhængende promenade langs kystlinjen.

De indre boligstræder defineret som krogede vejforløb hvor både den nye kanal og klimabåndet vil kunne ses for enderne når man passerer igennem.

Byens etage har valgt at kalde stueetagen i bydelen. Her foreslår vi at der kan være maritime funktioner som en østet at købe en fisketang, en lille café eller home office for en lille iværksætter der gerne vil blande bolig med en butik.

Det handler i høj grad om at kunne få nogle små funktioner langs vandet til at skabe aktivitet ligesom de små skure fra Basin 7 i Aarhus eller som de fine julehuse fra Gamlehavn.

Vi tror på at et blandet by er en god by. Plandiagrammet angiver et forslag til blanding af typologier i bydelen, men vi forestiller os sagtens at fordelingen kan se anderledes ud afhængigt af markedets ønsker og behov i fremtiden.

Rækkehuset som et alternativ til parcelhuset kan sammensættes på forskellige måder som vist på diagrammet. Her kan man både have et typisk rækkehus 3 etager men kan også sammensættes så der fx er en ældrebolig i stuen med direkte adgang til haven med et 2 etages rækkehus ovenpå. Den sidste løsning skaber 3 boliger som i 3 etager der bringer skalaen ned og ofte kan bruges når det kobles til et ogangshus. Disse principper angiver blot en variation der kan være i planen, som derved vil have en stor robusthed for mange forskellige behov.

Vores vision for arkitekture er at den nye bydel skal bygges i trit. Det er både bæredygtigt, skaber gode boligkvaliteter med rart indeklima, og vil give en helt unik kvalitet til det byggede miljø.

Her tænker vi at træ både kan bruges som bærende konstruktion, kassebyggen eller som hybridkonstruktion.

Facaderne kan beklædes med træ alle afskyngninger og nogle steder endda eksperimenter med genbrug af materialer for at understøtte tanken om klimabilisatorier.

Med udviklingen af Fremtidens Hav, ønsker vi at styrke koblingen mellem byen, vandet og det grønne. Ved at flytte en del af den eksisterende trafik der i dag benytter det eksisterende p-hus, væk fra Havnegade og over på GI Banegårdsvej, vil det blive lettere for både trafikanten at bevæge sig mellem by og vand.

Denne bevægelse understøttes foruden krydsombygningen

mellem Havnegade og Kappelstjernevej, også af en ny sikker krydsningsmulighed på Havnegade ud for den eksisterende tunnel mod kulturen.

For at styrke koblingen til byen endnu mere foreslår vi, at hele bebyggelsen på Havnegade og Kappelstjernevej, omgives så der skabes et sammenhængende gulv, der indbyder til færdsel på de bløde trafikanters præmisser.

Tilslutning ved Havnegade, gares mere enkel og overskuelig for alle trafikanten. Den vil i fremtiden give vejadgang til den nye bebyggelse på kulgrunden, samt østforbindelse til Fremtidens Hav. Den grønne stiftforbindelse får dermed en bedre og mere enkel opkobling til Havnegade.

Nyt P-hus, får primær adgang fra GI Banegårdsvej. Alternativt begge P-huse hvis det er muligt pga terrænforskelle. Således sikres glatte bedre forhold mellem bymidten, kulturen og Fremtidens Hav. Og bassinkilen, vil blive friholdt mest muligt for kørende trafik.

Interne veje i Fremtidens Hav, indrettes så beboere kan alsætte ved deres boliger mens parkering forbliver i p-konstruktioner. Der udlægges fleksible arealer langs de interne veje, arealer som kan indrettes til handicappipladsen, cykelparkering eller andre nødvendige funktioner efter behov.

Hele området skilles som 30 km i zone, og endda som lege opholdsarealer ved pladsmærkerne.

Det er muligt at køre igennem området, som bilist, og redningskøretøjer.

**Blandet by og typologier**  
Udviklingsområdet har en begrænset kant ud mod Lillebælt og grundlaget for at seniorhusstande kan finde en attraktiv bolig og dermed frigive en eksisterende bolig til en ny familie, men også sikre grundlaget for fx en ny bydel, hvor flere forskellige aldersgrupper og husstandsøkonomier gerne vil bo.

