ARKITEKTUR- OG DESIGNMANUAL KERTEMINDE HAVN

ARKITEKTUR- OG DESIGNMANUAL KERTEMINDE HAVN

er udarbejdet af Kerteminde Kommune i samarbejde med Østfyns Museer, Jannik Nyrop Urban Strategy og Sunke Arkitekter

Kerteminde Kommune

Jannik Nyrop
URBAN STRATEGY

Sunke Arkitekter

ØSTFYNS MUSEER

Indhold

Indledning 6

Områdets historie 8

Nye bebyggelser 10

- Byhuse 10
- Baghuse, sidehuse og skure 12
- Tage 13
- Facader 14
- Mindre bygningsdele 18

Byrum 22

- Nordre Havnekaj 22
- Pladsen ved Marinaen 24
- Ny promenade 24
- Gårdarealer 26

Veje og parkering 30

- Hindsholmvej 30
- Parkering 31

Belægning og byudstyr 32

- Belysning 32
- Belægninger 34
- Beplantning 36

Indledning

Denne arkitektur- og designmanual skal rammesætte den nye havneplans byarkitektur og bydesign. I skala, arkitektur og materialitet skal den nye havneby, som noget af det vigtigste, matche den gamle købstad og samtidig være nutidig i sit eget arkitektoniske udtryk og formsprog. Samlet set er det målet at skabe et attraktivt by- og bomiljø og som det vigtigste være med til at skabe en balance og kontinuitet mellem den gamle velbevarede købstad og de nye bykvarterer.

Arkitektur og design er for mennesker. Det er vigtigt, fordi vores fysiske omgivelser sætter nogle vigtige rammer for vores liv og præger os med sine værdier og idealer. Det handler om de rum, byer og landskaber, vi færdes i, og det giver os en ide og fortolkning af menneskenes vilkår på et givent sted og tidspunkt.

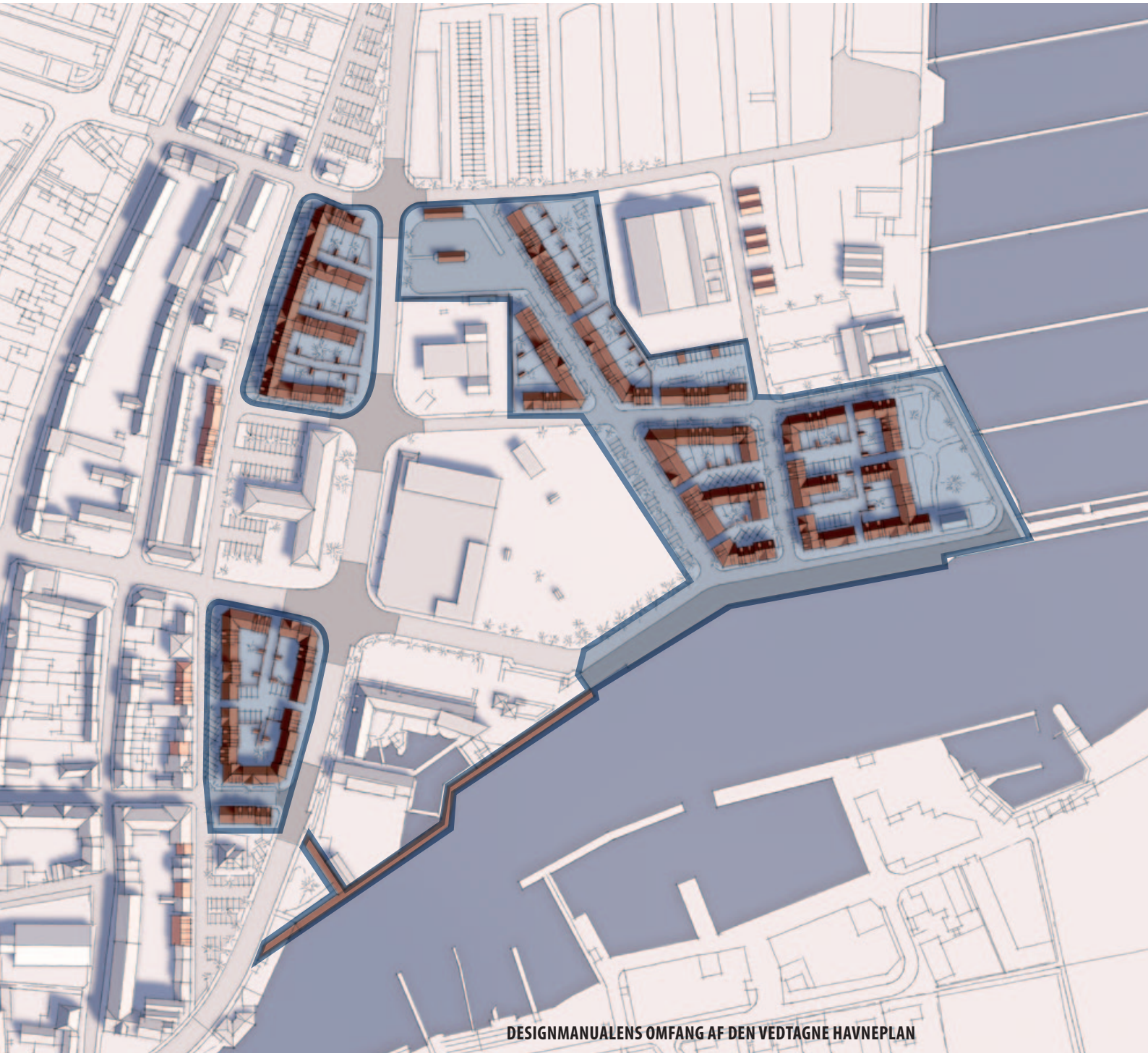
Arkitekturen, den ældre og den nye, løser nogle helt basale menneskelige behov. God arkitektur giver trygge og funktionelle rammer for vores udfoldelse, både som individer og i et fællesskab. Arkitekturen udgør således de fysiske rammer for, hvordan vi ønsker, at samfundet skal udformes.

