

KOLDING INDERHAVN OG TILGRÆNSENDE OMRÅDER

KULTURHISTORISK STEDSANALYSE / DIVE 2022



DOKUMENTINFORMATION

Opdragsgiver: Kolding Kommune

Rapportnavn: Kulturhistorisk stedsanalyse - DIVE-analyse Kolding Inderhavn og tilgrænsende områder

Opdrag: DIVE-analyse

Rapporten er udført af: Substrata

Faglig bemanning: Mag.art og Ph.D Rikke Stenbro og Cand.arch. Dot Severine Nielsen

Kontaktperson i Kolding Kommune: Cand.arch. Rikke Marie Schumann

Fotos: Hvis ikke andet er angivet er fotografen Dot Severine Nielsen

DIVE-ANALYSE KOLDING INDERHAVN OG TILGRÆNSENDE OMRÅDER 4

Baggrund, mål, program og proces for den kulturhistoriske
stedsanalyse for Kolding Inderhavn og tilgrænsende områder
Metode

INDLEDENDE KORTLÆGNING 8

Planstatus og bevaringshensyn
Afgrensning af analyseområdet

TRIN 1 BESKRIVELSE 14

Topografi og landskabstræk
Koldings historiske udvikling

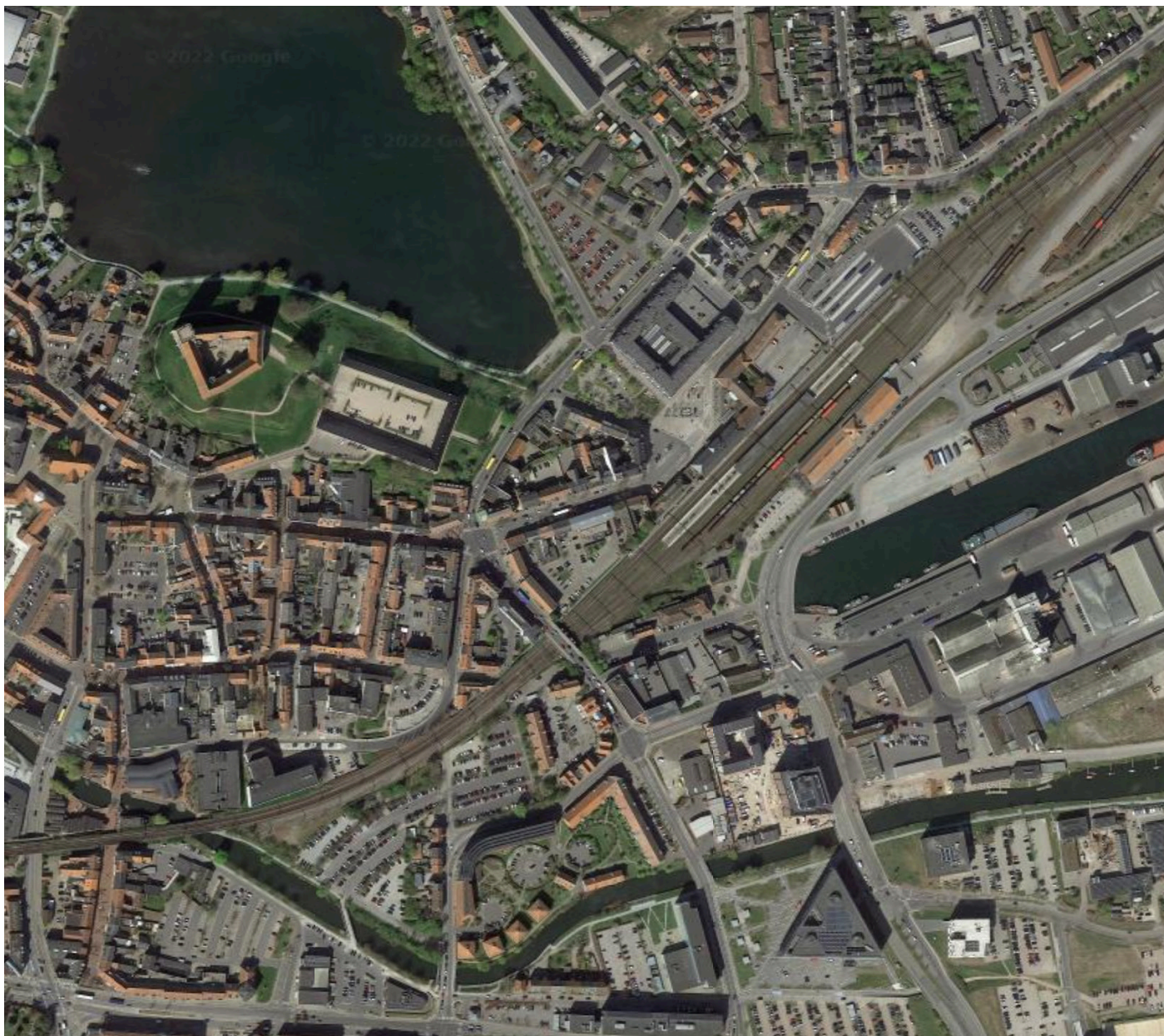
TRIN 2 FORTOLKNING 28

Synlige spor - nedslag i den historiske udvikling
Delområde 1-4
Tids-rum-matrice

TRIN 3+4 VURDERING OG AKTIVERING 46

Identificerede kvaliteter, potentialer og udfordringer
Mulighedsrum / tålegrænser, opmærksomhedspunkter/anbefalinger
Delområde 1-4
Overordnet for analyseområdet

KILDER 66



Kolding Inderhavn, google maps

BAGGRUND, MÅL, PROGRAM OG PROCES FOR DEN KULTURHISTORISKE STEDSANALYSE FOR KOLDING INDERHAVN OG TILGRÆNSENDE OMRÅDER

Arbejdet med nærværende DIVE-analyse blev sat i gang på bestilling fra By- og Udviklingsforvaltningen i Kolding Kommune i foråret 2022 og har løbet frem til september 2022. DIVE-analysen skal fungere som underlag for Kolding Kommunes videre arbejde med by og havn.

Analysen er udarbejdet i tæt dialog med Kolding Kommune og der har undervejs været afviklet en række interne arbejds møder, med en intern arbejdsgruppe bestående af Rikke Marie Schumann, Jan Krarup Laursen, Michael Pagaard Madsen, Torben Gade og Sandra Bundgaard-Pedersen. På disse møder er analysens rammesætning og delkonklusioner blevet drøftet for at sikre at DIVE-analysen kan implementeres i planlægningen. Der er undervejs i arbejdet med DIVE-analysen endvidere søgt etableret en vidensplatform og et fælles ejerskab til analysens konklusioner blandt relevante faggrupper i kommunen. Der er, for at trykteste arbejdets analyser og konklusioner, også blevet afviklet en byvandring med centrale fagpersoner fra kommunen og interessenter ved Kolding Havn.

Stadsarkivet i Kolding er undervejs i processen ligeledes blevet flittigt konsulteret og der har løbende været afviklet samtaler med vigtige ressourcepersoner herfra med særlig viden om den historiske udvikling, som har fundet sted i analyseområdet, herunder Lene Wul, Anders Hell Hansen og Jacob Krause.

Registrering "on-site" har sammen med studier af planer og publikationer været med til at opbygge analysens vidensgrundlag. Der er i nyere tid udgivet en del publikationer som beskriver Koldings kulturhistorie og bevaringsværdier. Kommuneatlas Kolding fra 1991 er det, som mest indgående beskæftiger sig med både de overordnede topografiske forhold og bygningsarven. Andre senere publikationer har haft sit primære fokus rettet mod én af delene. Byens huse og pladser er beskrevet af Leif Leer Hansen i arkitekturguide fra 2004. Havnens historie er beskrevet gentagne gange bla. i bogen "Kolding Havn 1843 - 1993", som Havneudvalget udgav i 1993 og i internetpublikationen "Vækst og nye tider" som Kolding Havn stod som udgiver af i forbindelse med 175 års jubilæet i 2018 og som Jacob Krause fra Kolding Stadsarkiv forfattede. Toldbodbygningen er beskrevet i eget bogværk, bogen "Fra toldkammer til speditjonsvirksomhed", i anledning af speditjonsvirksomheden H. Daugaards 75 års jubilum i 1990. Byens nyere udviklingshistorie er indgående beskrevet i bogen "Teknisk Forvaltning Kolding Kommune 1898-1998", som også Kolding Stadsarkiv stod som afsender af. Righoldigt materiale om Kolding findes endvidere i Kolding årbøgerne som stadsarkivet med økonomisk finansiering fra Kultur- og Fritidsudvalget har udgivet hvert år siden 1970. På stadsarkivets hjemmeside og på Kolding Wiki er viden om byens historie, organisering og bygninger tilgængelig (<https://stadsarkiv.kolding.dk/koldings-historie/historisk-atlas> og <https://koldingwiki.dk/index.php?title=Forside>). Den viden som der trækkes på i denne rapport er i stort omfang hentet disse i udgivelser.

METODE

DIVE-metoden, som nærværende rapport tager afsæt i, er udviklet af den Norske Riksantikvar. Metoden er velegnet som et procesværktøj i arbejdet med kulturarv og kulturmiljøer i byplanlægning og stedsudvikling.

Ved at lade en DIVE-analyse informere en plan- og udviklingsproces, kan man sikre, at videreudvikling af kulturarv og kulturmiljøer sker i respekt for de bevaringsværdier, som er knyttet til et område. En styrke ved metoden er, at den kan kvalificere og løfte kulturmiljøer og kulturarv frem som en ressource i byudviklingen, i stedet for at se dem som noget der begrænser den.

DIVE-metoden er et skalerbart analyse-rædskab. Metodens struktur er enkel og kan tilpasses forskellige formål og behov for viden. I byudviklingsprocesser, hvor der arbejdes med bevaring og udvikling, kan en DIVE-analyse være et nyttigt indspil til planer og projekter, fordi den omsætter kulturhistorisk information fra passiv til praktisk viden gennem sin systematiske, men samtidig fleksible opbygning. En DIVE-analyse kortlægger, hvad der, set fra et kulturhistorisk perspektiv, har været - og er - vigtigt, for et steds eller et områdes udvikling; topografisk, kulturelt, teknisk, arkitektonisk og økonomisk. Nærværende DIVE-analyse retter sit fokus på Kolding Inderhavn og de tilgrænsende områder. Den ser på og vurderer, hvilken betydning, den historiske udvikling, som særligt analyseområdet har gennemgået over tid og har haft på by-, landskabs- og bygningsniveau, ligesom den kommer med anbefalinger for, hvordan de historiske spor bedst kan ivaretages i en fremadrettet udvikling.

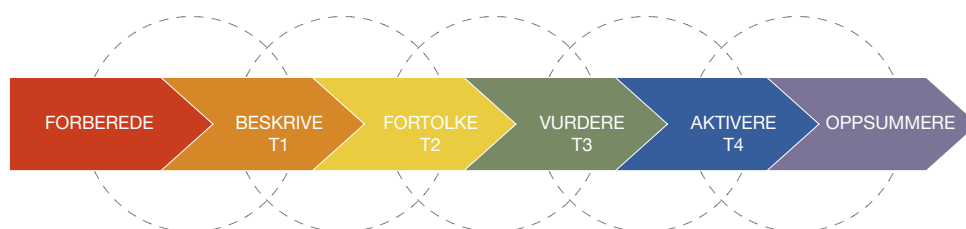
Udpegningen af mulighedsrum og tålegrænser er betinget af den kulturarvsfaglige viden som akkumuleres i analysens første trin. Det samme gælder værdisætninger og anbefalinger. I det videre arbejde med Kolding Inderhavn og de tilgrænsende områders fremadrettede udvikling, må de anbefalinger, som fremsættes derfor skulle vægtes op imod andre interesser og hensyn. DIVE-analysens anbefalinger kan derfor divergere fra de udviklingsplaner som i øvrigt foreligger for området. I den nærværende DIVE-analyse, er den borgerinddragelsesproces, der ellers er en integreret del af DIVE-metodikken, efter ønske fra kommunen, taget ud.

Analysens centrale elementer

Et centralt element i DIVE-metodikken er tids-rum-matricen som zoomer ind på området over to akser; en tidsakse og en geografisk akse. Derved skabes der på forskellige skalatrin en række "tidsvinduer", som giver en historisk forståelse for udviklingen frem til dagens situation. Tids-rum-matricen for inderhavnen og de tilgrænsende områder er inddelt i fem tidsepoker og tre skalatrin og giver dermed en oversigt over de væsentligste træk i den historiske udvikling. Matricen viser Kolding Inderhavns udvikling langs en tidslinje som begynder med dagens situation og derpå bevæger sig baglæns ned gennem de historiske lag. Tidsvinduerne viser et udvalg af perioder, i hvilke de væsentligste ændringer i området har fundet sted på område- og delområdeniveau.

Kortlægningen af kulturhistoriske og arkitekturhistoriske værdier sker gennem de fire målrettede trin, som har givet navn til metoden. DIVE står således for Describe (beskrive), Interpret (fortolke), Valuate (vurdere) og Enable (aktivere). I løbet af analyseprocessen omsættes historisk information løbende fra passiv til operationel viden, samtidig med at Inderhavnen og byens kulturhistoriske karakter, betydning og udvikling belyses over tid. Sårbarhed, tålegrænser og mulighedsrum udledes af analysens beskrivende, fortolkende, vurderende trin. Rapporten afsluttes på baggrund heraf med en række anbefalinger for, hvordan udvikling og bevaring, set fra et kultur- og arkitekturhistorisk perspektiv, kan balanceres i forhold til hinanden.

KORTLÆGGE	Til start gennemføres en indledende kortlægning, hvor også mål og program for analysen beskrives. I denne fase redegøres der for planstatus, for de juridiske bindinger og bevaringshensyn som gælder, ligesom den områdefgrænsning, der gælder i det videre arbejde, fastlægges.
BESKRIVE	I den beskrivende fase etableres der en forståelsesramme; her beskrives analyseområdets topografi, kulturhistoriske udvikling og der præsenteres kortlægninger af dagens forhold.
FORTOLKE	I den fortolkende fase af analysen undersøges det, hvilke historiske perioder der har haft betydning for udviklingen af Kolding og særligt områderne der grænser op til inderhavnen.
VURDERE	I denne fase gøres der vurderinger af, hvilke elementer og karaktertræk der er på delområdeniveau og på et overordnet byniveau. De betydningsbærende elementer vises i en tids-rum-matrice.
AKTIVERE	I denne fase ses der på, hvordan analyseområdet kan forvaltes og udvikles. Tålegrænser, sårbarhed, udviklingspotentialer og tiltag for aktivering lægges frem
ANBEFALE	Rapporten afsluttes med anbefalinger for den videre proces.



INDLEDENDE KORTLÆGNING

PLANSTATUS OG BEVARINGSHENSYN



National beskyttelse: Fortidsmindebeskyttelseslinje og åbeskyttelseslinje

Dele af analyseområdet er omfattet af en 100 meter fortidsmindebeskyttelseslinje om Koldinghus Slotsbanke, se kort. Formålet med fortidsmindebeskyttelseslinjen er at sikre fortidsmindernes værdi som landskabselementer, herunder at sikre indsyn til og udsyn fra fortidsminderne. Beskyttelseszonen løber 100 meter fra Koldinghus Slotsbankes ydergrænse. Inden for beskyttelseszonen må der ikke foretages ændringer i tilstanden, dvs. for eksempel tilplantninger eller ændringer i terrænet (heller ikke midlertidige ændringer).

Kolding Å er registreret som § 3-område i henhold til Naturbeskyttelsesloven. Endvidere er arealerne som grænser op til Kolding Å omfattet af en 150 meter åbeskyttelseslinje, målt fra midten af åen. Beskyttelseslinjen gælder for områder med bebyggelse opført efter 1. september 1972. Kommunen har ret til at dispensere fra åbeskyttelseslinjen, og har i stort omfang benyttet denne ret.

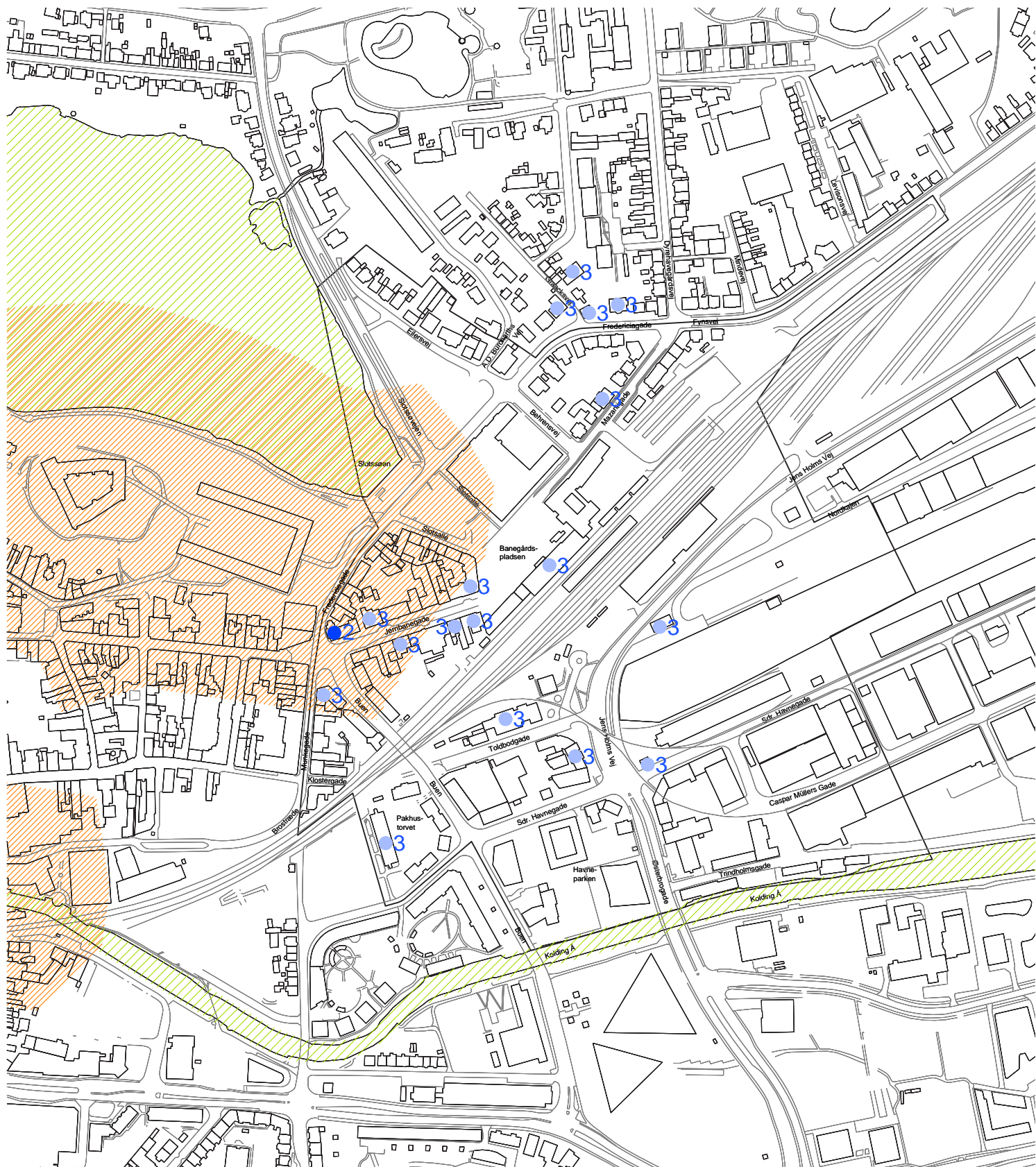
Der er ingen fredede bygninger i området.

Kommunale bevaringshensyn

I henhold til planloven er det kommunernes ansvar at sikre de kulturhistoriske bevaringsværdier, herunder beliggenheden af væsentlige kulturmiljøer og bevaringsværdige bygninger, gennem kommune- og lokalplaner. Udgangspunktet for det forvaltningsmæssige arbejde med Kolding Kommunes bevaringsværdige bymiljøer og bygninger er beskevet i det Kommuneatlas som Planstyrelsen i samarbejde med Kolding Kommune fik udfærdiget i 1991. I analyseområdet findes en række bygninger med høj bevaringsværdi (1, 2, 3 og 4), se kort. Disse er udpeget efter SAVE-systemet i 1991 og er efterfølgende registreret i Kulturstyrelsens database FBB. Bygninger med høj bevaringsværdi må ifølge Kommuneplanen ikke nedrives uden en konkret vurdering og en tilladelse fra Byrådet. Udvendige ændringer i form af om- og tilbygninger, herunder facadeændringer, udskiftning af tage, vinduer, døre og kviste skal ifølge Kommuneplanen ske i overensstemmelse med den enkelte bygnings oprindelig byggeskik, arkitektur og materialevalg. I analyseområdet er der pr. i dag endnu ingen udpegede kulturmiljøer. Analyseområdets kulturarvsværdier er i dag direkte eller indirekte beskyttet gennem kommune- og lokalplanlægningen, som er juridisk bindende. I de følgende lokalplaner anvises bl.a. en retning for hvor højt og hvor tæt der kan bygges i analyseområdet.