Valget af typologi og byggefællesskaber bliver derfor meget vigtigt for at opnå en blanding by. Ved en kombination af etageboliger og townhouses skabes et bymiljø, hvor boligmassen har en bredere målgruppe, men også så at det giver mulighed for at sikre den enkelte bolig sin egen unikke attraktivitet. Ved at arbejde med en større bredde i byggefællesskaberne kan der åbnes op for at mindre udviklere eller små byggefællesskaber kan være med til at skabe en attraktiv bydel i Fremtidens Hav.

Udviklingsområdet har en begrænset kant ud mod Lillebælt og det er således kun en vis andel af boligerne, der kan få direkte vandudsigt fra en altan. For at sikre attraktiviteten af de indre dele af udviklingsområdet skal boligerne her have en anden attraktivitet. Dette løses ved at placere de lavere typologier her, hvor der skabes mulighed for private arealer på terræn samt attraktive tagterrasser ligesom terrasser seringen

muliggør byggeri af lyse og attraktive boliger. Planen nummer ligeledes en nyetableret kanal, der løber fra klimapladsen og ned langs med Kulgrunden. Denne kanal skaber muligheden for at udbyde en større mængde boliger med vandudsigt, men også muligheden for at skabe nogle attraktive stueetager der kan anvendes kommercielt eller til kultur- og fritidsformål. Det økonomiske potentiale skal naturligvis holdes op mod omkostningerne til etablering af kanalen.

**Økonomi, tæthed og parkering**  
Midtelfart Kommune har erhvervet udviklingsområdet inkl. arealer ved Den Blå Høj til ca. 100 mio. kr. og har efterfølgende solgt arealer ved Den Blå Høj til ca. 30 mio. kr., men forventer samtidig at der kan kom. me yderligere omkostninger til infrastruktur mv. til ca. 10 mio. kr. ekskl. moms. Det betyder at udviklin gen af det resterende område skal i grove træk generere ca. 70-80 mio. kr. ekskl. moms, hvis der skal op nås økonomisk balance.

Omsættes de 70-80 mio. kr. til byggetyper skal der formodentlig udvikles 35.000 til 40.000 etagermeter i om rådet for at opnå den ønskede økonomiske balance. Denne nødvendige volumen gar det nødvendigt at arbejde med en bebyggelsesprocent på omkring 100, hvilket nødvendiger parkering i konstruktion.

Parkering i konstruktion kan være med til at øge kvaliteten af byrummene, men har også negative konsekvenser for den samlede projektoekonomi. Det skyldes, at betalingsvilligheden for parkering i Midtelfart er begrænset og værdien af en parkeringsplads dermed er lavere end etableringsomkostningen. Etablering af parkeringshuse er billigere end parkeringspladser, men der skal være den rette balance mellem afstand til boligen og brugen af parkeringshuse til løsning af parkeringsbehovet. I planen er afstanden til et parkeringshus begrænset og vurderes ikke at give problemer. Der er desuden mulighed for at etablere parkering i en plint under byggefacade, hvis udvikler ønsker det og det kan fungere som en del af klima-sikringen.

**Aktive stueetager**  
Stueetagerne har en vigtig funktion i forhold til kvaliteten af byrummene, men rummer samtidig nogle kommercielle udfordringer - både i forhold til projektoekonomi på det enkelte byggefælt, men også i forhold til den eksisterende detailhandelsstruktur i bymidten.

Den økonomiske udfordring knytter sig til det forhold, at huslejen i nybygget ofte ligger over hvad lejere - ne kan betale ligesom boliger i stueetagen ikke altid er lige så attraktive som på de øvrige etager. Det er derfor vanskeligt at få realiseret den ønskede aktivitet i stueetagerne på trods af deres umiddelbare kva litet og beliggenhed.

- Abne stueetager
- Café et. lign.
- Fælleshus
- Drivhus et. lign.



### Udviklingsprincip/ Byens etage

- Etageboliger
- Rækkehuse
- Townhouses / dobbelthuse
- Bofællesskab et. lign.