Med dette som grundlag er denne manual rammedannende for de kommende byggeprojekter, de nødvendige lokalplaner og er samtidig et dialogdokument for byudvikling.

Manualen skal bidrage til at fremme et nyt kulturlag i byen, som skal være i samklang med de tidligere lag i byens historie.

Selve manualen er opdelt i kapitler, som beskriver huse, gårdrum, belægninger m.m. Hver kapitlel er opdelt i retningsgivende bestemmelser og referencebilleder fra byen og andre lokaliteter. Referencerne skal opfattes som både historisk og nutidig inspiration til de aktuelle byggeprojekter.

TIDLIGERE TOGSTATION I KERTEMINDE
FOTO: DANSKEJERNBANER.DK/SYLVEST JENSEN



DESIGNMANUALENS OMFANG AF DEN VEDTAGNE HAVNEPLAN

Områdets historie

Hele området, dvs. det store areal, der befinder sig øst for Strandvejen, var oprindeligt havbund og er inden for de sidste 200 år gradvist blevet tørlagt.

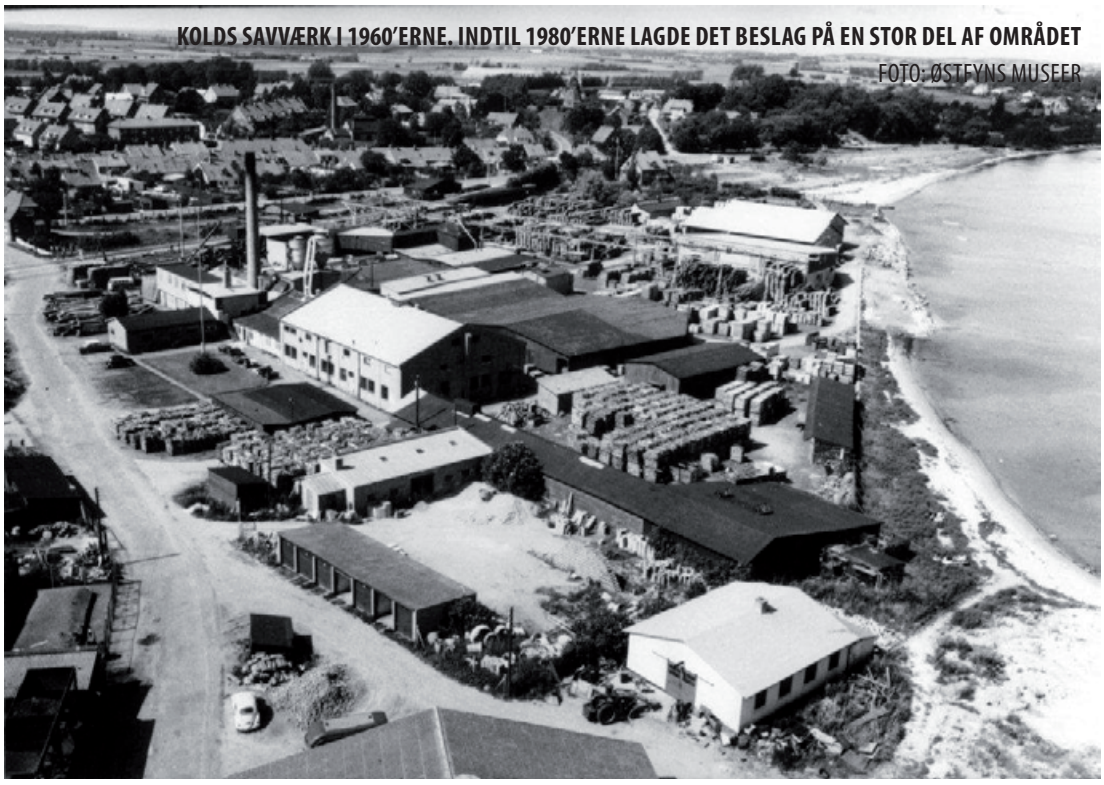
Processen begyndte i 1799, da byens havnekommission skulle finde løsninger på havnens (dvs. den nuværende renæssancehavns) problem med den konstante tilsanding af indløbet. Et bolværk blev bygget på havnens nordside, og på hver side af havneindløbet blev der anlagt stenmoler. I løbet af de næste 40 år blev molerne gradvis forlænget, og ud for Peder Møllerstræde blev der anlagt en stensætning skråt ud på nordre havnemole. Den trekant, der herved opstod, blev i årenes løb fyldt op, og ved år

MAGASINBYGNINGER LANGS NORDRE HAVNEKAJ I 1917
FOTO: ØSTFYNS MUSEER

1900 havde byen fået et nyt, stort havneområde, som snart blev det mest attraktive for byens virksomheder. Her anlagde man den nye trafikhavn, som blev samlingspunkt for sø- og landtransporten.