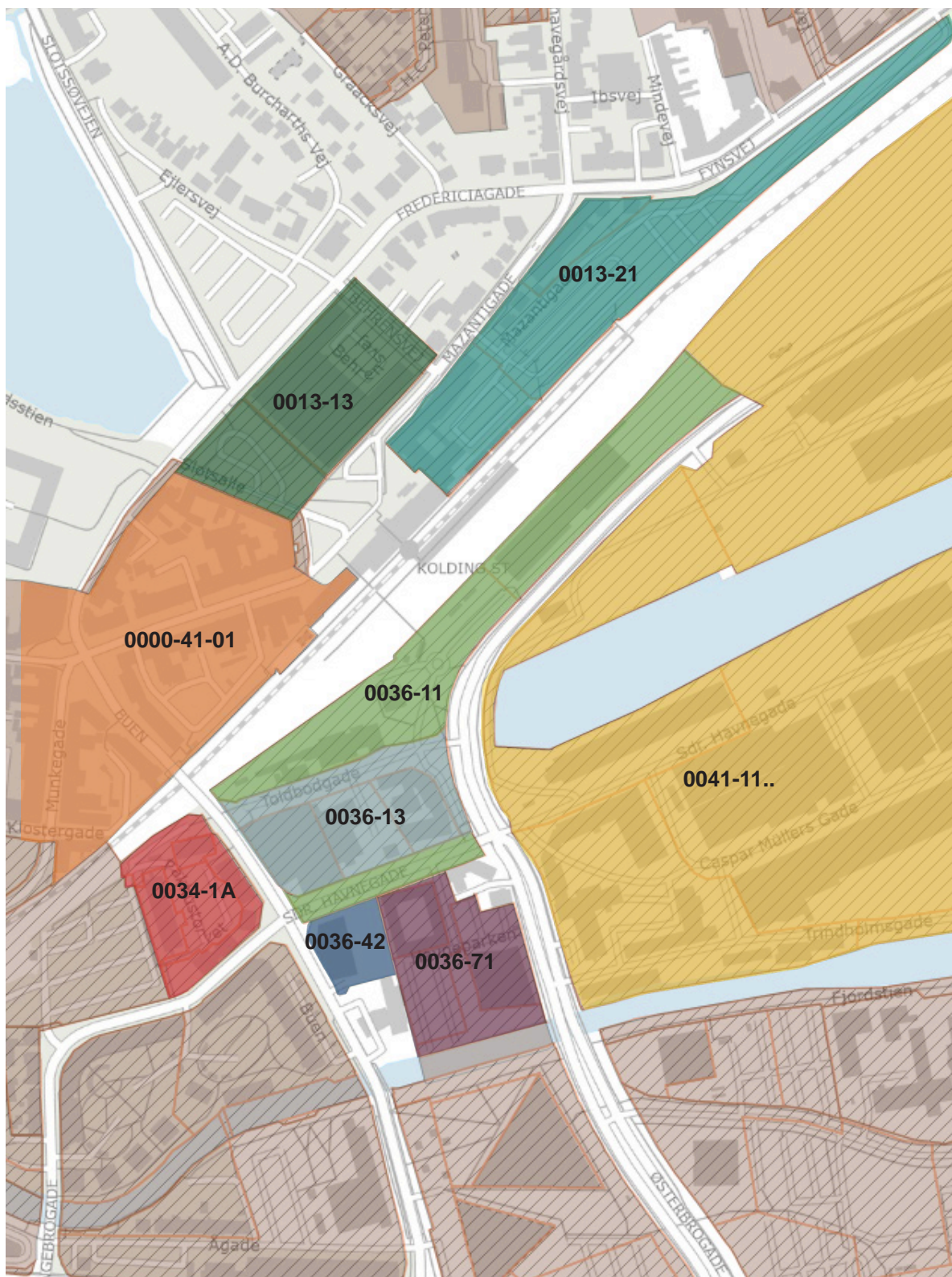
Lokalplan 0000-41 (2009) og 0000-41-41 (2018) anfører at bebyggelsesprocenten i det område som lokalplan og lokalplantillæg dækker, ikke må overstige 90%, og bygningshøjden ikke overstige 2 1/2 etage. Der kan gives tilladelse til en højere bebyggelsesprocent ved udfyldning i randbebyggelse, ligesom der kan gives tilladelse til øgede hushøjder ved erstatningsbyggeri, såfremt højden matcher tilgrænsende bebyggelse og helhedshensyn taler for det. Lokalplan 0000-41 / 29.06.2009, arbejder endvidere med følgende ekspliciterede bevaringshensyn:

“De fysiske rammer for en mangfoldig og levende bymidte skal være gode og spændende. Den centrale bymidte skal derfor bevares som det sted, hvor Koldings historie træder tydeligt frem og fortælles af det historiske gadenet, der sammenbinder de enkelte beva-



- 2 SAVE-registrering værdi 2
- 3 SAVE-registrering værdi 3
- //// Fortidsminders 100 m fredningslinje (Koldinghus, Sønderbro)
- //// Beskyttet natur (Slotssøen, Kolding Å Naturbeskyttelse §3)

Fredning og beskyttelse i Kolding Inderhavn 1:5000



Vedtagne lokalplaner i analyseområdet, hvor det samlede planunderlag er uensartet. Uensartetheden er et resultat af, at lokalplanlægningen er skabt over en længere årrække og er et produkt af forskellige tiders tænkning og behov. Særligt i områderne mod havnen er oplevelsen af de historiske bygninger og byrum præget af, at den skala, som der siden 00'erne er blevet bygget i, er øget betragteligt. Der er derfor et behov for at se på byens historiske og geografiske sammenhænge i lyset heraf.

ringsværdige huse og gademiljøer af høj historisk, arkitektonisk og oplevelsesmæssig værdi". "Lokalplanen skal bevare miljøer, bebyggelser, gaderum og pladser og søge at sikre bybilledet arkitektonisk kvalitet. Nybyggeri og fornyelse af bymidtens bygninger skal ske med respekt for det bestående gedeforløb og bebyggelser".

0013-13 (2002) Bygningshøjden må i dette lokalplanområde ikke overstige 5 etagers højde.

0013-21 (1985) Bebyggelsesprocenten må i dette lokalplanområde ikke overstige 90%, og bygningshøjden må ikke overstige 2 1/2 etage. Ny bebyggelse skal indordne sig eksisterende bebyggelse hvad angår taghældning, materialevalg og facader og må ikke fjernes eller ændres uden byrådets særlige godkendelse.

0034-1A (1979) (Pakhustorvet) Formål med lokalplan angives til at bevare pakhus og silobygning. Bebyggelsesprocenten må i det område som denne lokalplan dækker ikke overstige 90%.

0036-11 (1994) I denne lokalplan opereres der med en differentieret byggelsesprocent på hhv. 95% og 110% og med differentierede højder. Mod Buen tillades byggeri i op til 4 etagers højde. Byggeri skal i udformning og materialevalg harmonerer med den omkringliggende bebyggelse.

0036-13 (2001) Formål beskrives bl.a. som at muliggøre opførelse mod Toldbodgade af tre punktetaagebebyggelser på 8 etager og 27,5 meter til liberale erhverv.

0036-42 (2019) Bebyggelse må i dette lokalplanområde opføres i max 7 etager. Herudover kan der etableres delvis frilagt kælderetage i form af "plint", der optager grundens terrænspring.

0036-71 (2017) Bebyggelsesprocenten er markant øget, uden at der angives procent. Bygningshøjden må i områdets to byggefelter ikke overstige kote 30, hvilket svarer til 6-7 etager som ved SDU. Tekniske installationer kan tillades under kote 33.

Udover de loklapaner som der er redegjort for ovenfor, har formål og bestemmelser for en række tilgrænsende lokalplanområder også indvirkning på oplevelsen af kulturarvsværdier i det område som DIVE-analysen beskæftiger sig med, især fordi der i disse er introduceret nye øgede højder. Dette gælder især:

0042-13 (Design City lokalplanen)

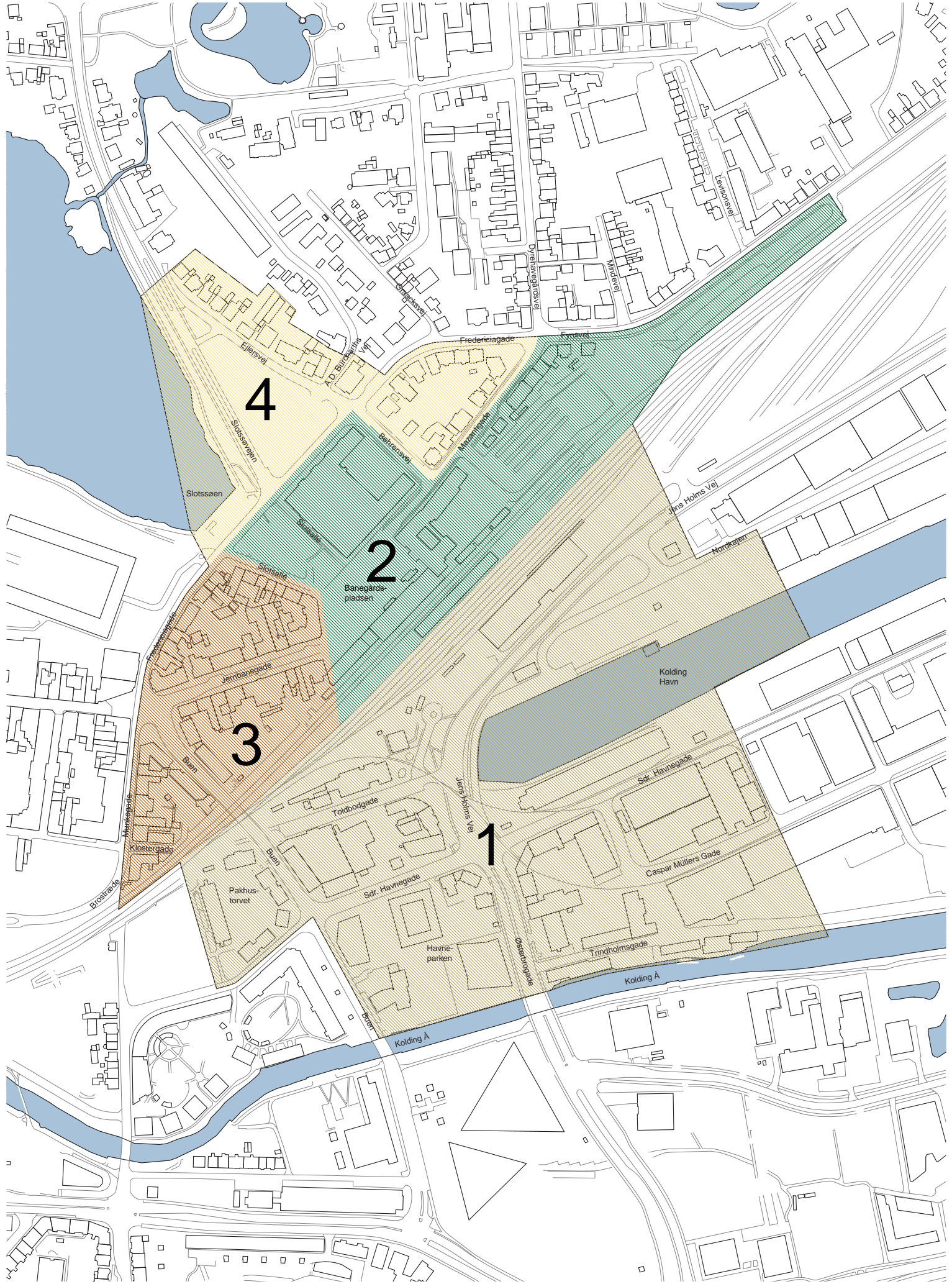
0042-13-01

0042-15 (Kolding Sky – nyere realiseret højhusbyggeri)

0042-21 (Marina City, stort kommunalt udviklingsproces)

I en ny helhedsplan fra 2017 (https://www.kolding.dk/media/gyimlnad/helhedsplan_kolding_bymidte_reduceret.pdf) beskrives flere intentionelle bevaringshensyn, som dog endnu ikke er juridisk bindende. Her står på side 19: "Tidligere var interessen for bevaring overvejende knyttet til enkelte huse af særlig arkitektonisk eller kulturhistorisk værdi. I fremtiden bør helhederne i højere grad prioriteres. Helhed og sammenhæng kan sikre særlige byarkitektoniske kvaliteter uden at husene i sig selv er værdifulde. Derfor skal der lægges særlig vægt på styrkelse af den karakteristiske bebyggelsesstruktur i bymidten. Generelt skal byggeri i bymidten være af høj kvalitet, men der kan være varierede krav til udformning og højder alt efter hvor i bymidten, man vil bygge. Samtidig skal det dog respektere og tilpasse sig omkringliggende byggeri på en række punkter - herunder i forhold til facadeflugt og proportionering."

Samme sted hedder det: "Ny bebyggelse skal kunne udformes som nyt moderne byggeri, der udtrykker sin egen tids arkitektur - dog afstemt med omkringliggende byggeri. Når der bygges op til eller i et miljø med mange bevaringsværdige bygninger skal nyt byggeri indpasses hensynsfuldt."



Analyseområdets fire delområder, 1:4000

AFGRÆNSNING AF ANALYSEOMRÅDET

For at sikre at DIVE-analysen på både et overordnet plan og på et mere specifikt bydelsniveau skal kunne bruges som et strategisk underlag for det kommende lokal- og kommuneplanarbejde, har vi inddelt analyseområdet i en række mindre delområder. Afgrænsningen af disse er bestemt på baggrund af læsninger af by- og matrikelstrukturen og områdernes respektive bebyggelsestypologier. Delområdernes afgrænsning er endvidere bestemt på baggrund af en læsning af de eksisterende lokalplaner. Delområdernes afgrænsning er i løbet af analyseprocessen blevet justeret i dialog med den for DIVE-analysen nedsatte arbejdsgruppe. Underopdelingen i delområder gør det muligt at arbejde med differentierede udviklings/bevaringsstrategier, som er målrettet ifht. de enkelte områders identificerede værdier og udfordringer.



Skråfoto fra sdfe / kortforsyningen.dk

TRIN 1 BESKRIVELSE

TOPOGRAFI OG LANDSKABSTRÆK



Buen, pakhuset på Pakhustorvet, sydbanen og saftstationen set fra Koldinghus, 1925, Kolding Stadsarkiv

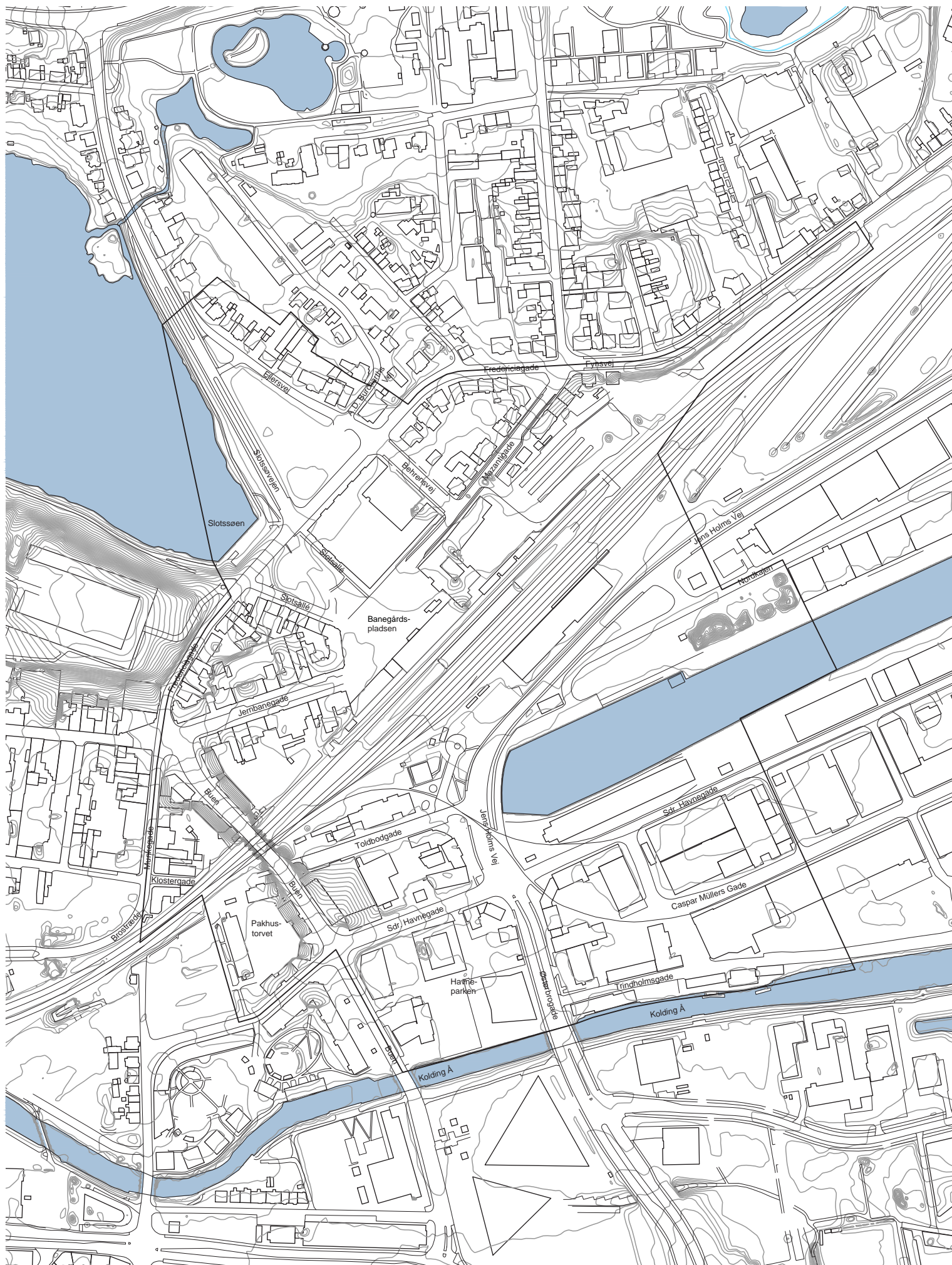
Sammenhænge mellem topografi og byudvikling

Det særlige landskab ved Kolding med tunneldale, fjord, søer, åer og bække blev skabt i istiden. Landskabet har haft afgørende betydning for Koldings placering og udformning. Byen omtales første gang i 1230. Det er nogenlunde samtidig med at det første Koldinghus grundlægges. De ældste spor fra Sankt Nicolai Kirke stammer også fra denne tid. Byen er opstået ved Kolding Ås udløb i Kolding Fjord. Her var et vadested hvor nord/sydgående trafik kunne passere over åen, inden den udmundede i Kolding Fjord - og en naturlig åhavn. Ved åens nordside etableredes i løbet af 11-1200-tallet en handelsplads som sidenhen udviklede sig til et større bysamfund. Den gamle bykerne ligger i bunden af tunneldalen, der fra fjorden fortsætter mod vest, og som gennemstrømmes af Kolding Å. I dag breder byen og dens forstæder sig op ad dalsiderne og ud i det omgivende landskab, som istidens moræner har modelleret.