### Udviklingsprincip/ Blandede typologier og ejerformer

- Primær adgangsvej 40 km/t
- Sekundær adgangsvej 30 km/t
- Boligtræder / brandveje max 30 km/t



### Udviklingsprincip/ En bilfri bydel

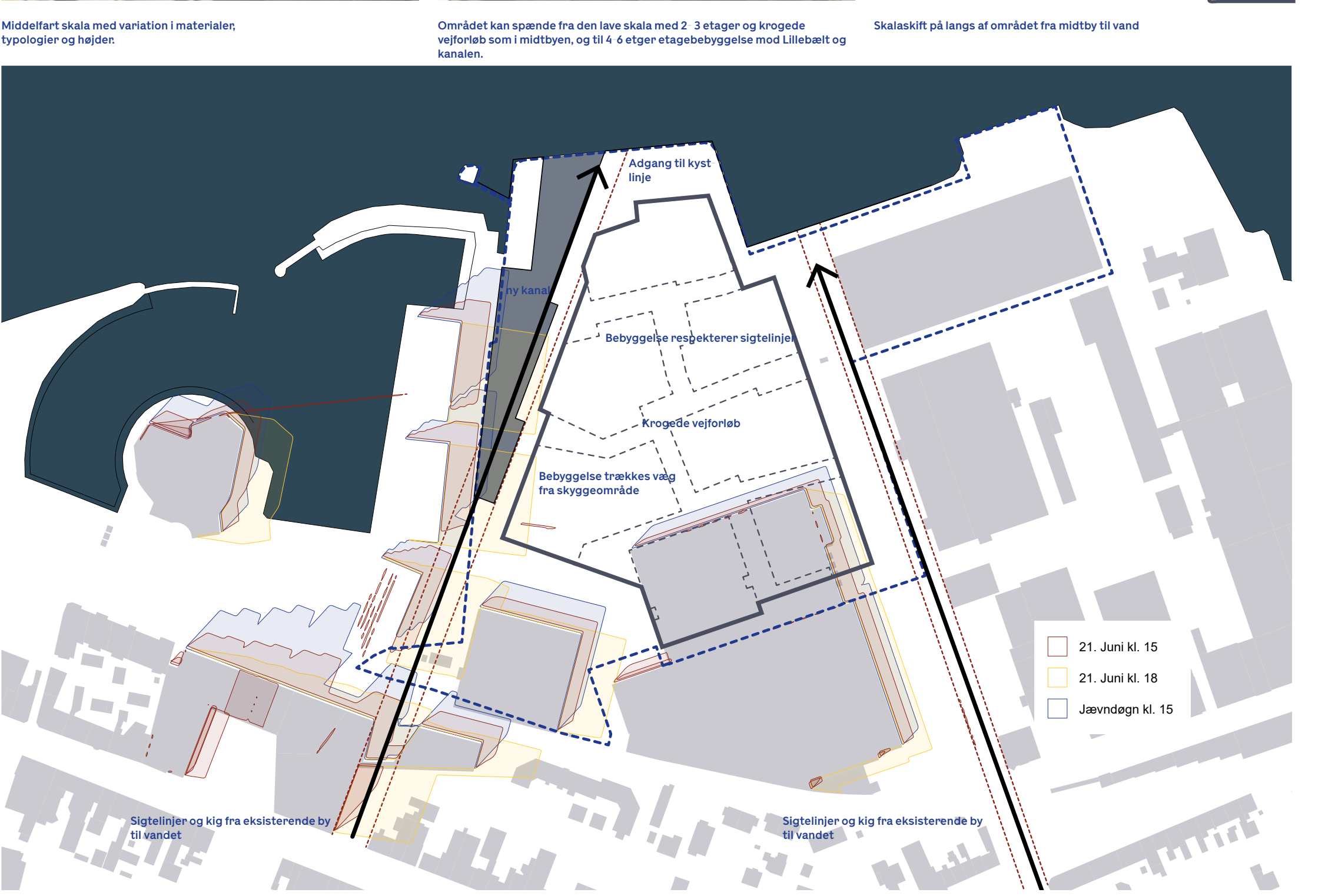
- P-hus
- P i konstruktion
- Korttidsparkering
- Alternativ for placering af kulgrundens pladser