I løbet af få år udviklede området sig til byens vigtigste erhvervsområde. Fra banegården blev der lagt et jernbanespor langs Nordre Havnekaj, og i de første år af 1900-tallet skød en stribe pakhuse op langs sporet – de fleste opført og ejet af firmaet Elias B. Muus – hvilket gav Kerteminde en helt ny havnefront. Fra midten af 1900-tallet blev de gamle, træbyggede pakhuse afløst af store betonbyggede kornsiloer, der lå som markante symboler på havnens betydning som port mellem det landbrugsmæssige bagland og det store marked, men allerede i 1970'erne var trafikhavnens betydning på retur, og i 1990'erne var den i realiteten afviklet. De høje siloer havde dog i 1980'erne fået selskab af FAF's store plansilo, men det kunne ikke sløre den kendsgerning, at den søværts transport stort set var ophørt, og som et resultat heraf blev de sammenbyggede, runde siloer nedrevet i 2013, således at kun den høje, firkantede silobygning står tilbage.

Bag pakhuse og siloer lå fra begyndelsen af 1900-tallet en række store, pladskrævende virksomheder. I dette område, der dels var blevet tørlagt i løbet af 1800-tallet og dels opfyldt i løbet af første halvdel af 1900-tallet, lå virksomheder som Dansk Frøkultur (renseribygningen), Klokkers Savværk og Kolds Savværk. Med industrihavnens dalende betydning blev også havneområdet af vigende, erhvervsmæssig betydning. Mange af de virksomheder, der havde etableret sig i området først i 1900-tallet, forsvandt sidst i århundredet, enten ved udflytning eller nedlæggelse. Den virksomhed, som optog den største del af området, var Kolds Savværk. En påtænkt udflytning blev aldrig re-



KOLDS SAVVÆRK I 1960'ERNE. INDTIL 1980'ERNE LAGDE DET BESLAG PÅ EN STOR DEL AF OMRÅDET
FOTO: ØSTFYNS MUSEER

aliseret, og sidst i 1980'erne forsvandt den fra området.