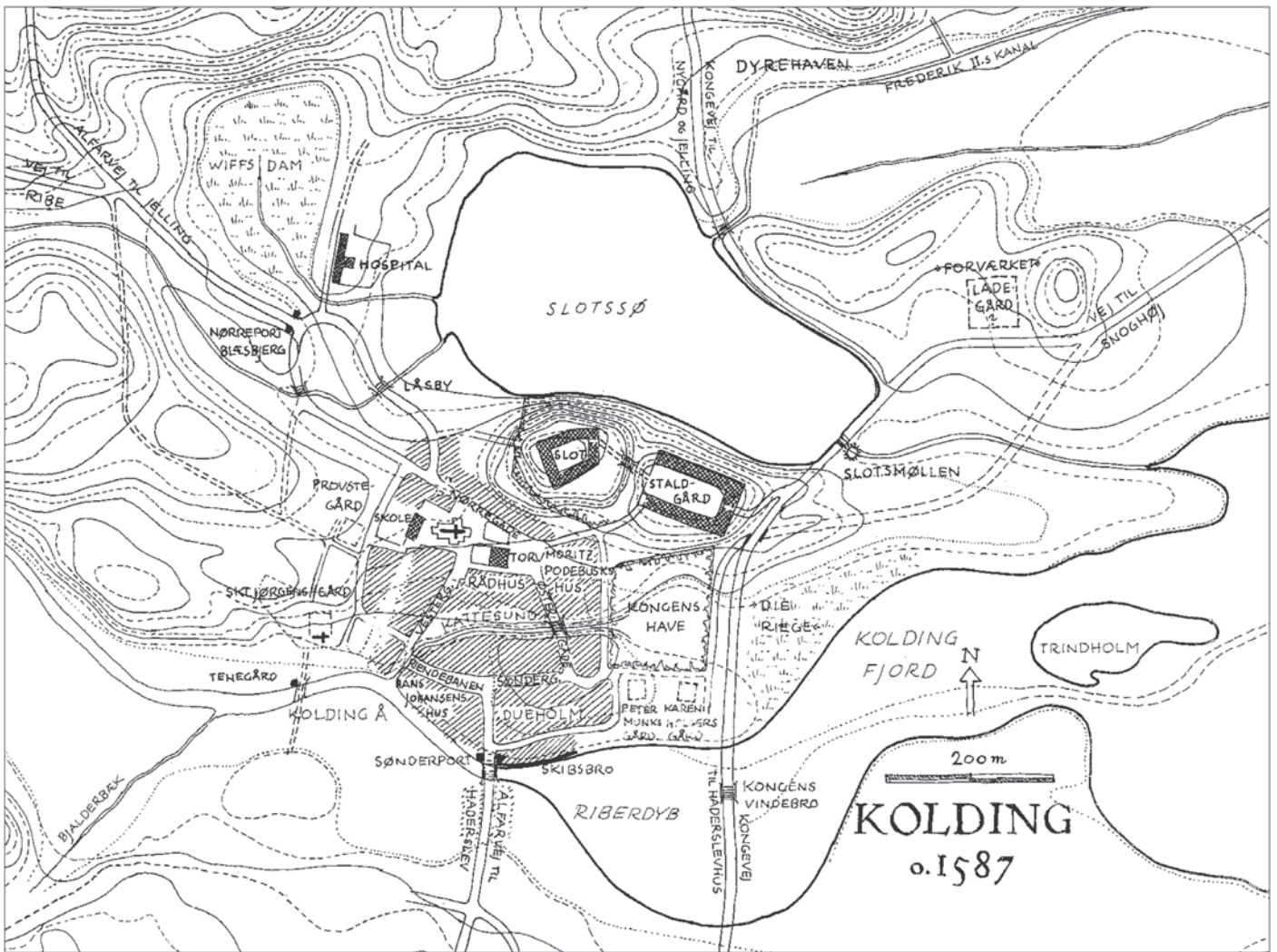
Midt i dalen og nord for bykernen ligger den 22 meter høje slotsbanke som er dannet af de lermasser som blev skubbet op af isen under istiden. Det var naturligt at placere Koldinghus' fæstning på dette højdedrag, fordi anlægget med denne beliggenhed ville kunne ses langvejs fra og blive et markant vartegn for byen. Det første Koldinghus blev anlagt af Erik Glipping (1259-86) i 1268 for at kunne beskytte rigets sydligste grænse. Sankt Nicolai Kirke kan så vidt vides dateres tilbage til samme tid. Selvom den ligger lidt lavere i landskabet, var også den med til at tegne byens profil – set fra å og fjord. Koldinghus var mod nord beskyttet af vand. Her ligger den dag i dag den 12 ha. store, opstemmede Slotssø. Vandstanden i søen er reguleret således at overfladevand fra området rundt om slotsøen via "Slotssøledningen" løber ud i Kolding Havn. En parkeringsplads blev i 1968 anlagt i søen ud for Ejlersvej på en opfyldning. Også ved havn og å er der i tidens løb ændret på de topografiske forhold. Trinvis havneudbygninger og forlægninger af åen, samt inddæmning og opfyldning af arealer ud for den saftstation, som De Danske Spritfabrikker drev i perioden 1899 og frem til 1970 (men i dag er revet ned), er markante eksempler på, hvordan de naturgivne forhold over tid er blevet bearbejdet og har taget form af menneskelige aktiviteter. Muligheden for at opleve den nære sammenhæng mellem vand og by, er gradvist, fra middelalderen og frem, blevet mindre og mindre, i takt med at havnen og åen er blevet flyttet og formet, og at byen har udviklet sig.



Prospekt af Kolding set fra nordvest, 1827, tegning af Jens Jørgen Fyhn, Kgl. Bibliotek



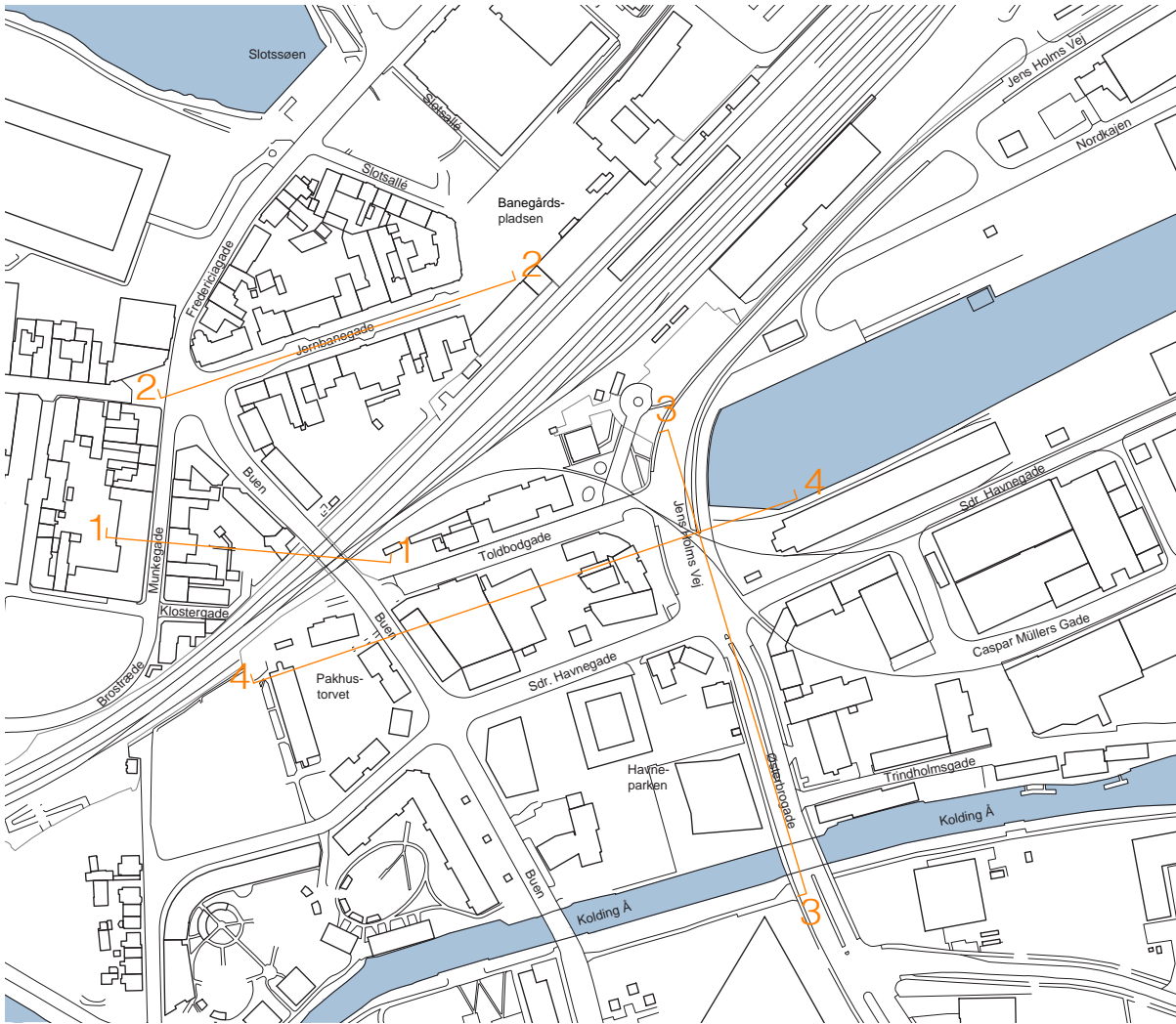
Kotekort 0,5 m koter 1:4000



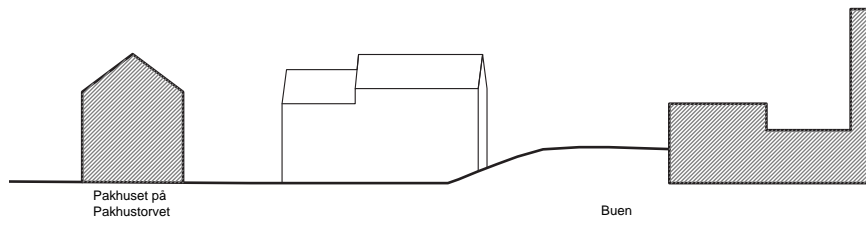
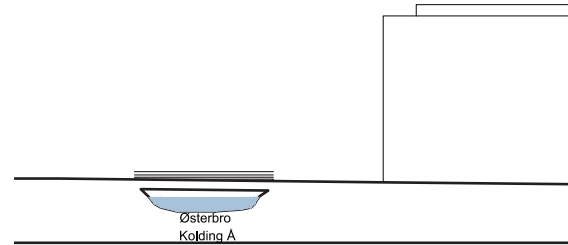
Kolding 1587, rekonstrueret kort, Kirkerne i Kolding

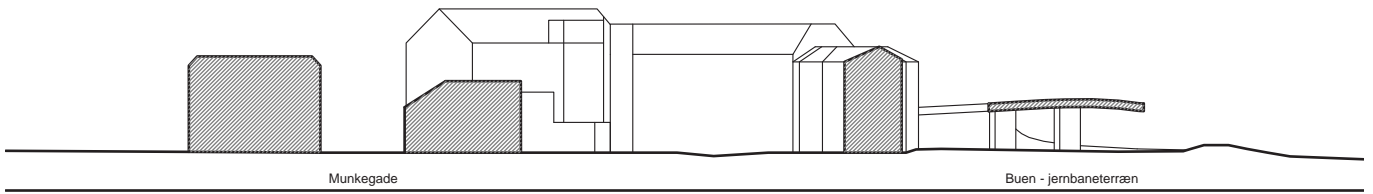


Fynsvej ligger højere end jernbane- og havnearealerne

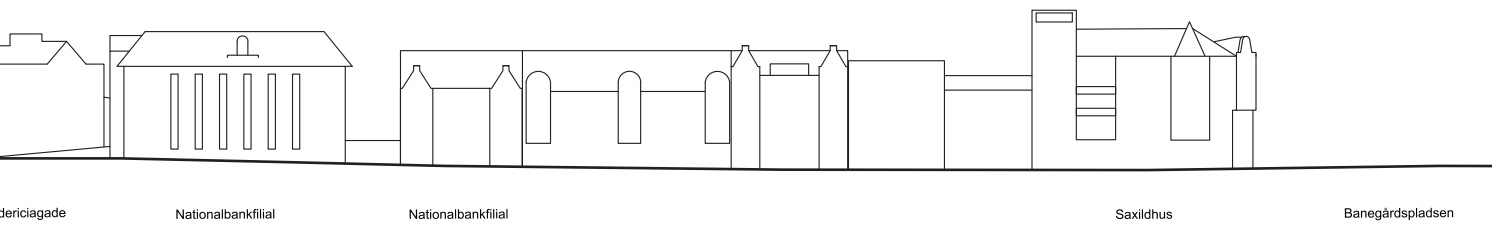


Snit placeringer 1:4000

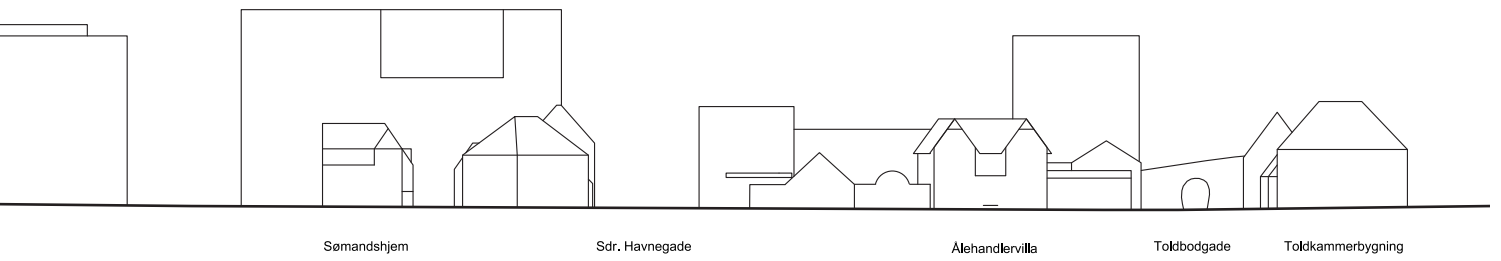




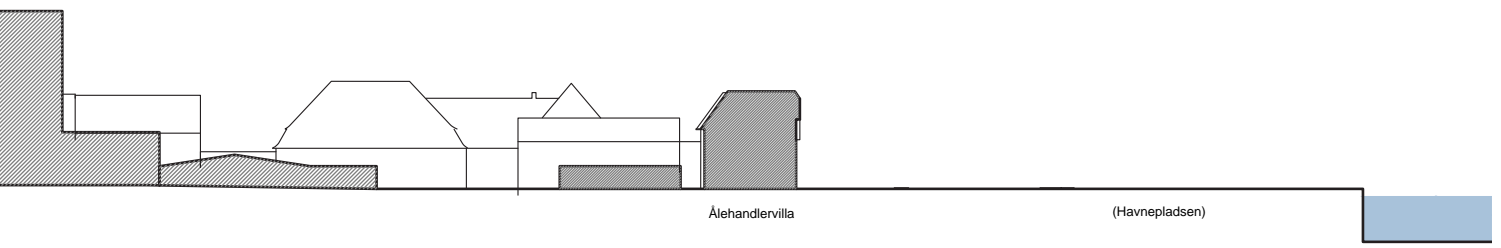
1 Snit gennem Munkegadekarréen 1:1000



2 Snit Jernbanegade 1:1000



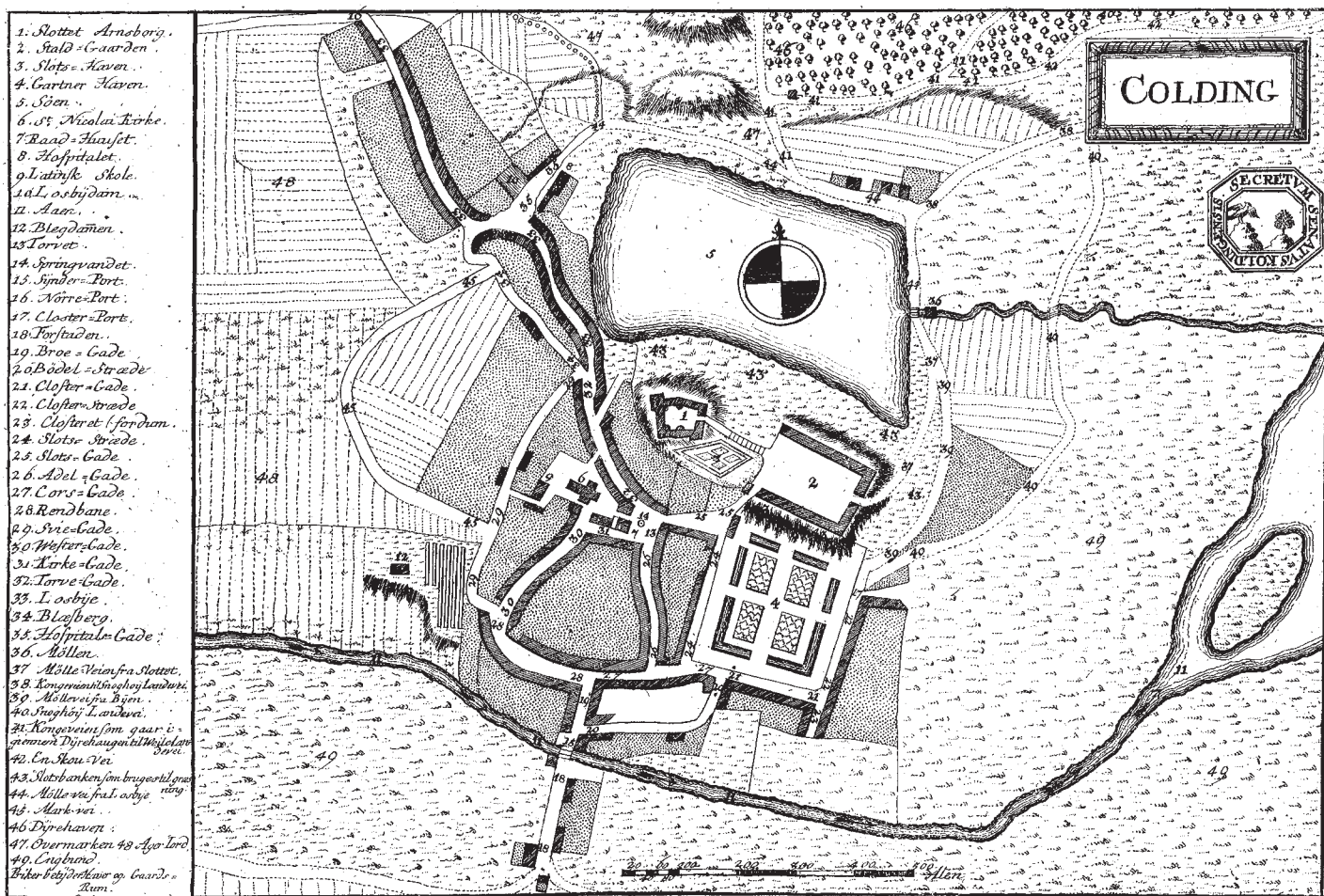
3 Snit Østerbrogade 1:1000



4 Snit gennem Toldbodgadekarréen 1:1000



Rantzau prospekt Kolding 1587, KoldingWiki



Kort fra 1768, Kolding Stadsarkiv

KOLDINGS HISTORISKE UDVIKLING

Før år 1800 - Byens tidligste historie

Kolding er opstået ved et vadested over Kolding Å, hvor flere landeveje løb sammen og passagen mellem nord og syd var mulig. Kolding opstod som bymæssig bebyggelse i sidste halvdel af 1100-årene. I 1248 anlagdes slottet Koldinghus ved byen. Byens kongelige privilegier er omtalt første gang i skriftlige kilder i år 1321. I 1452 fik Kolding eneret på handel i hele Koldinghus Len. Handel med bl.a. stude var tidligt af stor betydning for byens udvikling. Kolding Å dannede igennem flere århundreder toldgrænsen mellem Kongeriget Danmark og Hertugdømmerne sydpå. Ved Kolding Å inddrev man told fra de mange stude og heste, der kom nordfra og blev solgt til bl.a. Holsten og Elben. I 1500-årene og frem til begyndelsen af 1600-årene var Koldinghus kongelig residens. Slotsmøllen blev opført i 1570 på initiativ af enkedronning Dorothea, der boede på Koldinghus. Slotsmøllen var en kornmølle, der anvendte Slotssøen som mølledam. Møllen var ejet af kongehuset frem til 1765, hvor den blev solgt til private.

1801-1865 - Havneudbygning og tidlig industrialisering

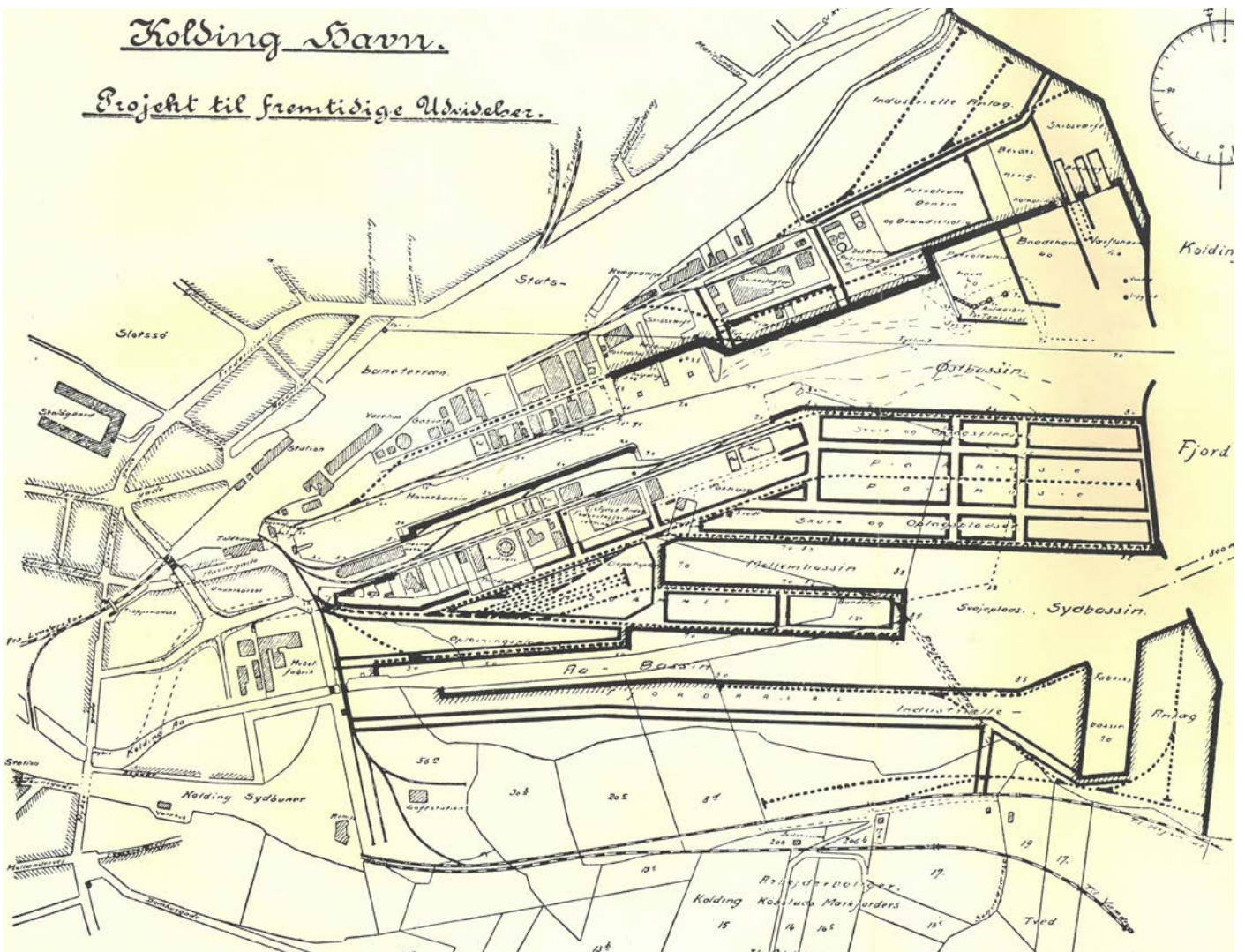
I perioden fra begyndelsen af 1800-tallet og frem til 1865 var byudviklingen i Kolding især kendetegnet ved havneudbygning og tidlig industrialisering og ved at Koldinghus Slot i 1808 brændte ned. Byens befolkning voksede i denne periode. En folketælling fra 1801 angiver at der på dette tidspunkt var 1672 indbyggere i Kolding. Dette tal bliver i perioden frem til 1855 mere end fordoblet, til 3476 indbyggere. Byen ernærede sig på dette tidspunkt primært ved brændevinsbrænderi, jordbrug og handel. Mindre industribedrifter skød op. I 1843 blev der anlagt en egentlig havn i Kolding.