### Udviklingsprincip/ En bilfri bydel - Parkering



### Udviklingsprincip/ Bystruktur



### Udviklingsprincip/ Arkitektur





Udfordringen i Middelfart er både det stigende havvand og øgede regnmængder fra baglandet. For Klimahavnen er det centralt at pege på en strategi, der udover at løse de klimamæssige udfordringer bringer mere værdi til byen. De øgede vandmængder ønskes inddraget som et positivt element i landskabet og byrummet, og det er oplagt at udnytte vandressourcerne på flere niveauer. Man kan principielt tale om to måder at "klare" den stigende vandstand på:

1: den traditionelle metode, hvor man via lodrette elementer (diger og kanter) holder vandet ude og dermed modstår vandet.

2: at modtage vandet, ved eksempelvis terrasserede promenader, forløb, eller landskabslementer der tåler at blive overskyllet og kan absorbere vandet.

Vi ser på kyststrækningen som et langt sammenhængende forløb og tager afsæt i det allerede foreslåede bytipe, der med en lodret kant holder vandet ude på en lang del af strækningen til arealer omkring kulturen og lystbådehavnen.

Der hvor bytippet idag slipper, foreslår vi at bryde diget og "modtage vandet", så kysten får en større variation og anvendelighed. Den nye promenade kanter med en stiliseret strandingspark og terrasser der formidler terrænet og

"læfter" bebyggelsen fri af de kommende vandstigninger. Inviteres vandet ind i byen og skaber således et foranderligt og dynamisk møde mellem land og vand. På nabooarealet ved Den blå hal foreslås bytippet genoptaget og afsluttet, så det integreres med de elementer der er foreslået i forbindelse med de kommer planer på byggefeltet.

Som en lille pynt strækker projektområdet sig ud i Lillebælt og nærmest fremtvinger tanken om at her sker der noget. Pynten, som er fremkommet ved udsænkning, tilbagetrækning af den eksisterende kaj, danner et vandstræget mod est. Mod est defineres området af Klimastræget. Terrasserne giver mulighed for at etablere platforme med opsamlings og magasinering af regnvand, som kan udnyttes i forbindelse med begrænsning af gådrummene, til vandring eller blot etablere magasineringsstrukturer til opsamlings og forsikrings.

Det overskydende vand, eller skybrudsvand, ledes via sænkninger eller små vandrender via ramperne ned til den foreslåede kanal mod vest, eller til klimastræget mod øst. Mod øst defineres området af Klimastræget. Klimastræget er tænkt udført som en fortsættelse af tema boksen "Klimahaven" som en sænkning, men her etableret et gænt strøg, med magasinering, forsikring og udledning i Lillebælt.

Klimastræget beplantes med en variation af hjemmehørende

arter, herunder forskellige pile typer som både tåler det salte klima og de store vandmængder. Klimabåndet udformes med steder til leg og læring og tænkes som et supplement til øvrige rekreative grønne arealer.

Stræget forbindes endvidere til at kunne fungere som vandvej for Middelfarts østlige del, hvor en afsænkning og afledning muliggøres.

Som ovenfor nævnt lægger pynten sig som en fremskudt spids ud i Lillebælt, og vi har i vores forslag valgt at udforme den i tråd med kystmorfologien, dvs en bevarelse af den eksisterende spids, en promenade forplads samt et terræn der hæver sig gradvist ind mod baglandet. Denne løsning vurderes robust og let forslædig i den større sammenhæng, og kan danne et naturligt værn mod det stigende havandsspejl. I det optrængen til det højere liggende bebyggelsesniveau vi virke som et naturligt element der kan modtage vandet i modsætning til at "holde det ude".

Gårdrum med nyttehave; væksthuse på tage, fællesskaber omkring dyrkning af såvel blå som grønne afgrøder er en del af planens ide. Små markedsdage m. lokale afgrøder: underholdning, fællesspisninger mm. kan finde plads her.

bevæges sig fra kote ca. -5 til kote ca. -2. Bebyggelsen etableres på terrasserne således at alle gådrum ligger på et jævnt terræn. Terrassernes støttemure bygges op af beton der evt. belægges med forskellige materialer for at skabe variation og mulighed for tilgroning.