Områdets nordlige del (Strandkilen Nord) udgjordes sidst i 1800-tallet af arealet bag I.A. Larsens købmandsgård i Langegade og er derfor beskrevet i sønnens, kunstmaler Johannes Larsens erindringer. Pudsigt nok kalder Johannes Larsen området "Lillestranden". I løbet århundredets sidste årtier blev det tørlagt og kunne anvendes til bymæssige formål. Mod vest blev området afgrænset af I.A. Larsens magasinbygning, og i forlængelse heraf opførte Johannes Larsen i 1914 en bolig til sin svigermor (Strandgade 54). Selve det nyindvundne areal blev udlagt til haver. Området fik sin kileform, da den gamle bagvej i vest, Strandvejen, i 1900 fik en næsten parallelt løbende jernbanestrækning i øst. Efter jernbanens nedlæggelse i 1966 blev banesporet benyttet til en forlængelse af Hindsholmvej i sydlig retning.

Syd herfor lå det område (Strandkilen Syd), som tidligst (midt i 1800-tallet) var modent

"STRANDKILEN NORD" SOM DEN TOG SIG UD I 1870'ERNE. JOHANNES LARSEN HAR HER TEGNET UDSIGTEN FRA SIN FARS MAGASINBYGNING MOD MOLERNE OG DET INDDIGEDE OMRÅDE

FOTO: ØSTFYNS MUSEER

til den første, beskedne bebyggelse, og byens købmænd opførte her flere tømmerskure, der gav mulighed for oplagsplads nær havnen. Umiddelbart nord for disse skure blev der i årene 1845 til 1860 anlagt hele tre rebslagerbaner. Da der i 1899-1900 kom jernbaneforbindelse til Kerteminde, var området så byggemodent, at banegården kunne placeres her. Umiddelbart syd for banegården kom der et lille beplantet anlæg bekostet af bygherren bag det nyopført strandhotel (Strandvejen 23/Trollegade 4). Efter jernbanens nedlæggelse i 1966 fik banegården lov til at blive liggende endnu nogle år, mens den tidligere banelinje blev omdannet til en ny vej (Hindsholmvej). Ved siden af banegården var der i 1960 nyopført et posthus, som kom til at indgå i et nyt kompleks i begyndelsen af 1980'erne, efter at banegården var blevet nedrevet, et nyt posthus opført i forlængelse af det eksisterende og en vinkelbygning med facade mod Hans Schacksvej opført til rutebilstation.

SAMTIDIG MED, AT KERTEMINDE BANEGÅRD BLEV OPFØRT I 1900, KOM DER ET LILLE LYSTANLÆG SYD FOR BANEGÅRDEN, BEKOSTET AF EJEREN AF STRANDHOTELLET PÅ MODSATTE SIDE AF STRANDVEJEN

FOTO: ØSTFYNS MUSEER

Nye bebyggelser

BYHUSE

- skal overvejende opføres som sluttet randbebyggelse
- Materialer, form og arkitektur skal have sit eget genkendelige særpræg
- skal have et moderne autentisk udtryk, som udspringer af det traditionelle byhus
- opføres med variation i 1½ - 2½ etage og med 3 - 6 fags facadelængde
- Det enkelte kvarters helhedspræg skal overvejende understreges ved anvendelse af ensartede niveauer for fodrem og tagrem
- skal nyfortolke bygningsdetaljer som f.eks. kviste, døre og vinduer
- skal signalere et nutidigt formsprog afpasset efter stedet
- Rygningshøjder på de enkelte bygninger kan fastlægges med mindre spring ligesom små forskydninger af facaderne
- Det enkelte byhus skal indordne sig under kvarterets bærende identitet i materialevalg, facadekomposition mv.
- Det enkelte byhus skal med respekt for den overordnede kvarteridentitet samtidig fremstå unikt og forskelligt fra kvarterets øvrige huse

SLUTTET RANDBEBYGGELSE
MED SLIPPER OG BAGVEJE

EN PORT LEDER IND TIL BAGGÅRDEN

UDSNIT AF PETER TOM-PETERSENS MALERI AF LANGEGADE (1901)