1866-1915 - Infrastrukturudbygning

Den infrastrukturelle udvikling som mod slutningen af 1800-tallet fandt sted i Kolding, med etableringen af jernbanen i 1866, ændrede den tidligere naturgivne kobling mellem byen og havnen. I perioden omkring år 1900 blev Jernbanegade udbygget, med en række prominente bygninger. Byen blev, med det store infrastrukturelle tiltag, som gennemførelsen af jernbanen var - og med anlæggelsen af en senere række lokalbaner - devist frakoblet det landskab og den havn som ellers havde været årsagen til at byen var vokset frem netop her. Kreaturkspeditør Jens Holm udnyttede jernbanens ankomst til at sætte kreaturhandlen i system. Han fik kreaturer bragt med jernbanevogne til Kolding Banegård som så blev præsenteret og solgt på Kolding Eksportmarked på havnen og derefter sejlet væk i store kreaturbåde. Kreaturhandelen gjorde Kolding Havn til en af de største provinshavne i Danmark. Ved havnen etablerede De Danske Spritfabrikker i 1899 en saftstation, hvortil omegnens landmænd kunne afsætte deres sukkerroer. Efter udvinding af saften blev den med skib transporteret til Assens Sukkerfabrik i særlige tankbåde. Der blev kort efter etableringen af saftstationen også anlagt jernbanespor over åen til den søndre kaj. Disse blev i 1904 forlænget helt ud til den søndre mole, hvorefter det pakhuis som i dag kendes som Bornholmerpakhuiset blev bygget. I 1909 gennemførtes en større havneudvidelse, hvor svajebassinet blev udvidet og havnebassinets og sejlrendens dybde øget. Ved den anledning blev også Slotsmøllebækken rørlagt. De fjernede masser blev brugt som opfyldning ved havneområderne mod nord, hvor slagteriet og eksportmarkedet blev anlagt.

Koldinghavn.

Projekt til fremtidige Udvidelser.



Stads- og havneingeniørens planer for havnens fremtidige udvidelser, ca.1915, Kolding Stadsarkiv



Havneudvidelse 1890'erne, Kolding Stadsarkiv



Havneudvidelse Trindholmskaj 1937, Kolding Stadsarkiv

Byens befolkningstal blev øget betragteligt i denne periode. En folketælling fra 1880 angiver at der på dette tidspunkt var 7141 indbyggere i Kolding. Dette tal var allerede i 1911 mere end fordoblet til 16638 indbyggere. Kreaturhandel og fiskeeksport, samt handel med frø og gødnings- og foderstoffer, og bryggerivirksomhed var på dette tidspunkt nogle af byens vigtigste erhverv. I 1872 stiftedes Aktieselskabet Slotsmøllens Fabrikker, og samtidig købte bryggeriet den jord, som den tidligere havde forpagtet. Ved selskabets stiftelse omfattede virksomheden gødningsfabrik, bryggeri, malteri og bageri. Slotsmøllen producerede fra 1882 bayersk øl.

1916-2000 - Topografiske ændringer

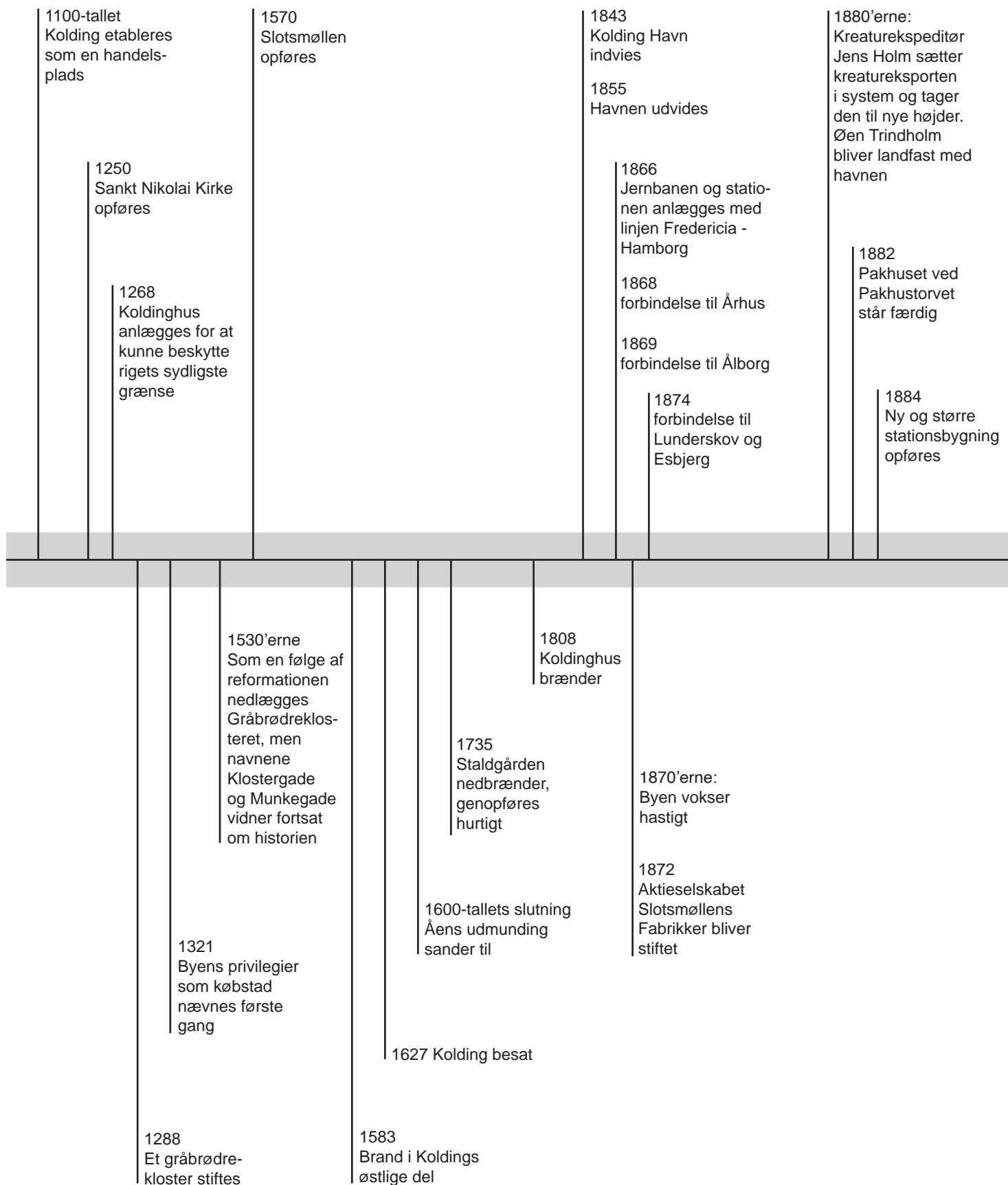
Perioden 1916 til 2000 blev indledt med et par meget store og gennemgribende anlægsarbejder. Projekterne var indbyrdes forbundne, og realiseringen af det ene; forlægningen af åen (1916-1918) mod syd - betingede gennemføringen af det andet; etableringen af Buen. Buen var en ny eleveret gadegennemføring som skulle gå fra hjørnet af Jernbanegade/Munkegade over banelegemet til det sted hvor åen tidligere havde løbet. Buen blev indviet i 1921. Gennemførelsen af indgrebet krævede både ekspropriation og nedrivning af flere ejendomme. Med nedlægningen af de tidligere baneovergange og med opførelsen af Buen ændredes bystrukturen radikalt og oplevelsen af byens historiske og landskabelige sammenhænge svækkedes. Både fysiske og visuelle koblinger mellem havnen og byen blev afskåret og monumentalbygninger, som før havde været orienteringsgivende i bybilledet, blev i bogstavelig forstand gemt bagved den nye hævdede vejtracé, der på én gang er en vigtig forbindelse og en enorm barriere. Samtidig med - og i kølvandet på - anlæggelsen af Buen, opførtes en række nye bygninger, flere med monumental karakter. Toldkammerbygningen blev indviet i 1919, Godset i 1920, hjørneejendommen ved Buen i 1922, nationalbankfilialen i Jernbanegade 27 i 1924 og biblioteket i Jernbanegade 25 i 1939. For at forbinde havn og banegård blev der i 1930 etableret en gangtunnel mellem Jernbanegade og havnen. Ved Banegårdspladsen blev der i 1929 opført en ny Post- og Telegrafbygning, tegnet af arkitekt Viggo Norn (se kort side 32). I 1930 havde Kolding et befolkningstal på knap 22.000.

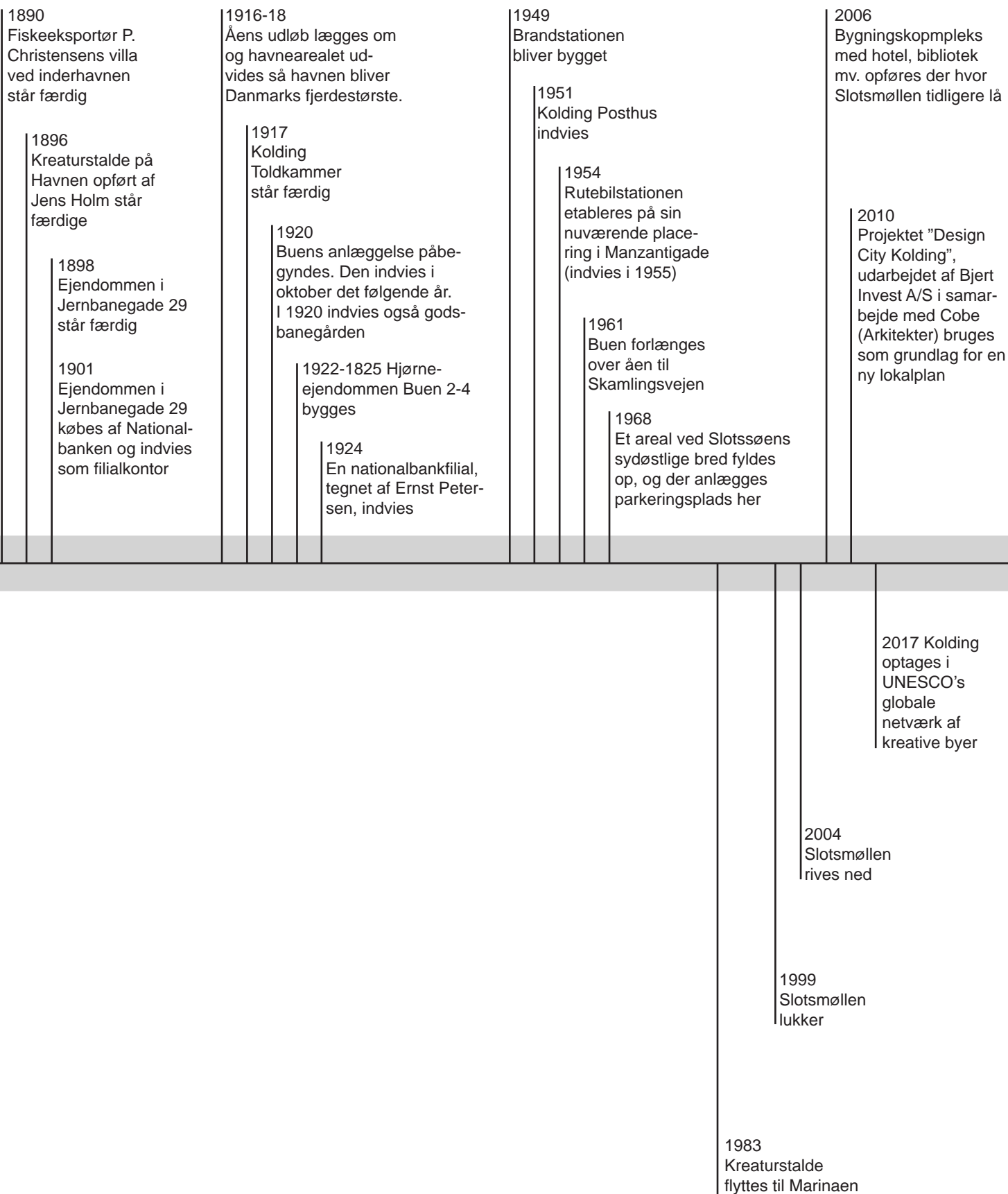
Privatbanernes spor blev nedlagt i perioden 1930- 1970, og en ny rutebilstation blev anlagt i Mazantigade, bag posthuset, i 1955. Frøkontoret nedrives i 1970, samtidig sker der i hele perioden en gradvis udbygning og opdatering af havneanlæggene. Kolding Eksportmarked overtages af Kommunen i 1918. Eksporten var på sit højeste i 1960'erne, hvor der blev eksporteret over 150.000 stk kvæg pr. år, men herefter faldt eksporten drastisk. I starten af 1980'erne blev halvdelen af de gamle kreaturstalde flyttet til Marina Syd, hvor de bl.a. skulle fungere som klubhuse for maritime foreninger. Omkring år 2000 flyttede de sidste rester af Kolding Eksportmarked til Eltang.

2001-22 - Paradigmeskift - Skalaen sprænges

Saftstationen blev i 2004 revet ned. Samme år nedrev man Slotsmøllen. Der introduceredes med bl.a. lokalplanen for Design City fra år 2000 en ny skala i de bynære havnarealer, som gradvist forandrede byens udtryk. De bygninger som tidligere kunne opleves som havende en monumental karakter, mistede, idet der blev opført stadigt større bygninger op ad dem, noget af deres udsagnskraft. Dette gælder bl.a. Toldkammerbygningen, det tidligere sømandshjem, den tidligere skibshandlerbygning og Ålehandlervillaen. Tendensen blev forstærket af, at de monumentale bygningers oprindelige funktioner i årenes løb var flyttet ud. Byens befolkningstal var i 2022: 61.638 indbyggere.

TIDSLINJE





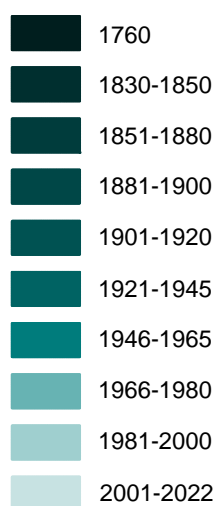




Sdr. Havnegade med vejerbod og ældre bygninger langs Østerbrogade / Jens Holms Vej. Bag rødstensbygningerne fra omkring 1900 ses bygningerne i den nye skala, bygget fra 2003 til 2020.

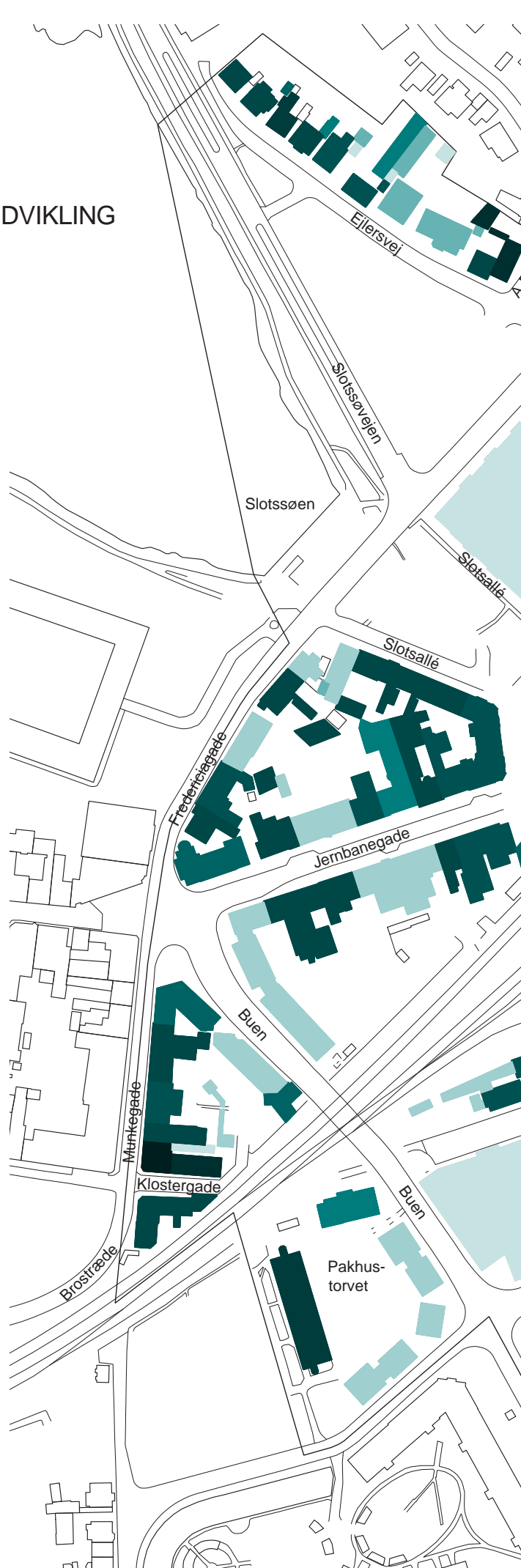
TRIN 2 FORTOLKNING

SYNLIGE SPOR - NEDSLAG I DEN HISTORISKE UDVIKLING

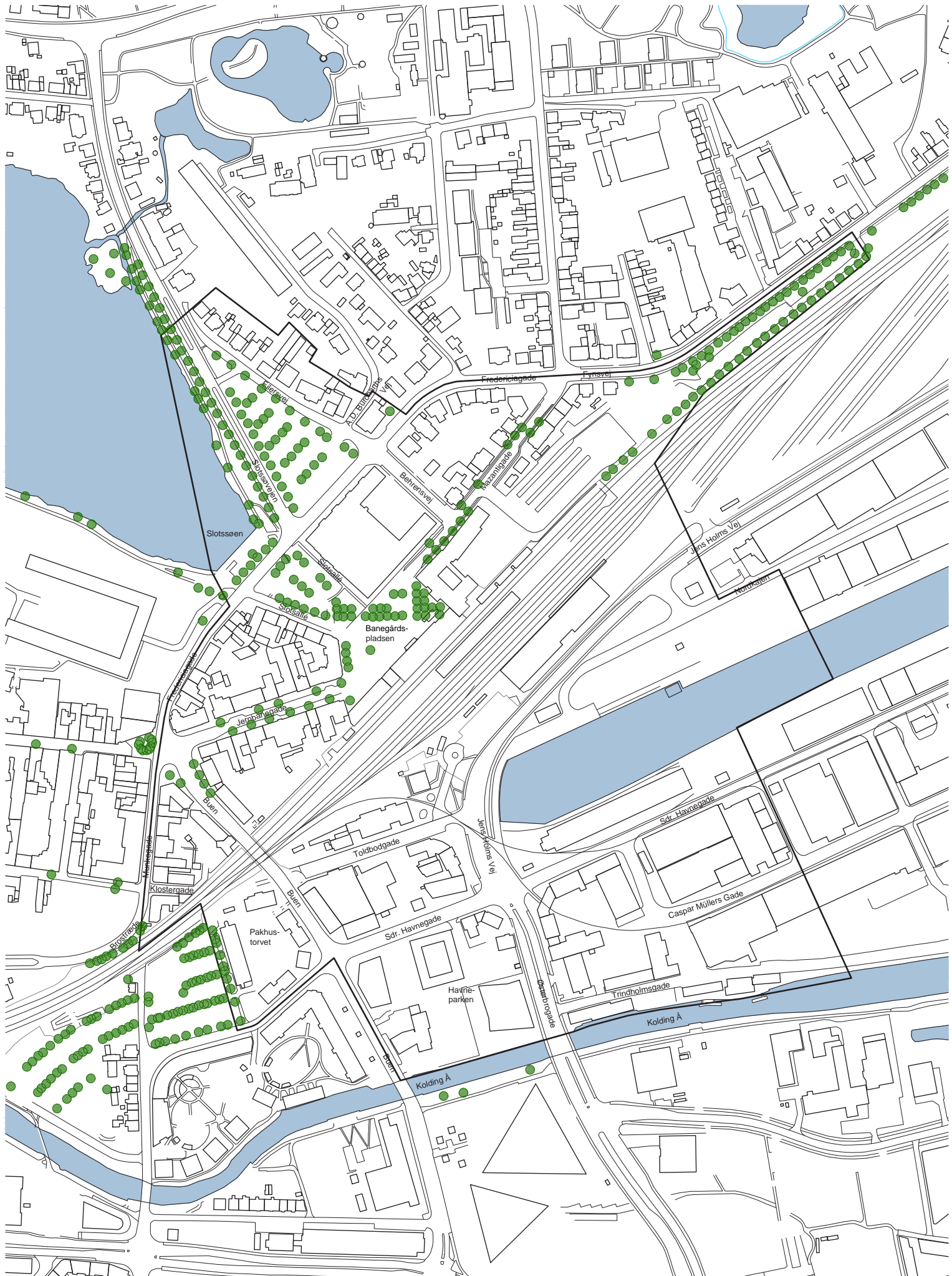


Byggeår primært fra
BBR (med forbehold) og
Huse & pladser i Kolding,
Leif Leer Sørensen