Langs støttemurene løber strøderne, med tilknytning til næste terrasse, bolig indgang og gådrum. Alle terrasser er indbyrdes forbundne af ramper der leder tilgængeligt på tværs af niveauspringene. Strøderne er begrænset med en variation af mindre træer, der placeres strategisk så de skaber læ og ikke står i vejen for udsyn til vandet. Strøderne kan belægges med teglsten og langs kantzonerne overlades plads til lave bevoksninger, urter og spontan vegetation. Med tiden vil strøderne blive forvandlede grønne rum, hvor der gives plads til at beboernes egne tiltag er med til at præge både kantzoner og fællesarealer i de semiprivate gådrum er fælles dyrkning, nærkreation og leg prioriteret.

Enkelt steder i bebyggelsesstrukturen etableres grønne pladsrum, hvor mange kan samles. Pladsrummene er tænkt som offentlige byrum, hvor byens borgere finder det naturligt at bevæge sig hen og slå sig ned. Små markedsdage m. lokale afgrøder: underholdning, fællesspisninger mm. kan finde plads her.

Terrasserne afsluttes på kaj niveau med et større grønt areal, som i stiliseret form minder om strandengslandskab. Grønne felter med sættende beplantning etableres et areal direkte tilknytning til promenadeforløbet, hvor der er plads til så sig ned, nyde sin picnic og den storlæde udsigt til Lillebælt.

Det nye område ved den tidligere trafikhavn bliver en videreførelse og stedsspecifik nyfortolkning af Middelfarts karakteristiske landskab og bebyggelse. Små stræder, terrasserede haver, nye boligfællesskaber, frodige haver med dyrkning, intime pladser og en attraktiv beliggende direkte henover til Lillebælt. Kontrast mellem og mødet med det beskyttede grønne bymiljø og Lillebælts dynamiske vand og himmelrum forstærkes via den terrasserede landskabsform, der forbinder byen og vandet med landskabet og kanter, der tåler at modtage og aflede vandet med elementer der giver unikke kvaliteter og nye landskabelige rum tilbage til byen.

Biodiversitet på det niveau projektområdet repræsenterer, handler i høj grad om at etablere grundlæggende betingelser for at en varieret palette af plantefamilier og arter kan indfinde sig i byens og landskabets rum, på vi sikrer leve- og yngleseder for insekter og dyr. Afgørende er det at der er plads til at planter kan etableres og træ kan indfinde sig. Vi foreslår en stor variation af grundvilkår for planter på et forholdsvis lille område.

**I planen findes:**  
I Klimabåndet arter der trives under tørre såvel som våde betingelser. En stor variation af pilearter, herunder seljelip som en særlig gunstig plante set i biodiversitetens perspektiv. Derudover vådens urter med supplerende stauder.

På terrasse kanter og i zoner mellem bebyggelse og støttemure, vil nægterne urter og tørkelidende planter finde plads.

Langs strøderne foreslår vi en stor variation af mindre lysåbne træer, buske og enggræsblandinger som naturligt vil sætte en forandrings proces i gang og ændre udtryk fra år til år.

Ved indgangen til strøderne fra kaj niveau foreslår vi større træer. Planter, arter som eg, bir, pil og nør vil kunne trives her modstå vinden og samtidig tillade en skala der kan spille sammen med bygningens højder.

På klappapladsen foreslår vi solide pileplænter med opstammet på så relationen til vandet formides gennem stammerne og ophold

I gådrummene er de mikroklimatiske forhold egnede til frugttræer og buske samt et væld af dyrkningsafgrøder og urter.

For foden af de grønne terrasser foreslår vi et stiliseret strandingsmotiv med salttolerante arter som fx rørlille, knopurt og cikorie.

På taghaver bliver der grobund for dyrkningshaver, for grønne opholdsterrasser eller sedum dækkede flader.