NYERE FORTOLKNING I BO01 MALMØ
FOTO: JOHAN JÖNSSON

NYERE FORTOLKNING I BO01 MALMØ
FOTO: TOMAS OTTOSSON

SAMHØRIGHED OG VARIATION I FACADEUDTRYK

1½ - 2½ ETAGERS INDIVIDUELLE HUSE

1½ - 2½ ETAGERS INDIVIDUELLE HUSE

BAGHUSE, SIDEHUSE OG SKURE

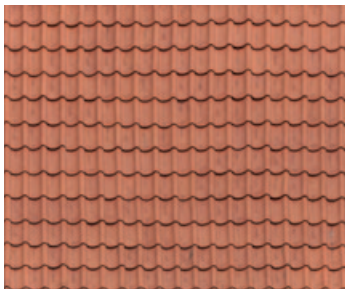
- skal opføres som enetages bygninger med reference i købstadens eksisterende baghuse
- skal udføres helt eller delvist i træ eller som pudsede facader i jordfarveskalaen

TAGE

- skal udføres med røde tagtegl, og tagformen skal overvejende udføres som saddeltage med en hældning på ca. 45 grader og eventuelt med udadgående svaj
- Der kan etableres tagterrasser i dele af tagkonstruktionen som hovedregel tilbagetrukket i taget
- kan i Grønlandsgade og Islandsgade opføres med træbeklædning og paptag
- I Strandkilen må indskudte tagterrasser kun etableres mod gårdarealerne

PAPTAG MED UDHÆNG
METTE LANGE ARCHITECTS

BEKLÆDNINGSTEGL
LUNDGAARD & TRANBERG ARKITEKTER



TEGLSKALLER SOM MODERNE FORTOLKNING
LUNDGAARD & TRANBERG ARKITEKTER

FACADER

- skal opføres i blank mur, som pudsede facader eller i træ med differentieret farvesætning fra hus til hus som hovedregel i en vel afstemt farveskala af dæmpede jordfarver (gule, røde og grålige toner)
- i Strandkilen Syd overvejende med blank mur, i Strandkilen Nord som pudsede facader i hele spektret af jordfarver, nord for Grønlandsgade overvejende i træ og ved Nordre Havnekaj i den sort/hvide jordfarveskala
- Facaderne skal markere og understøtte oplevelsen af en rytme fra hus til hus i en klar vertikal opdeling
- Vinduer og døre skal i sin helhed tage afsæt i en fast rytme med mulighed for variation
- Facadens rytme kan tillige markeres gennem spring i murværket
- Byggerier der er i fare for at blive oversvømmet, skal sikres mod stormfloder. Det kan bl.a. ske gennem opførelse af høje sokler og anordninger, som kan forhindre vandet i at trænge gennem døre og ned i kælderskakter m.m. De høje sokler skjules visuelt bag husenes facadematerialer og bygningshøjden forøges ikke

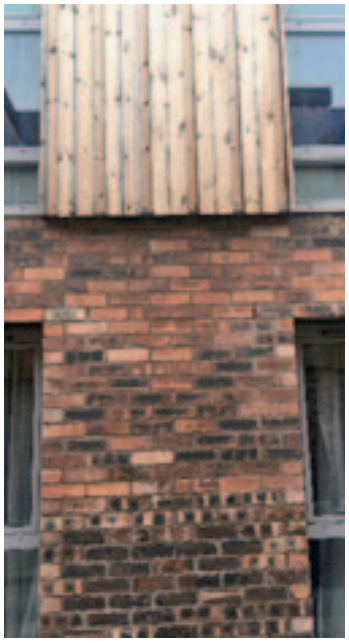
FREMTIDENS BØRNEHJEM, KERTEMINDE
FOTO: CEBRA