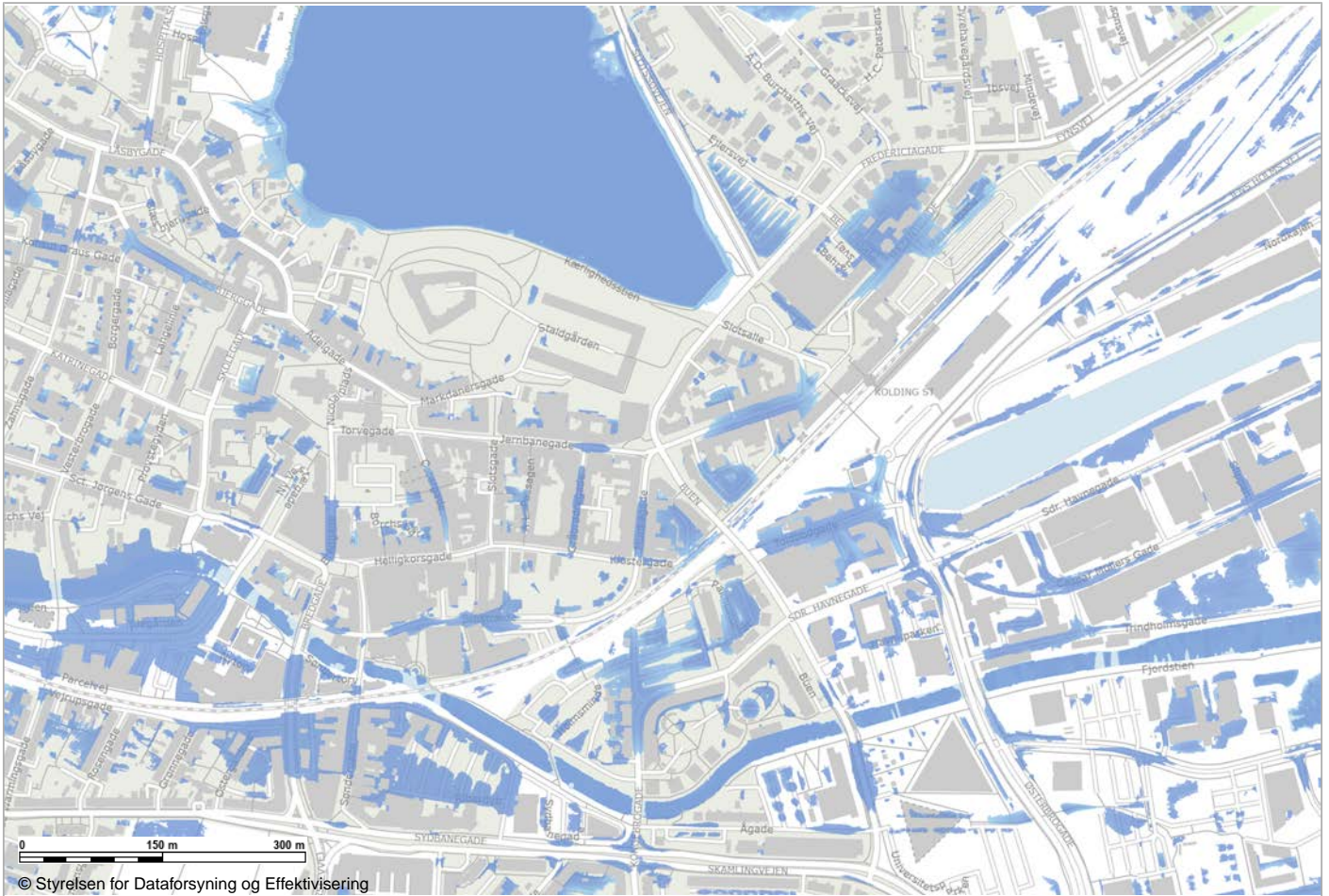
Bygningers byggeår 1:2500. På kortet er bygningsalder markeret, så de ældste bygninger har den mørkeste farvetone.



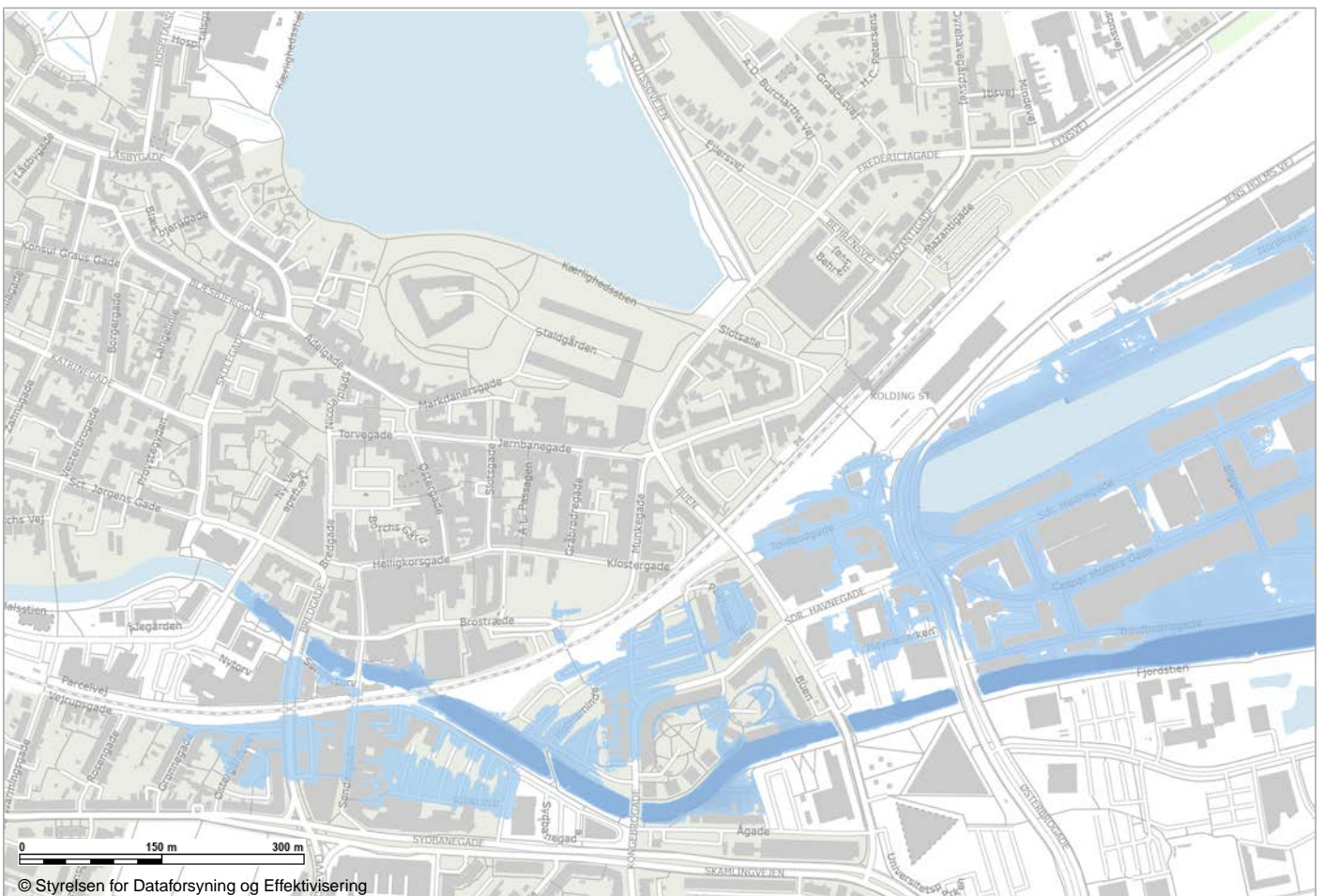




Eksisterende træer 1:4000



Ekstremregn 60 mm, sdfc



Havvandsstigning 1,5 m, sdfc



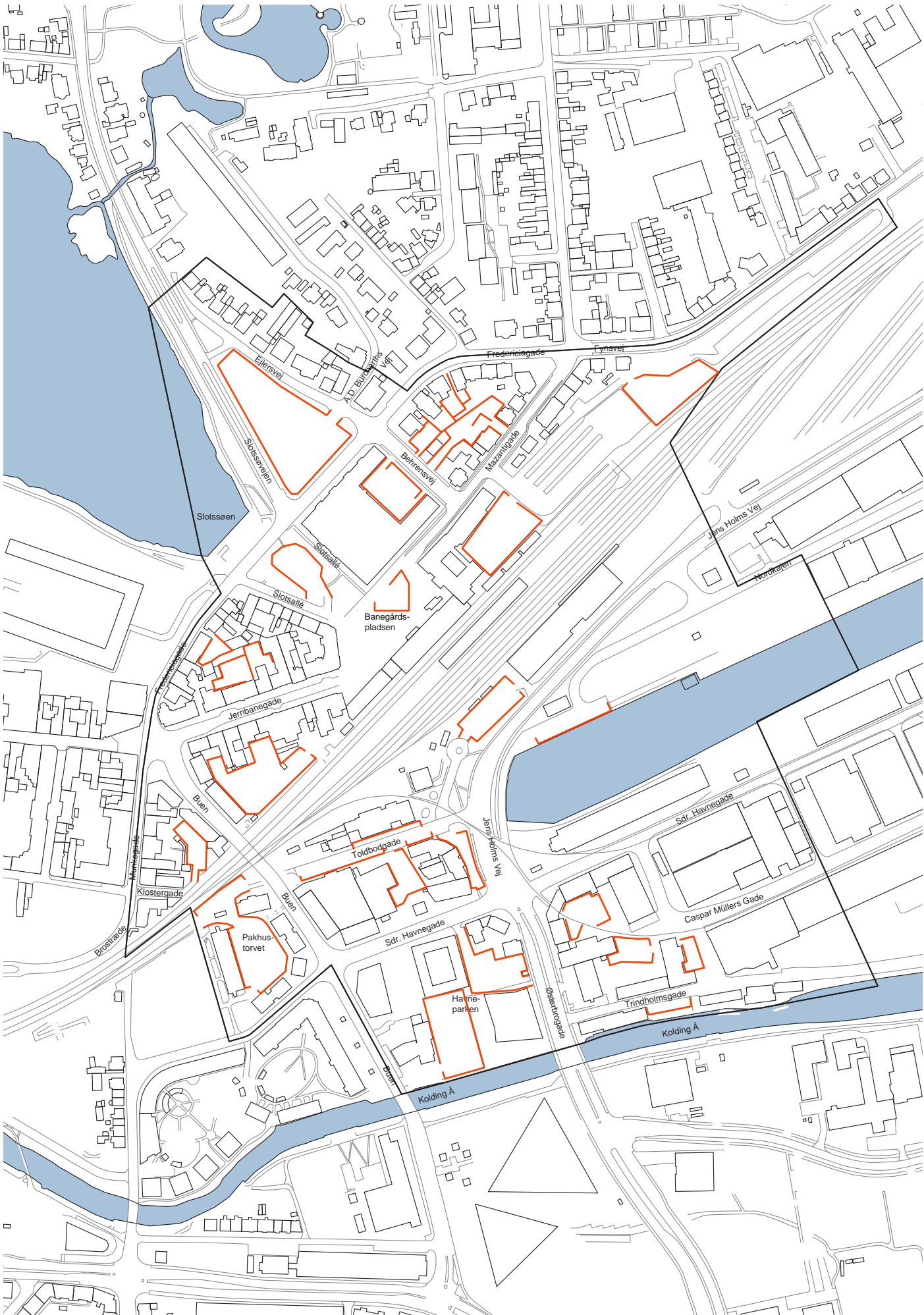
Bygninger med monumentkarakter 1:4000



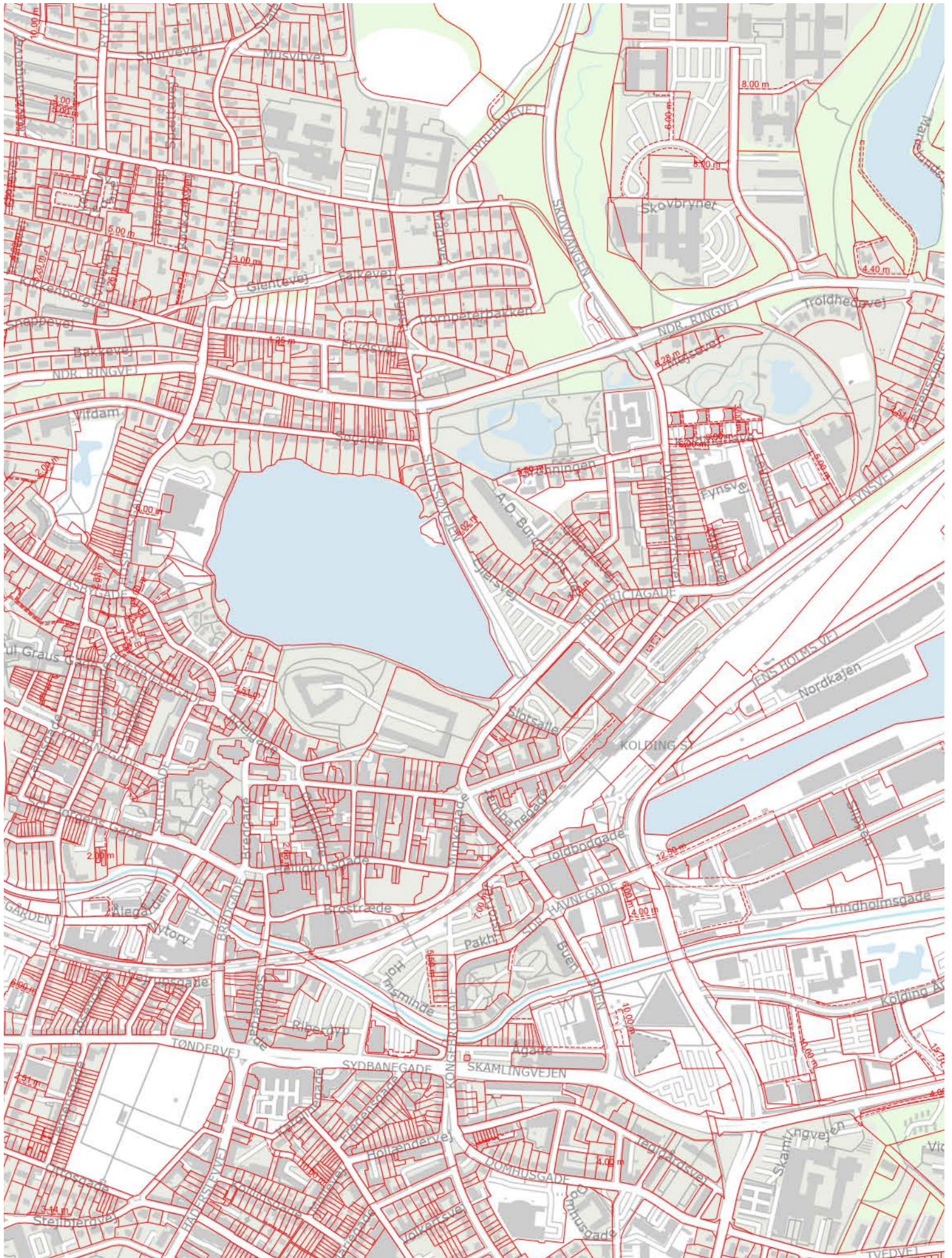
Buen, Toldbodgade, Sdr. Havnegade, 1956, Danmark set fra luften



Inderhavnen før 1940, Kolding Stadsarkiv



Parkeringspladser 1:4000



Nutidigt matrikelkort, sdfc



Pakhuset på Pakhustorvet



Toldbodgade set mod havnebassinet



Sdr. Havnegade set mod havnen



Toldbodgade 1917, før Buen, Kolding Stadsarkiv



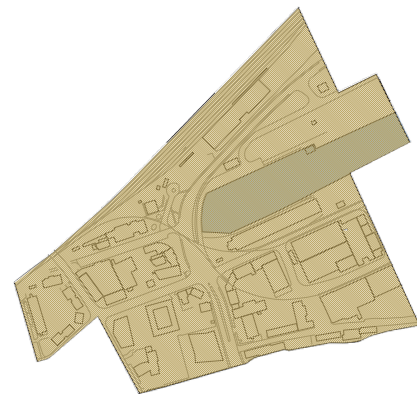
Pakhus på havnen fra 1919 og Hedegaard siloen fra 2003



En ny skala bag de gamle havnebygninger



Ålehandlervilla og Toldbod for enden af havnebassinet



NEDSLAG I UDVIKLINGEN AF DELOMRÅDE 1

Fortolkning

Synlige spor - nedslag i den historiske udvikling

Delområde 1 er kendetegnet ved en markant infrastrukturudbygning, som har ændret de naturgivne forhold i området.

Inderhavnsens udviklingshistorie er primært et resultat af nyere tids funktionskrav og behov - dvs. fra det 20. århundrede og frem. Delområdetets ældste bygning er pakhuset på Pakhus-torvet, der kan dateres tilbage til 1880. Resten af bebyggelsen i delområdet er yngre. I hovedtræk er der tale om tre udbygningsfaser, båret af hver sine planlægningsmæssige og arkitektoniske logikker.

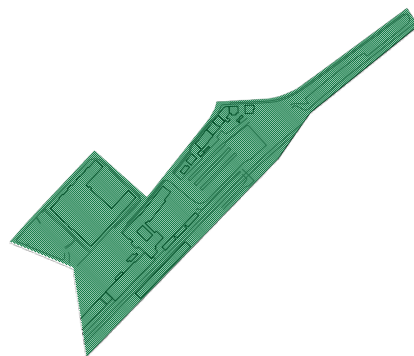
I den første fase, som strækker sig fra år 1900 og frem til 1960'erne, blev åen flyttet, havne-bassinet uddybet og tilpasset til de havnefunktioner, som man på det tidspunkt havde brug for. I denne fase opførtes også en række bygninger med monumental karakter, som med sine facader henvender sig aktivt mod havnebassinet. Disse bygninger - i hvilke funktion og repræsentation er uadskillelige - skulle tegne byens ansigt mod fjorden. Mange af dem er tegnet af navngivne arkitekter. I denne ubygningssfase anlagdes også Buen.

I den anden fase som strækker sig fra 1960'erne og frem opførtes ved inderhavnen en række nye bygninger, som skulle huse forskellige havnerelaterede funktioner. Det er brugsbygninger som lagerhaller, siloer og tekniske anlæg. I modsætning til tidligere tiders repræsentationsbygninger er disse bygningers udtryk relativt anonyme og reduceret til deres funktion og konstruktion. Bygningerne har ingen forside eller bagside og henvender sig ikke aktivt mod hverken gade eller havn.

Senere fra år 2000 og frem er en serie af nye bygninger kommet til. De huser funktioner, som ikke er specifikt havnerettede. Det er primært bygninger indrettet til undervisnings-, erhvervs- og boligformål. Med dem introduceres en ny skala i området.



Banegårdspladsen



Mazantigade



Banegårdspladsen - 'Sneglen' set mod Slotssøen



Fynsvej møder Mazantigade



Posthuset og Banegårdspladsens belægning / indretning



Fynsvej set mod øst 1938, Kolding Stadsarkiv



Landskabskilen langs Fynsvej og jernbanen

NEDSLAG I UDVIKLINGEN AF DELOMRÅDE 2

Fortolkning

Synlige spor - nedslag i den historiske udvikling

Delområde 2 inkluderer området ved station, posthus og busterminal samt den nyere tilkomne bygning på Slotsmøllegrunden, som indeholder bibliotek, hotel og erhverv. Området rummer også en enkelt husrække i Mazantigade, bestående af karréejendomme opført i perioden efter anlæggelsen af jernbanen ca. år 1900. Karreen vender ud mod busteminalen og jernbanesporene. Også området mellem Fynsvej og jernbanen, som idag bruges til parkering, er medtaget i delområde 2. Parkeringsmulighederne er i dette delområde righoldige. Man kan parkere på Banegårdsbanepladsen, ved "Sneglen", bag bebyggelsen på Slotsmøllegrunden, bag posthuset og bag busterminalen, nedenfor Fynsvej.