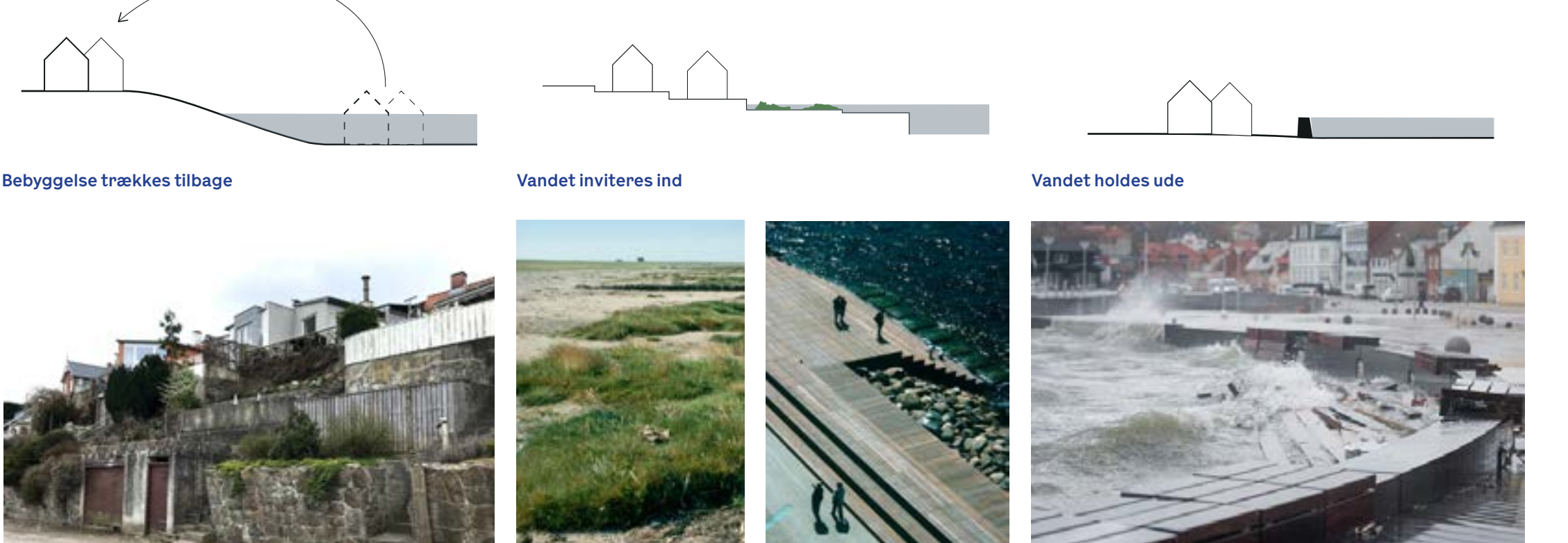
**Yderligere tiltag der kan støtte og udvikle biodiversiteten og bæredygtige erhverv i Middelfart**

Blåmuslinger, æsters og tang er afgrøder som alle udmærker sig ved at være regenerative. Det er altså afgrøder som kan dyrkes uden at trække vækster på miljøet, men som tværtimod bidrager positivt til deres omgivelser. Afgrøder dyrket i en marin nyttehave skal hverken vandes, fodres eller sprøjtet, for de lever af og i havet og bidrager til økosystemerne under overfladen. Havet er en sammenslutning af maritime nyttehave. NGO'erne, skoler, virksomheder og ganske almindelige mennesker på tværs af Danmark, der alle deler en kærlighed til det store blå, og som ønsker at fremme landskab og viden til havhavet og "regenerativ" dyrkning i havet.

I Middelfart fik "Balthaven" sidste år støtte til etableringen af sin første flydende platform. Et oplagt tiltag, da Middelfart på grund af den store gennemstrømning i Lillebælt har nogle af de bedste betingelser for at dyrke maritime afgrøder.

Havhaverne giver mening på flere niveauer; da de er bæredygtige, kan skabe lokale dyrkningsfællesskaber, bidrage til formidling om natur og maritimt miljø for fx skoleklasser samt en er turistattraktion i sig selv. De maritime haver kan bidrage til en værdifuld del af deres formidling om Middelfarts og Lillebælts natur over og under vandet. Det ville være oplagt at sætte på udviklingen af disse afgrøder i forbindelse med havnens og projektområdets udvikling.

## Udviklingsprincip / 3 typer af Klimasikring



## Udviklingsprincip / Vandet som ressource