NYHAVN

FOTO: LEVS ARCHITECTEN, AMSTERDAM

CENTER FOR BYGNINGSBEVARING/SØREN VADSTRUP

RESTAURANT
Oluf Bagers Gård

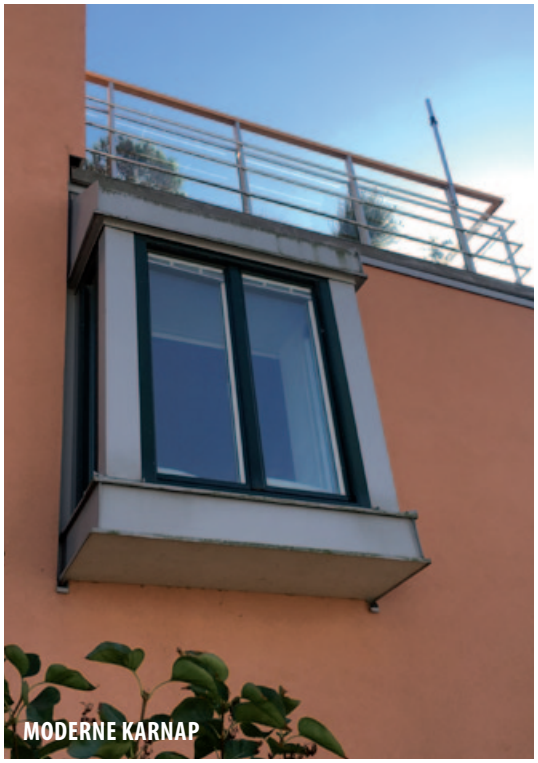


MINDRE BYGNINGSDELE

- kan udføres i andre materialer som eksempelvis zink, aluminium, stål eller kobber
- Forskellige kvistudformninger, døre, dørportaler og vinduer kan medvirke til at give et varieret indtryk af den enkelte bebyggelse
- Skorstene kan etableres hvis de har en naturlig funktion som f.eks. til ventilation eller ildsted

TREMPELHUS MED KVISTE
LOOP ARCHITECTS

ET FINT EKSEMPEL PÅ EN DØRPORTAL
FOTO: JAKOB SKOU-HANSEN



MODERNE KARNAP

FACADEKVIST

FOTO: ALTANA.AS

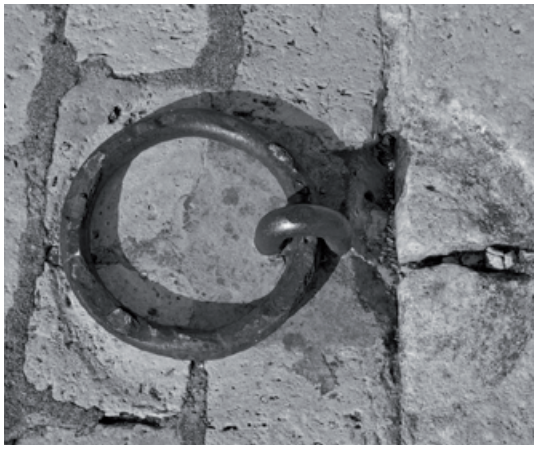
FOTO: ENTASIS

Byrum

NORDRE HAVNEKAJ

- skal understrege kajen og bolværkets historiske horisontale linjer med reference i erhvervshavnens historiske udtryk
- skal underbygge sammenhængen mellem de store flader, som består af bygningernes facade mod Nordre Havnekaj, selve Nordre Havnekajs store flade, bolværkets lange lineære stræk og vandspejlet
- skal udformes som et stort ubrudt byrum uden niveauspring og rumdelende elementer, såsom småbygninger og beplantning
- Trafikalt skal byrummet indrettes efter principperne om shared space og friholdes for p-pladser
- Der bør opsættes fortøjningspullerter i en fast rytme langs hele kajstrækningen, gerne med reference til den historiske erhvervshavn

KERTEMINDE HAVN ANNO 1917
FOTO: ØSTFYNS MUSEER



PLADSEN VED MARINAEN

- skal rumme plads til kunst og kultur
- skal inspirere til leg, idræt og bevægelse, og der skal være mulighed for større kulturelle events
- skal have en fleksibel karakter og taktile egenskaber, der opfordrer til spontane aktiviteter
- Beplantning skal etableres i en lige linje langs pladsens kant og må ikke dominere rummet

BEPLANTNING LANGS PLADSENS KANT
FOTO: DANAND

NY PROMENADE

- skal udføres i træ
- skal have et enkelt, let og svævende udtryk
- må ikke skade strømforholdene i indsejlingen
- Konstruktionen skal være tydelig og en letaflæselig del af havnearkitek-turen
- skal opleves som en tydelig forlængelse af Renæssancehavnen