Banegårdsbygningen er et af områdets mest monumentale bygningsværker. Den er opført 1882-83 og er en rigt artikuleret, rød teglstensbygning af historicistisk tilsnit. Den har en symmetrisk opbygning med en række dekorative elementer i facaden. Telegrafbygningen som er opført i 1929 sekundærer den, og lægger sig med sin røde teglfacader og nyklassicistiske opbygning i fin forlængelse heraf og er med til at definere Banegårdspladsens rum. Det samme gælder posthuset, der blev opført i 1951. Bygningen er trods den noget senere opførelse fint tilpasset til både banegårds- og telegrafbygningen. Og selvom den stilistisk trækker veksler på sin egen tids funktionalistiske arkitektoniske formsprog går den alligevel fint i spænd med nabobygningerne, bl.a. pga. materialepaletten; de røde teglfacader og det røde tegltag, samt de righoldige dekorative detaljer i murværket. Nyere tids udvikling med introduktionen af byggeri i meget stor skala og funktionstømning/ændring af bl.a. banegård og posthus gør at forskellige tiders aftryk i delområde 2 ikke længere er ligeværdige. I det markante, historie bærende bygninger tømmes for deres oprindelige funktioner svækkes de som historie bærende og orienteringsgivende elementer. Dette gælder bl.a. for banegården og posthuset. Byrummet mellem de historiske bygninger er redesignet flere gange. Skulpturen af Poul Isbak, "Tanker om en bro", som står foran posthuset er fra 1990, og er formentlig opsat samtidig med at man tilføjede et nyt indgangsparti til posthuset og at pladsen blev omlagt i 1989. Byrummet er senest ændret i forbindelse med opførelsen af nyt byggeri på Slotsmøllegrunden i 2006 og anlæggelsen af den for- og parkeringsplads, som kaldes "Sneglen". Der blev i den anledning gjort et forsøg på at koble Banegårdspladsen og Sneglen sammen, bl.a. ved at etablere rækker af træer og sammenhæng i belægningen. Statuen af Cresten Berg, fra 1906 som tidligere havde haft forskellige placeringer på Banegårdspladsen, blev ved den lejlighed flyttet til Sneglen. På Banegårdspladsen er fladen idag belagt med mange mønstre, flere går diagonalt på bebyggelsen. Begge byrum er, trods opstillede borde og bænke, primært indrettet på bilernes præmisser og de fremstår begge noget slidte og mistrøstige og har ikke længere en stærk intern sammenhæng.

Infrastrukturudbygning og byrumsdesignet ved Slotssøen, "Sneglen" og banegården samt en infillbygning mellem banegårdsbygningen og post- og telegrafbygningen, blokerer i dag for den historisk vigtige forbindelse mellem slot, sø og havn - både visuelt, fysisk og forståelsesmæssigt.

Husrækken på Mazantigades sydside består af karréejendomme opført efter anlæggelsen af banen, omkring år 1900. Karréen er åben mod busterminal og jernbane, som ejendommene vender bagsiden ud imod. De fleste af husene her har præg af at være udlejnings-ejendomme, og gennem tiden er foretaget en række ændringer i hele husrækken - nogle mere gennemgribende end andre. Disse støtter ikke op om bygningernes oprindelige arkitektoniske udtryk.

Der er et fald i terrænet langs Fynsvej ned mod banen. Langs vejen er der en træække med ældre træer, som markerer terrænformationen og visuelt trækker det omgivende landskab ind i bymidten. På historiske fotos fra 1930'erne kan man se at terrænfaldet allerede dengang var markeret med træer.



Bygningen ved hjørnet af Buen optager det store skift i terræn



Hjørnet af Buen med kig ind i Munkegade



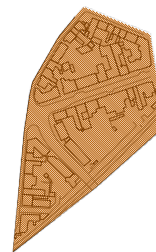
Tidligere nationalbankfilial på hjørnet af Jernbanegade og Fredericiagade



Saxildhus



Jernbanegade 29, tidligere nationalbankfilial



NEDSLAG I UDVIKLINGEN AF DELOMRÅDE 3

Fortolkning

Synlige spor - nedslag i den historiske udvikling

Dette delområde er karakteriseret ved at have store terrænforskelle. Nogle af dem skyldes de topografiske forhold som opstod ved sidste istid, mens andre er et resultat af de store infrastrukturelle gennemføringer som blev lavet i det 19. og 20. århundrede.

Karéen mellem Munkegade, jernbanen og Buen har en stor tidsdybde med bygninger af forskellig alder. Den ældste del af bygningen i Munkegade 2 menes at kunne dateres tilbage til 1760 - mens den nyeste bygning i karreen er fra 1980'erne. Grundet anlæggelsen af Buen ligger den ældste bebyggelse ved Munkegade lavt, mens nyere bebyggelse ligger højere i niveau. Det indre gårdrum er fragmenteret og opstykket matrikulært og funktionsmæssigt, med caféhaver, affaldsøer, parkering og trappeanlæg. Bygningerne mod Buen, én fra 80'erne som pt. er indrettet med klubværelser og en funkisejendom fra 1930'erne, har et noget mistrøstigt præg. På hver sin side af Jernbanegade ligger to karréer. Den mod nord er kendetegnet ved at have en fast defineret randbebyggelse, som er bygget op omkring en terrænformation; en rest af slotsbanken som er markant tilstede i karreens midte. Den sydlige karré er lukket mod Jernbanegade, men er åben mod banelegemet som den vender bagsiden med parkering, logistik og baggårde ud mod. Her går også en stiforbindelse som ikke er særlig godt markeret og har bagsidepræg.

I Jernbanegade findes en høj koncentration af bygninger som både har høj arkitektonisk og høj kulturhistoriske værdi. Således bl.a. den tidligere nationalbankfilial på hjørnet mellem Jernbanegade og Fredericiagade som blev tegnet af den anerkendte lokale arkitekt Ernst Petersen og opført i 1924. Bygningen har fine dekorative detaljer i sandsten og røde tegl og er opført i nyklassicistisk stil. Alligevel går den fint i spænd med de historicistiske og nationalromantiske bygninger i Jernbanegade, som i perioden omkring århundredeskiftet hvor der var højkonjunktur, var blevet opført. Herunder såvel Saxildhus, der ved opførelsetidspunktet var i røde tegl og med sit høje, borglignende tårn repeterede træk fra det store tårn på Koldinghus. Saxildhus er siden hen blevet vandskuret og bemalet, men den indgik, sammen med de andre teglstensbygninger ved Banegårdspladsen, i Jernbanegade 29 og 44 og ved Buen, i en fin bymæssig og arkitektonisk sammenhæng. Fælles for bygningerne er at de har en høj detaljeringsgrad og en indbyrdes variation, hvilket sammen med træbeplantningen er med til at skabe inspirerende byrum og gadeforløb med høj bevaringsværdi.



Ejlersvejs perlerække af villaer langs Slotssøen overfor Koldinghus



Koldinghus på Slotsbanken



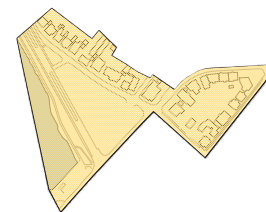
Slotssøvej langs Slotssøen



Fredericiagade er hævet ved 'Sneglen'



På Fredericiagade fornemmes terrænet nord for/langs Fredericiagade-Fynsvej



NEDSLAG I UDVIKLINGEN AF DELOMRÅDE 4

Fortolkning

Synlige spor - nedslag i den historiske udvikling

I delområde 4 er spor efter istidslandskabet fortsat til stede. Fra Slotssøens bred på det lave plateau nedenfor Fredericiagade fornemmes de kuperede landskabsformationer tydeligt, både mod sydvest og mod nordøst hvor landskabet hæver sig op. Slotsbanken er mest markant, men også mod nordøst er de rullende bakkedrag, som skærer sig ind i byen fra Fynsvej og ned ad Fredericiagade, tydelige, fordi både vejtracéen og bebyggelsen i Fredericiagade følger landskabets form. Mod Fredericiagade er der en række stort skalerede villaer og et par etageejendomme opført i perioden omkring år 1900. De danner en karrélignende bebyggelse, hvis midte i dag opleves som rodet og optaget af parkeringsfunktioner, hegn og baghuse. Ved ankomsten til byen nordfra hvor Fynsvej bliver til Fredericiagade og møder Mazantigade, ligger en lav bygning med en forplads, som virker sært malplaceret i konteksten. Det er en ombygget benzinstation fra 1970'erne som har fået en ny skiferbeklædning inden for de senere år. På forpladsen er der, ligesom i delområdet øvrige byrum, parkeringspladser.

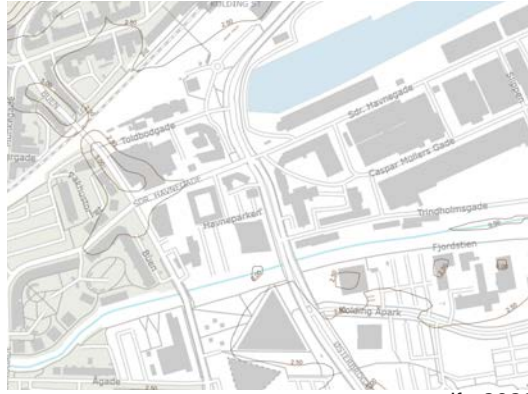
I delområde 4 er der rigelige parkeringsmuligheder i øvrigt. Både foran Ejlersvej ud mod Slotssøen og som nævnt på arealet i midten af den bebyggelse der orienterer sig mod Mazantigade og Fredericiagade. P-pladsen ved Ejlersvej er anlagt i 1960'erne på en opfyldning i Slotssøen. Anlæggelsen ændrede på de naturgivne forhold, men fordi p-pladsen er fuldstændig plan og ikke blokerer for udsyn til/fra de villaer som tidligere lå direkte ud til søbredden, antages indgrebet ikke i væsentlig grad at have ændret muligheden for at opleve en landskabelig sammenhæng mellem Slotsø, å og havn. Muligheden for at opleve denne sammenhæng er - fra middelalderen og frem - blevet mindre og mindre lidt efter lidt, i takt med at havnen og åen er blevet flyttet og formet og at byen har udviklet sig. Det forhold at Fredericiagades tracé er eleveret på stykket mellem søbredden og Sneglen, skaber en både fysisk og visuel barriere og vurderes at være medvirkende til, at de landskabelige, historiske og rumlige sammenhænge mellem sø og havn er svækkede.

Bebyggelsen på Ejlersvej er ensartet og sammenhængende. Mange af husene er opført i tiden omkring år 1900 i samme stil og skala. De ligger på smalle dybe matrikler, med forhaver trukket lidt tilbage fra vejen og skaber med deres søvendte facader et fint resonansrum for Koldinghus. Træerne langs Ejlersvej og Slotssøen er med til at understøtte dette. På flere af grundene mod søen er den fulde matrikeldybde udnyttet af værkstedsbygninger. Dette skete i midten af det 20. århundrede og siger noget om hvem der boede i husene. Et hus i husrækken er i nyere tid blevet udskiftet og erstattet med et meget større hus, hvis typologi, placering og skala adskiller sig markant fra de øvrige på vejen. Dette hus, der rummer lejligheder og erhvervslejemål, har ikke som de øvrige huse, én tydelig facade der henvender sig mod søen. For at indplacere det store volumen på den relativt lille grund, har man måtte lave gennemgribende terrænbearbejdningsarbejder.

TIDS-RUM-MATRICE

2001-22
Design City

KOLDING INDERHAVN



sdfe 2022

DELOMRÅDE 1 -
HAVNEN, ÅEN, JERNBANEN, BUEN,



1916-2000
Åforlægning, Buen

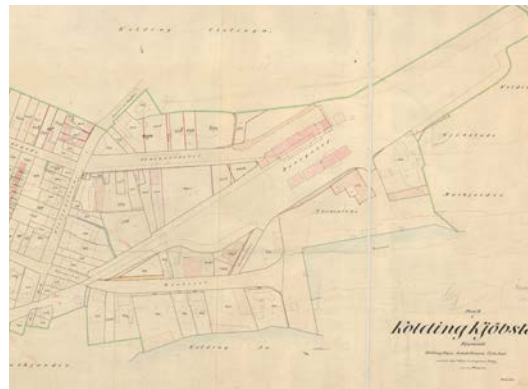


matrikelkort 1892-1949



Sdr. Havnegade 1920, Kolding Stadsarkiv

1866-1915
Jernbanen

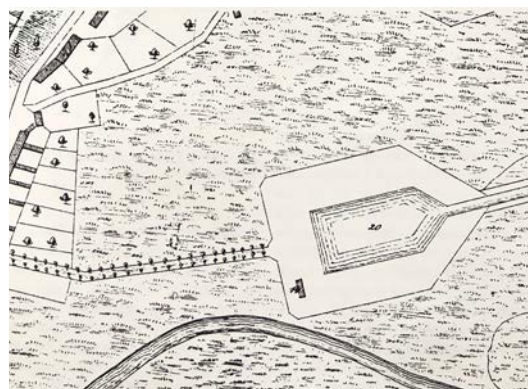


matrikelkort 1878-1892



Klostergade 1870, Kolding Stadsarkiv

1801-1865
Havnen



Nyanlagt havn 1848, Fra toldkammer til spejctionsvirksomhed



Inderhavnen 1865, Kolding Stadsarkiv

før 1800



Toldgrænsekort 1776 (udsnit), sdfe



A-udløb 1823, Fra toldkammer til spejctionsvirksomhed

DELOMRÅDE 2 -
BANEGÅRDSPLADSEN, SLOTSALLÉ,
MAZANTIGADE, FYNSVEJ



DELOMRÅDE 3 -
JERNBANEGADE, MUNKEGADE,
BUEN, FREDERICIAGADE



DELOMRÅDE 4 -
SLOTSSØEN, FREDERICIAGADE,
EJLERSVEJ, BEHRENSVEJ,



Fynsvej 1938, Kolding Stadsarkiv



1922, Kolding Stadsarkiv



1932-50, Danmark set fra luften



1913-15, Aksel Olsen



1842-1899 høje målebordsblade, sdfe

TRIN 4 + 3 VURDERING OG AKTIVERING

IDENTIFICEREDE KULTURHISTORISKE KVALITETER, VÆRDIER OG UDFORDRINGER



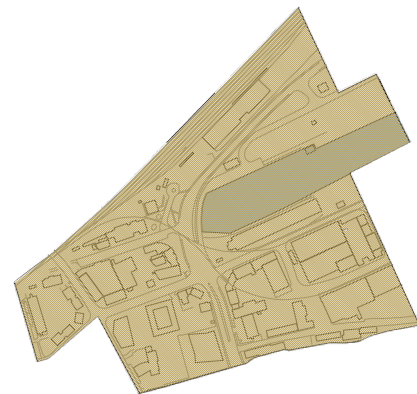
Dele af bestående kulturmiljø ved Kolding Inderhavn



Kolding Å ved Erhvervsakademi Kolding



Kolding Å før 1960 (mod Søndergade), Kolding Stadsarkiv



Delområde 1

Vurdering: Kvaliteter, potentialer og udfordringer

Fra Inderhavnen kan man stedvist fortsat opleve byens nære sammenhæng med det omgivende landskab. Der er også sine steder kig til byens ældste vartegn Sankt Nicolai Kirke og Koldinghus.

Kolding Å løber gennem delområde 1. Til åen knytter sig en række kvaliteter og potentialer. Åen er flyttet, men den er der, og er en af de vigtigste forudsætninger for at der i sin tid etableredes en by her. Som sådan bærer åen byens fortælling i sig. Åen er et nærværende landskabselement, men fordi den på store dele af strækningen ved havnen har fået et kanalpræg, med stramt definerede kanter, er dens rekreative, landskabelige og historiebærende potentialer ikke fuldt udnyttet. I forhold til at håndtere øget vandstand i fjorden og øgede nedbørsmængder, vurderes åen også at have et uudnyttet potentiale.

Åen og havnen har været en vigtig driver for hele byens udvikling. Fra 1880 og frem til midten af det 20. århundrede betingede aktiviteten ved havnen byens velfærd og vækst. En række strukturer og bygninger stammer fra denne periode. Området rummer også en række skulpturer, hvoraf flere opleves som ude af trit omgivelserne. Vigtigst er dog en markant række af enkeltbygninger, opført til at huse forskellige havnerettede funktioner. Bygningerne er robuste og rummer i dag nye funktioner. Det er lager- og pakhusbygninger, den tidligere toldbygning, det tidligere sømandshjem, den tidligere skibshandel og en vejerbod. Disse bygninger rummer hver især store kulturhistoriske og arkitektoniske kvaliteter, men de tegner tilsammen - og set i relation med de havnenære omgivelser - konturen af et kulturmiljø. Dette vil gennem en bevidst planlægningsindsats kunne aktiveres og bidrage til en udvikling, som står på skuldrene af historien i stedet for at udviske den. Buen er et markant infrastrukturelt element - en trafikmaskine - som brutalt skærer sig igennem området og overruler og overskærer forbindelser, visuelt, fysisk og oplevelsesmæssigt. Samtidig er Buen et resultat af en bevidst planlægningsindsats og har været betingende for havnens og dermed også byens udvikling. Som sådan har den stor kulturhistorisk værdi.

Den introduktion af byggeri i stor skala, som er sket i området ved inderhavnen fra år 2000 og frem, gør at forskellige tiders aftryk ikke længere er ligeværdige. Markante/monumentale historiebærende bygninger, som før var pejlemærker i, men også uden for området (se kort side 34), er lidt efter lidt blevet overtrumpet af bygninger i en ny og større skala. Dette gælder bl.a. toldbygning, ålehandlervilla, pakhuse, sømandshjem, silo, skibshandlerbygning, Koldinghus og Sankt Nicolai Kirke. Den introducerede store skala gør det svært at forstå de rumlige og tidmæssige sammenhænge i delområder og byen som helhed.

Området mellem Buen og ålehandlervillaen fremstår idag usammenhængende og fragmenteret, fordi de forskellige logikker som området over tid er udviklet i overensstemmelse med, ikke er tilpasset til hinanden. Dette gælder både højde, retning, facadelinjer og volumen. Nye bygninger hæver sig op over - og forandrer forståelsen af - terrænet og svækker yderligere de forbindelser som Buen kilede sig ind imellem. Det er derfor vanskeligt at forstå pakhuset på Pakhustorvet som en del af havnen. Området omkring Falck-stationen er præget af de funktionelle og logistiske funktioner som ivaretages her. Bygningsmassen er knopskudt efter behov, men fremstår uden arkitektonisk sammenhæng.



Kolding Å ved Østerbrogade



Pakhuset på Pakhustorvet



Toldbodgade set mod Buen



Toldkammerbygningen



Boligbyggeri fra 2019 og yderst til højre byggeri fra 2020, begge med kraftig terrænbearbejdning



Bygningerne omkring Pakhustorvet, Pakhuset anes bagved



Boligbyggeri fra 2019 på plint, kig til primært tankstation på Sdr. Havnegade og Toldkammerbygningen på Toldbodgade



Falcks bygninger ved Østerbrogade

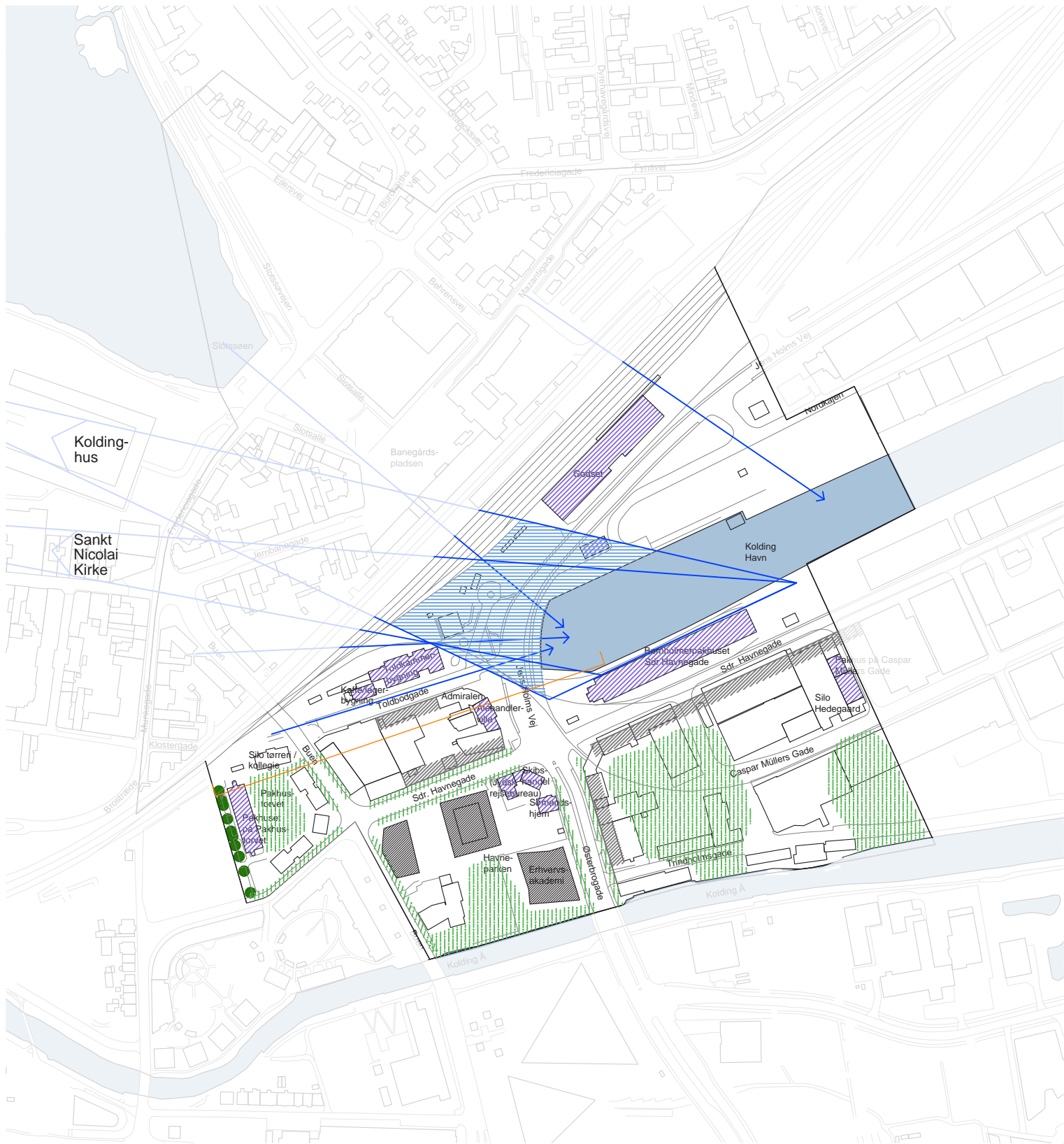











Mulighedsrum/tålegrænser

Hvis byens ældste historie fortsat skal kunne læses fra Inderhavnen, bør man arbejde bevidst med at friholde sigtekiler til Koldinghus og Sankt Nicolai Kirke. Vil man i tillæg styrke den historiske fortælling om åen som et vigtigt landskabeligt udgangspunkt, kan man med fordel arbejde med at bløde den skarpe afgrænsning mellem vand og land op og begrønne kanterne. Som historiefortællende landskabselement vil åen dermed kunne styrkes og i tillæg få en større rekreativ værdi. Samtidig vil den kunne bruges til opstuvning af større vandmasser ved ekstreme vandhændelser.

I delområde 1 er der et stort potentiale for at styrke fortællingen om at åen og havnen fra 1880 og frem til midten af det 20. århundrede betingede byens velfærd og vækst. Her kan man både arbejde med bevarende indsatser - som en kulturmiljøudpegning af vigtige strukturer og bygninger, vitale for havnens glansperiode - samt med reorganisering og nytænkning af den øvrige bebyggelse og med de skulpturer, som opleves som ude af trit med omgivelserne. Toldbodgades gaderum kan defineres tydeligere, således at toldkammerbygningen og bygningen Toldbodgade 3-5 får et modsvar på den anden side af gaden i form af en lukkende randbebyggelse, hvis skala er tilpasset ifht. den historiske bygningsmasse i området. Sdr. Havnegade kan på tilsvarende vis også med fordel repareres, så gaderummet ikke flyder ud. Dette kræver faste facadebyggelinjer mod gaden. Erstattes eksisterende bebyggelse mod gaden af en ny, bør der arbejdes ud fra en sammenhængende facade-linje. Højden på byggeri kan være højere end i Toldbodgade for at mediere skalaen mod Havneparken, men bør lægges på niveau med eller under gesimshøjden på pakhuset ved Pakhustorvet, så den havnehistoriske dimension, som denne repræsenterer, ikke går tabt. Terrænbearbejning i forbindelse med nyt byggeri, bør fremadrettet undgås og der bør arbejdes med faste facadelinjer langs gaderummene, så hverken nye eller historiske bygninger opleves som solitære, men indgår i en rumlig sammenhæng. Stiforbindelsen i tilknytning til Buen og ned til havnen kan med fordel opgraderes og begrønnes, for at tydeliggøre bymæssige sammenhænge og reetablere Toldbodgades værdighed.

Når Falck-stationen flytter ud, er der også her anledning til at gentænke denne del af området og give det en tydeligere organisering. I forhold til at styrke de historiske sammenhænge i delområdet og ikke frakoble den historiske bebyggelse ved Jens Holms Vej, Toldbodgade og Østerbrogade yderligere fra hinanden, bør man ved nybygning på Falck-stationens område arbejde med en lav etagehøjde mod Østerbrogade, som evt. kan optrappes mod havneparken.

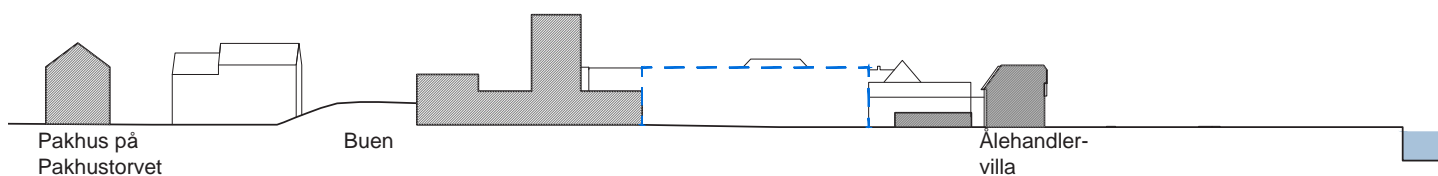


-  Sigtekiler
-  Sigtelinjer
-  Friholdelse / lav bebyggelse
-  Kulturmiljø
-  Byggelinje som definerer gaderum
-  Landskabelig bearbejdning og begrønning
-  Eksisterende træ
-  Stor skala
-  Snitlinje

Delområde 1 anbefalinger 1:4000

Opmærksomhedspunkter/anbefalinger for fremtidig udvikling og planrevisioner

- Sigtekiler mod Koldinghus og Sankt Nicolai Kirke bør friholdes (se kort).
- Den historiske bebyggelse i delområde 1; lager- og og pakhusbygningerne, den tidligere toldbygning, det tidligere sømandshjem, den tidligere skibshandel og vejerboden skal udpeges som et samlet kulturmiljø i næste kommuneplanrullering (se kort).
- Bebyggelsesprocent, placering og højde på nyt byggeri i delområdet bør tilpasses den historiske bebyggelse i området (se snit nedenfor). Når der bygges nyt i delområdet bør skalaen, fra Design-city og Buen, nedtrappes, så de kulturhistoriske bygninger i området ikke svækkes yderligere, og så sammenhængen mellem dem og deres relation til havnen fortsat kan opleves både fra land- og vandsiden.
- Faste facadelinjer og forbud mod terrænregulering kan være værktøjer som kan bruges til at give de fragmenterede gaderum, i særligt Havnegade og Toldbodgade, et mere sammenhængede udtryk, som er foreneligt med områdets kulturarvsværdier.
- Kommunen kan som vandløbsmyndighed bestemme hvordan åens rum defineres, hvordan brinkerne skal behandles og hvilket udtryk åen skal have. Hvis åens rum defineres bredere og den skarpe afgrænsning mellem vand og land blødes op og begrønnes vil den kunne styrkes, som et centralt, livgivende og historie bærende element i byen, der tilmed kan håndtere større vandmængder ved øget nedbør og øget vandstand i fjorden.
- Opgradering og begrønning af stiforbindelser ved Buen kan reetablere fragmenterede og brudte forbindelser på tværs af byen. Tænkes de sammen med en opgradering og begrønning af Toldbodgade, vil det styrke Toldbodbygningen og gøre hele Inderhavnen mere attraktiv og tilgængelig.



Anbefaling for udfyldning af Toldbodgadekarréen

- Opstalt
- Snit



Banegårdspladsen og 'Sneglen' med Slotssøen bagved



Banegården og post- og telegrafbygningen, derimellem infill nedgang til tunnel/jernbaneundergang



Banegårdspladsens inventar / indretning



Parkeringspladsen 'Sneglen', silo på havnen ses



Landskabskilen langs Fynsvej opleves fra Inderhavnen



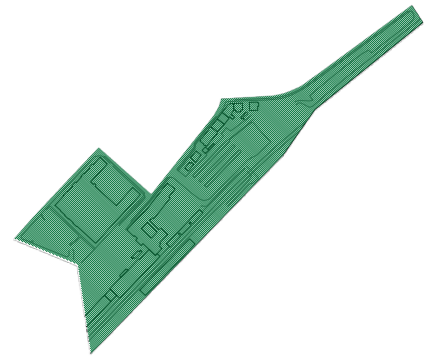
Landskabskilen langs Fynsvej og jernbanen, nord for rutebilstationen



Den åbne karré på Mazantivej mod rutebilstationen



Mazantivej, rutebilstationen



Delområde 2



Vurdering: Kvaliteter, potentialer og udfordringer

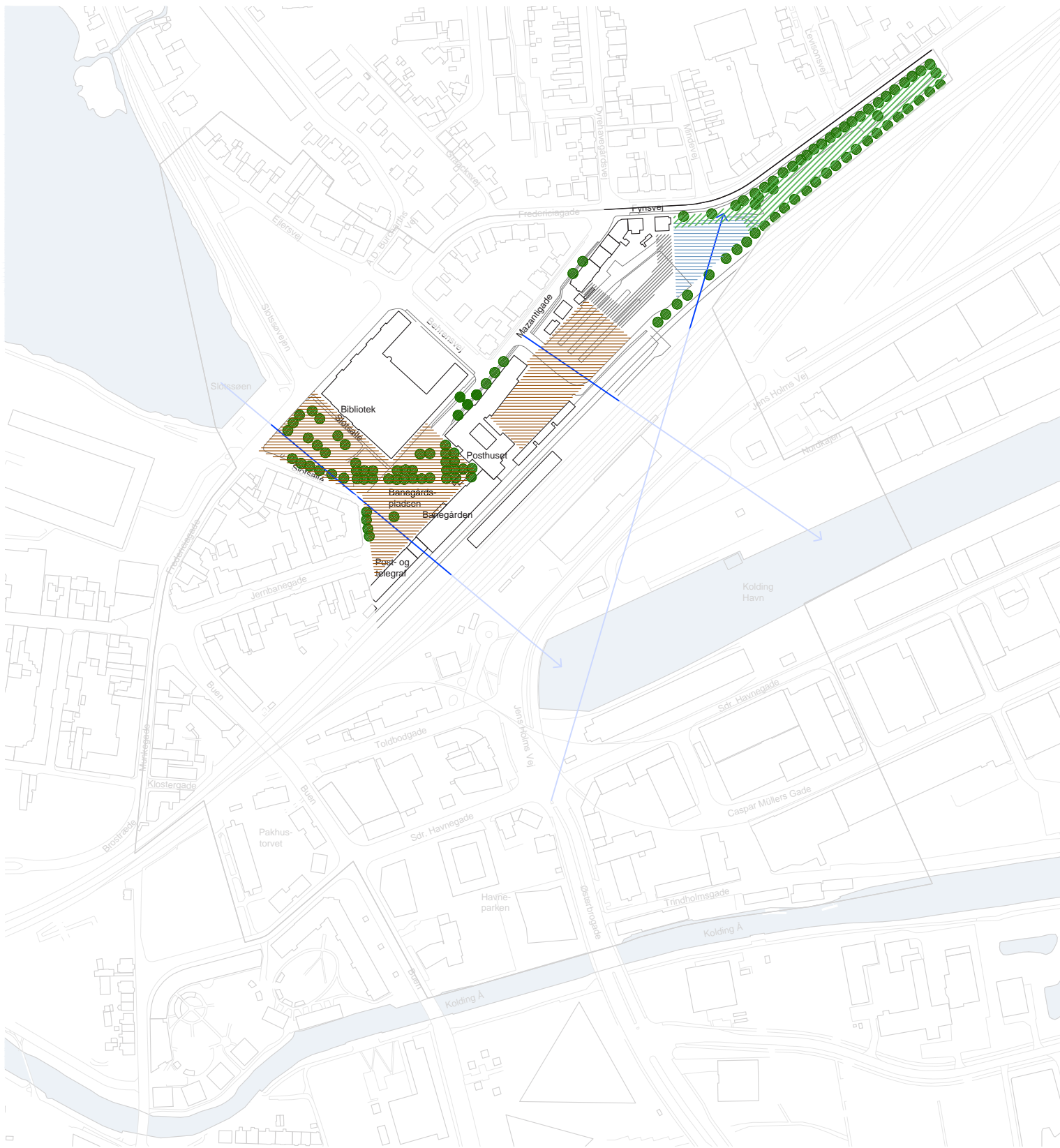
Delområde 2 har i overvejende grad taget form efter de behov og værdier som gjorde sig gældende i byens industrihistoriske glansperiode. Dette gælder både by- og bebyggelsesstrukturer, byrum og bygninger. De er der endnu, men bærer mange steder præg af senere tiders ændrede behov og æstetiske og funktionelle prioriteringer. Introduktionen af nye funktioner og en ny bygningsmæssig skala i området, med opførelsen af ny bebyggelse på Slotsmøllegrunden, gør det også sine steder svært at forstå de rumlige og tidsmæssige sammenhænge både i delområdet og mellem delområdet og resten af byen. Flere steder opleves byrummene som udflydende og fragmenterede.

Der findes en stor uudnyttet arealreserve i delområde 2, hvor meget plads i dag er båndlagt til parkering. Med en reorganisering af de eksisterende parkeringsløsninger i delområdet, vil man kunne styrke byrummenes individuelle særpræg og indbyrdes sammenhæng. Dette gælder især Slotsalleens byrum "Sneglen", Banegårdspladsen og rutebilstationen.

De monumentale teglstensbygninger omkring Banegårdspladsen i delområde 2 er af høj arkitektonisk kvalitet. Selvom de er opført i forskellige århundreder og i forskellige stilarter danner de en sammenhængende ramme om byens største plads. Banegårdspladsen er fint proportioneret og har et potentiale for at kunne blive et samlende byrum i byen. Dette kræver imidlertid en gentænkning af parkerings- og trafikløsninger, men også af belægning, beplantning og opsætning af byrumsinventar, samt tilknytning til tilgrænsende by- og gaderum. Ved banegården er der endvidere et potentiale for at reetablere den manglende visuelle forbindelse mellem Slotssøen og havnen. Dette kan ske hvis man nedriver innfillbygningen mellem banegårdsbygningen og post- og telegrafbygningen, som ligger over undergangen til havnen.

Træerne langs terrænfaldet ned mod banen ved Fynsgade har en kvalitet for oplevelsen af gaderummet, men også set på afstand - fra inderhavnen og mod nord, bidrager disse til oplevelsen af det historiske landskab som Kolding er bygget ind i. Set fra inderhavnen er træerækken med til at fremkalde og fastholde morænelandskabets kvaliteter, så de opleves som en integreret del af bymidten.

Karrébebyggelsen på Mazantigades sydside er lukket mod gaden men åben mod bane og busterminal. Flyttes busterminalen til posthusgrunden vil den ufærdige karréstruktur der løber langs Mazantigades sydside kunne slutes og man ville kunne etablere et mere defineret byrum eller gårdrum ved at fortsætte den påbegyndte karréstruktur og give by-/haverummet en landskabelig bearbejdning. Steder uden navn er svære at finde og fungerer ikke som mødesteder. Man kan i dette delområde derfor overveje at navngive Slotsalleens byrum (Sneglen) og området ved Mazantikarréens bagside.



- ← Sigtelinjer
- ▨ Friholdelse / lav bebyggelse
- ▨ Opgradering af byrum
- ▨ Landskabstræk bevares
- Eksisterende træ
- ▨ Ny karrébebyggelse definerer byrum



Mulighedsrum/tålegrænser

Hvis man vil styrke den historiske fortælling om byens industrihistorie og dens landskabelige udgangspunkt i delområde 2, bør opgradering, som definerer de enkelte byrums karakter, styrker deres indbyrdes sammenhæng og reetablerer forbindelsen mellem Slotssøen og havnen, have høj prioritet. Skal den industrielle vækstperiode omkring år 1900 fortsat være et markant aftryk i delområdet, bør man, hvad angår introduktionen af nyt byggeri i området, primært arbejde med nyfortolkning af typologier, reparation og færdiggørelse af bebyggelse i stedet for at introducere nye ordner og skalaer. Skal landskabskarakteren opretholdes og understøttes er det vigtigt at der arbejdes bevidst med terrænet.

Opmærksomhedspunkter/anbefalinger for fremtidig udvikling og planrevisioner

- Man bør lave en strategi for hvordan byrummene i delområdet kan opgraderes, så deres særpræg og interne sammenhæng styrkes og områdets historiske sammenhænge træder tydeligere frem. I den forbindelse bør man se på navngivningen og på en reorganisering/gentænkning af p-plads-arealer.
- Nyt byggeri i delområdet bør tilpasses den historiske bebyggelse i området og må ikke blokere for kig til landskabskilen ved Fynsvej. Bestemmelser for bebyggelsesprocent, placering, højde, terrænregulering samt materialitet er vigtige når man udformer nye lokalplaner og forvalter de eksisterende, hvis de historiske, arkitektoniske og landskabelige kvaliteter i delområdet skal tages med i udviklingen.
- Landskabstræk og træer langs Fynsvej bør ivaretages i udviklingen.
- Kommunen kan som grundejer/udvikler styre udviklingen af posthusgrunden.



Jernbanegade med nationalbankfilial (til venstre)



Munkegade, kig ind i Klostergade, bagest jernbanen



Jernbanegade møder Buen



Inde i Munkegadekarréen



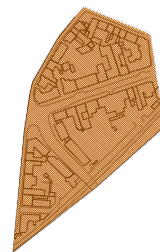
Fredericiagade langs Slotsbanken



Inde i karréen Jernbanegade-Fredericiagade



Den sydlige Jernbanegadekarré er åben mod jernbanen og med en stiforbindelse langs jernbanen



Delområde 3



Kvaliteter, potentialer og udfordringer

Delområde 3 rummer både kulturhistoriske, arkitektoniske og landskabelige værdier. De få rester af istidslandskabet som Jernbanegadekarréen er bygget op omkring, bør man tage vare på fordi de fortæller om byens topografiske udgangspunkt. De kulturhistoriske og arkitektoniske værdier, som er knyttet til den store koncentration af pragtbygninger i røde tegl, som blev opført i Jernbanegade i perioden omkring år 1900 har stor værdi. De har en tydelig sammenhæng trods facadernes forskellige stiludtryk. Gadeforløbet er udviklet i tæt sammenhæng med banegårdsområdet og vidner, som det, om en rig periode i byens historie, hvor industrien og handlen i byen blomstrede. Trods et vigende handelsliv i gaden i dag, fornemmer man, af husenes karakter og rige udsmykning, fortsat storheden.

Karréen mellem Munkegade, Buen og banen, er opført over en lang periode, samtidig er den udfordret af de store niveauforskelle, som blev introduceret med anlæggelsen af Buen. Den har ingen indre sammenhæng og gårdrummet er åbent mod banen. Det giver gode lysforhold og stedvist udsyn mod havn og pakhuse på den anden side af banen, men særligt niveauspringene gør at rummet er fragmenteret og nærmest sprængt. I tillæg bærer flere bygninger præg af mangelfuldt vedligehold og forfald.