ESBJERG STRANDPROMENADE
SPEKTRUM ARKITEKTER, FOTO: ASGER SIMONSEN

GÅRDAREALER

- skal i design og funktion tilpasse sig det givne sted og opleves som et samlet og homogent byrum
- Der skal være visuel og/eller fysisk kontakt til vandet, hvor det er muligt
- skal udføres med den menneskelige skala for øje
- skal udformes til forskellige former for ophold og indrettes, så der opstår gode klimatiske forhold
- skal føles trygge hen over døgnet
- skal være offentligt tilgængelige for fodgængere og cyklister og biler, hvor det er nødvendigt
- skal i størrelse og typologi matche gårdarealerne i de indre dele af købstaden og udføres i et nutidigt, men genkendeligt formsprog
- skal etableres med bagveje, hvor det er muligt og meningsfyldt
- Hvor der kan etableres parkeringspladser i de indre byrum, skal trafiksikkerheden være i højsædet

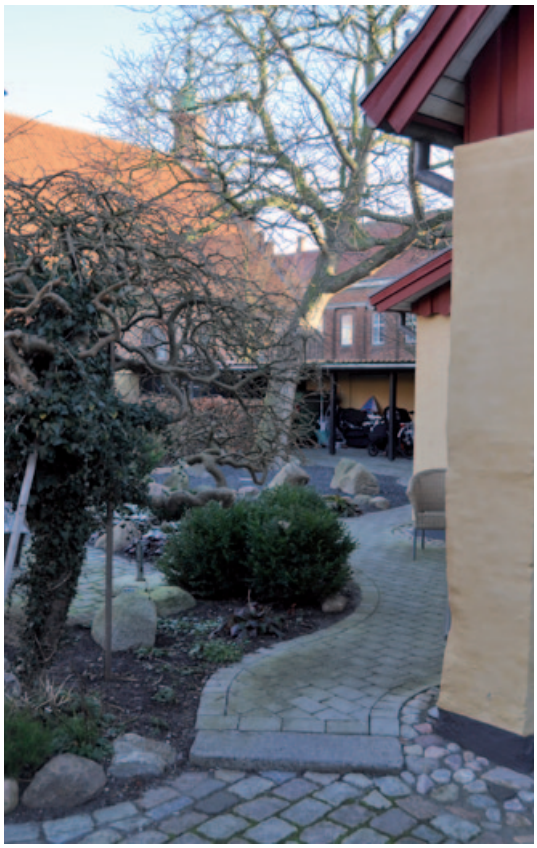


FOTO: HAVEFOLKET.COM

FOTO: HAVEFOLKET.COM

FOTO: ØSTFYNS MUSEER

Veje og parkering

HINDSHOLMVEJ

- skal udformes som en vej, der kan rumme den nuværende trafik og samtidig sammenbinde de to bydele, købstaden og den ny havneby
- skal trafikalt og rumligt udformes i en menneskevenlig skala som en egentlig bygade
- skal etableres med let hævede overgange i krydsningspunkterne mellem købstaden og den ny havneby
- skal udformes som en allé
- skal udformes uden p-pladser

PARKERING

- skal etableres som permanente p-båse uden for selve kørebanen
- skal etableres som enten kantstens-, skrå- eller vinkelrette båse under hensyn til den pågældende vejs profil og trafikale funktion
- skal, hvor det er muligt, etableres som del af gårdarealerne
- skal etableres med belægninger, som adskiller sig fra kørebanens, og der kan plantes træer i lige linje som markering og adskillelse mellem båse

Belægning og byudstyr

BELYSNING

- Belysning af veje, pladser og indre byrum skal placeres i linjer og må ikke blænde for udkig over vandet
- Byrummene skal have en naturlig belysning og skærmes for unødig belysning
- Belysningen skal som et vigtigt element bidrage til tryghed
- Der skal benyttes bæredygtige og robuste materialer, som kan tåle oversvømmelser

FOTO: VEKSØ

FOTO: NICK-D

BELÆGNINGER

- skal i materialitet og form understøtte det enkelte kvarters identitet og arkitektur
- skal have en overfladestruktur, der er velegnet til udendørs brug
- Der skal indtænkes gode overgange mellem forskellige typer belægning
- skal sikre en god sammenhængskraft, og riste og dæksler skal indtænkes fra starten

BEPLANTNING

- Omfanget af beplantningen 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