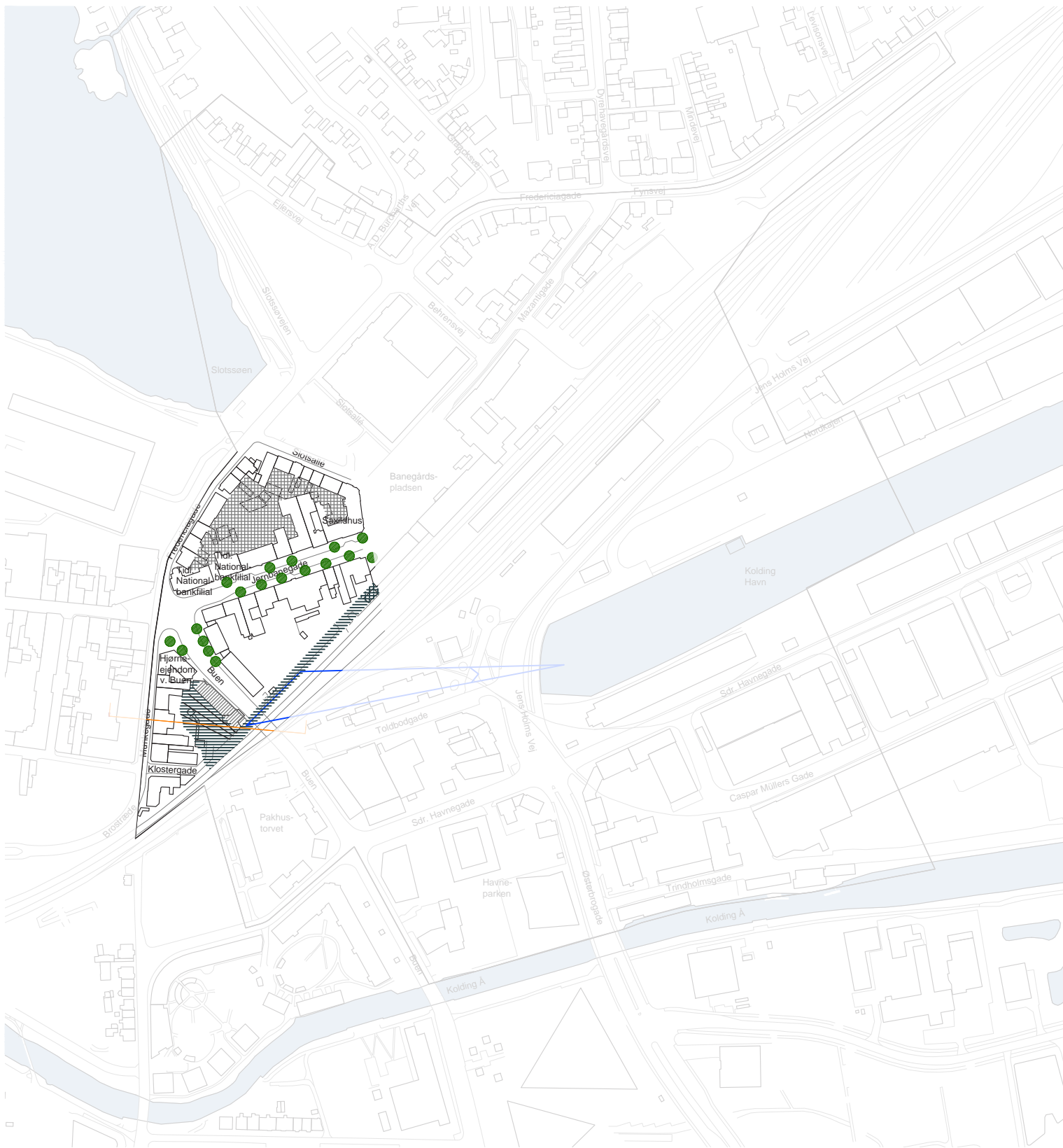
Delområde 3 har, hvor det møder banen, et udpræget bagsidepræg. Her er en stiforbindelse, men det er uklart, hvor man som fodgænger må/skal bevæge sig i mødet med strækningens mange skiftende belægninger, hegn og skure.



Mulighedsrum/tålegrænser

Hvis Jernbanegades fine historiske bebyggelse og gadeforløb, fortsat skal bidrage til oplevelsen af Kolding som en historisk vigtig by, forpligter det, både ifht udvikling og bevaring. Den historiske bebyggelse fra tiden omkring år 1900 bør derfor i videst mulig udstrækning fastholdes og vedligeholdes. De mange historiske røde teglstensbygninger i gadeforløbet bør ikke pudses eller males og man bør tilskynde til at de tilbageføres til deres oprindelige udtryk, såfremt der ønskes foretaget ændringer i dem. Matrikuleringen skal i tillæg opretholdes for at sikre at husrækkerne i Jernbanegade ikke alene arkitektonisk, men også funktionsmæssigt, fortsat er varierede. Hvis historiske bygninger i gadeforløbet grundet brand eller lignende skal udskiftes, bør der stilles krav, både hvad angår størrelse og udtryk. De skal tilpasses ifht. de eksisterende historiske bygningers proportioner og typologi og bør, som dem, være opført med stor omhu, arkitektonisk og materialemæssigt. Facader bør være i tegl. Terrænregulering i gårdrummet mod Fredericiagade bør også undgås hvis områdets særlige topografiske forhold ikke skal gå tabt.

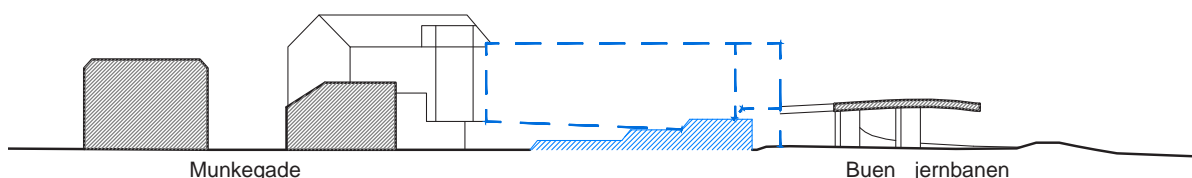
Knyttet til de infrastrukturelle tiltag som er sket i delområde 3 i tiden omkring år 1900 er der et stort reparationspotentiale, særligt i karréen mellem Munkegade, Buen og banen. Her vurderes der at være et stort potentiale for at etablere et mere samlet byrum, som bruger terrænudfordringen til at formidle historien. Hvis området skal gentænkes og der skal arbejdes med nye løsninger for håndteringen af niveauspringene i gårdrummet, kan man vurdere om man kan få en bedre løsning end dagens, hvis man erstatter de to misligholdte bygninger mod Buen fra hhv. 1930'erne og 1980'erne med ny bebyggelse.



- ← Sigtelinjer
- ▷ Sigtekiler
- ▨ Ingen terrænregulering
- ▨ Byggelinje som definerer gaderum
- ▨ Landskabelig bearbejdning
- Eksisterende træ
- └ Snitlinje

Opmærksomhedspunkter/anbefalinger for fremtidig udvikling og planrevisioner

- Nyt byggeri i Jernbanegade og i karréerne på hver sin side heraf, bør tilpasses den historiske bebyggelse fra omkring år 1900. Bestemmelser for bebyggelsesprocent, placering, højde, terrænregulering, vedligehold samt materialitet er vigtige når man udformer nye lokalplaner og forvalter de eksisterende, hvis de historiske, arkitektoniske kvaliteter som findes her, skal bevares.
- Det historieformidlende potentiale som er knyttet til de store højde- og tidsforskelle som karrébebyggelsen mellem Munkegade, Buen og banen har, vurderes at kunne styrkes gennem en ny målrettet arkitektonisk indsats, landskabsarkitektonisk og bygningsmæssigt. Terrænspringene kan integres bedre i byrum og bygninger og der er mulighed for derved at skabe en bedre kontakt til havnen. Ny bebyggelse langs Buen skal dog følge dagens facadelinje.
- Eksisterende stiforbindelse langs banen kan opgraderes landskabsarkitektonisk for at tydeliggøre bymæssige sammenhænge, skabe tryghed og en bedre orientering. Man bør ikke være i tvivl om hvor man må/kan gå.



Anbefaling for Munkegadekarréen med ny bygning langs Buen der aktiverer terrænets niveauspring

- - - Opstalt

■ Snit



Slotssøen med Koldinghus



Villaerne på Ejlersvej bag Slotssøen



Villaerne på Ejlersvej



Parkeringspladsen mellem Slotssøvejen og Ejlersvej ved Slotssøen



Slotssøens terræn mod Fredericiagade er pga. vejen bearbejdet så kontakten mellem sø og havn ikke opleves



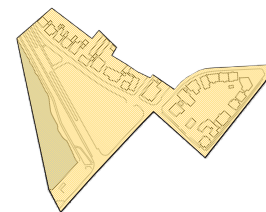
Fredericiagade ved Slotssøen



Parkering inde i karréen Mazantigade-Fredericiagade



Krydset Mazantigade-Fredericiagade udgør en ankomst til byen, som kunne bruge en mere markant bygning som portal



Delområde 4



Vurdering: Kvaliteter, potentialer og udfordringer

Istidens modulerede landskabsformationer opleves som en kvalitet i og fra delområde 4. Det drejer sig bl.a. om Slotsbanken, men også om et større landskabsdrag som skærer sig ned i området nordfra.

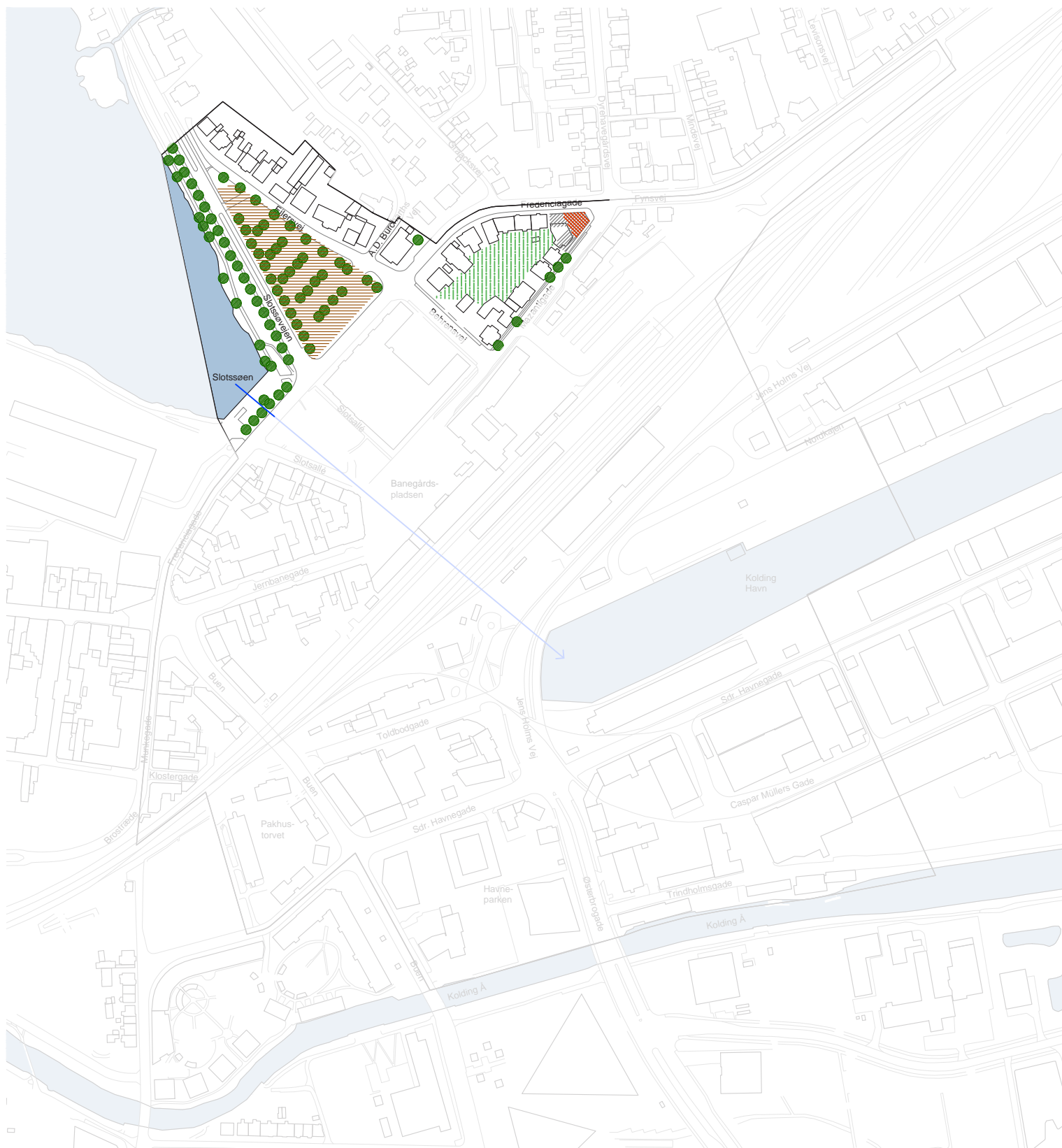
Koldinghus er i kraft af sin beliggenhed højt på Slotsbanken ved Slotssøen synlig fra store dele af det analyseområde, som denne rapport arbejder med. Fra havnen og middelalderbyen ses Koldinghus kun i glimt, men fra Slotssøens bred - i delområde 4 - er de landskabelige, kulturhistoriske og rekreative kvaliteter knyttet til slot og sø imidlertid meget nærværende. Koldinghus er byens vartegn og er en vigtig identitets- og stedsmarkør. Derfor bør man være bevidst om, hvordan placeringen af nye bygninger og ændringer af eksisterende påvirker indkig til og oplevelsen af slottet. Den fine perlerække af bygninger på Ejlersvej fra tiden omkring år 1900, skaber pga. sin tilbagetrukne og faste facadelinje et fint visuelt bagtæppe / resonansrum for Koldinghus. Husrækken er, sammen med delområdets øvrige bebyggelse fra samme periode ved Mazantigade og Fredericiagade, et konkret vidnesbyrd om den rigdom, som handel og industri genererede ved overgangen til det 20. århundrede. Flere af husene er dog præget af manglende vedligehold, ændringer og tilføjelser som ikke er i tråd med det oprindelige arkitektoniske udtryk. Den visuelle og oplevelsesmæssige forbindelse mellem Slotssø og havnen blev på dette tidspunkt svækket af den infrastrukturudbygning som fandt sted med anlæggelsen af banen, og er i dag dog nærmest ikke eksisterende. Trafik og parkering har i det hele taget sat sit præg på by og bydele. Byrum er i hele delområde 4 indrettet på bilernes præmisser. Havekvaliteterne i midten af den karrélignende bebyggelse mod Mazanti- og Fredericiagade, har et oplagt potentiale for at komme flere til gode end dem der parkerer her. De kunne også iscensættes bedre og tydeligere. Også parkeringspladsen ved Ejlersvej har et potentiale for at kunne bruges til andet og mere end det, den i dag er programmeret til.



Mulighedsrum/tålegrænser

På Fredericiagade vurderes der ud for søbredden at være et vist reparationspotentiale. Her vil en sænkning af vejens tracé mellem "Sneglen" og Slotssøen kunne medvirke til reetablering af en visuel og rumlig forbindelse mellem sø og havn. Parkeringspladsen ved Ejlersvej rummer, som nævnt ovenfor også et oplagt potentiale for at kunne bruges til mere end parkering. Pladsen er med sin størrelse og placering velegnet som ramme om afvikling af markedsdage og lignende og vil, som sådan, kunne indgå i en sekvens af indbyrdes forbundne byrum mellem sø og havn.

Også ved den karrélignende bebyggelse der grænser op til Mazantigade og Fredericiagade, vurderes der at være et reparationspotentiale. På karréens nordlige hjørne kan ankomsten til byen fra nord markeres bedre og tydeligere, hvis der opføres en større bygning på dette sted som i højde og drøjde og arkitektonisk kvalitet matcher Mazantigades øvrige ejendomme. Derved ville man kunne højne områdets arkitektoniske kvalitet og skabe en mere værdig ankomst til byen for de som ankommer fra Fynsvej.



- ← Sigtelinjer
- Landskabelig bearbejdning og begrønning
- Landskabelig bearbejdning
- Eksisterende træ
- Byggelinje som definerer gaderum
- Portalfunktion

Da landskabstopografien og middelalderhistorien i Kolding er nært knyttet til hinanden vurderes det, fra et kulturarvsfagligt perspektiv, at være vigtigt at kommunen som planmyndighed er restriktiv med at tillade terrænreguleringer når der ansøges om opførelse af nyt byggeri eller ændres på vejforløb og byrum. Dette, så de særlige stedsbundne historiske landskabskvaliteter i størst mulig grad opretholdes, understøttes og accentueres.

Opmærksomhedspunkter/anbefalinger for fremtidig udvikling og planrevisioner

- Fasthold og styrk delområdet landskabstræk, i planer og forvaltning, så Slotsbanken og de rullende bakkedrag, som skærer sig ind i byen fra Fynsvej og ned ad Fredericiagade, fortsat fornemmes tydeligt, og vejtracéen og bebyggelsen i Fredericiagade følger og understøtter landskabets form.
- Man bør lave en strategi for, hvordan byrummene i delområdet kan opgraderes og deres særpræg og kvaliteter styrkes. I den forbindelse bør man også se på om p-pladserne kan gentænkes, så byrum frigøres til anden brug. Med en bevidst og samlet byrumsstrategi vil de historiske sammenhænge kunne bringes tydeligere frem i bybilledet.
- Nyt byggeri i delområdet bør tilpasses til - og underordne sig - den historiske bebyggelse. Bestemmelser for bebyggelsesprocent, placering, højde, terrænregulering, matrikulering sammen med materialiteten vurderes at være vigtige i delområde 4.



OVERORDNEDE ANBEFALINGER FOR HELE ANALYSEOMRÅDET

Kulturhistoriske værdier er udledt på delområdeniveau, men også på et overordnet by-niveau, fordi en del af dem rækker på tværs af skala og enkeltområder.

På et overordnet by-niveau peger DIVE-analysen på en række forhold, som er af stor betydning for forståelsen af Koldings historiske udgangspunkt og udvikling over tid: Landskabet (åen og det kuperede terræn), men også infrastrukturudbygning over tid, de historiske bebyggelsesstrukturer, bygninger og kunst i det offentlige rum.

Landskab

I den videre udvikling af inderhavnen og de tilgrænsende områder bør man have et skærpet blik for den topografiske situation, som var grundlaget for byens etablering

- Åen bør, i de bydele, den løber igennem, fremstå som en sammenhængende, central og livgivende blågrøn åre.
- Der må stilles krav til at åen overalt, hvor det er muligt, oparbejdes med grønne brinker og dens rum defineres som mere end en kanal.

De karakteristiske landskabsformationer, bakkedrag og vandelementer har, set i et historisk perspektiv, været afgørende for byens udformning og placeringen af vartegn.

- De landskabstræk som fortsat er til stede, bør man derfor værne om.
- Kommunen bør overalt i analyseområdet være restriktiv med at tillade byggeri, som kræver regulering af terræn, da dette vil kunne svække oplevelsen af vigtige landskabelige og bymæssige sammenhænge.

Infrastrukturudbygning over tid

Både banen (1866) og Buen (1920) er resultater af en storstilet infrastrukturudbygning og i sig selv vigtige historiske vidnesbyrd. Med anlæggelsen af dem blev de tidligere landskabelige og bymæssige sammenhænge i byen brudt.

- I den videre byudvikling kan man forsøge at reetablere den oplevelsesmæssige sammenhæng, ved bevidst at arbejde med sigtelinjer, sammenhængende stiforbindelser og terræn.
- Buen og banen er vigtige kulturhistoriske vidnesbyrd, men de bør ikke ses som isole-rede elementer, løsrevet fra deres funktion og/eller de bygninger og øvrige historiske anlæg, som blev opført i tilknytning til dem.

Historiske bebyggelsesstrukturer og bygninger

Det er vigtigt at de monumentale stedsmarkører i byen fortsat kan ses på lang afstand og at landskabskarakteren fortsat kan fornemmes. En væsentlig udfordring i udviklingen af Kolding er, at forhindre at byens vartegn; Koldinghus og Sankt Nicolai Kirke, samt den klynge af kulturhistoriske monumenter, som tilsammen tegner konturen af et kulturmiljø ved havnen, ikke overskygges og indebygges bag nyt, stort og utilpasset byggeri.

- Generelt bør ny bebyggelse overalt i analyseområdet - uanset om den opføres som erstatning for nedrevet byggeri eller på åbne arealer, tilpasses til områdets landskabskvaliteter og til den værdifulde kulturhistoriske bebyggelse og bebyggelsesstruktur.
- Kommunen bør ved ansøgning om nybyggeri stille krav om dokumentation for, hvordan nyt byggeri vil påvirke bybilledet - også set på afstand.
- Hvis eksisterende bygninger erstattes af nye, bør der stilles krav om at levetiden for det nye byggeri, overstiger den, som det, det erstatter, forventes at have.
- SAVE-registreringerne i analyseområdet bør opdateres.
- Mister monumentale historiske bygninger deres indhold, bør kommunen sørge for/opmuntre til at de får et nyt værdigt program

Kunst

Mange steder i analyseområdet finder vi kunst og skulpturer, som opleves som værende ude af trit med den bymæssige sammenhæng de indgår i. Dette kan skyldes flere forhold: At de selv er flyttet, at omgivelserne - byrum og bygninger - er blevet ændret (funktionelt og/eller æstetisk), at det enkelte kunstværk er ældet uden ynde og/eller at deres æstetiske udtryk ikke opleves som havende resonans i vores tid.

- Der foreslås udarbejdet en overordnet handlingsplan for kunst i det offentlige rum. I dette arbejde, som bør samkøres med den udvikling og de initiativer som i øvrigt planlægges eller allerede pågår, bør man ud fra kulturhistoriske, kunsthistoriske og byrumsfaglige kriterier tage stilling til, om de kunstværker som allerede er opstillet rundt om i byen fortsat bidrager meningsfuldt til den sammenhæng, som de fysisk og oplevelsesmæssigt indgår i. Har de relevans? Skal de forblive hvor de er, eller bør de kasseres eller flyttes? Hvis de skal flyttes, hvor kan/skal de så flyttes hen?



Kig til tårnene på Sankt Nicolai Kirke og Koldinghus fra havnebassinets sydlige kaj

KILDER

Betænkning om Koldinghus, Koldinghusudvalget 1964.

Kolding Kommuneatlas, Bevaringsværdier i byer og bygninger, Miljøministeriet 1991

Birgitte Dedenroth-Schou ed., Kolding Havn 1843-1993, Havneudvalget i Kolding 1993

H.C. Ervald, Saftstationen i Kolding, Koldingbogen 1991.

Martin Gubi, Jens Åge Petersen og Birgitte Dedenroth-Schou, Teknisk Forvaltning, Kolding Kommune 1898-1998, Kolding Stadsarkiv 1998

Jacob Krause, "Vækst og nye tider" (<https://koldinghavn.dk/historie/>), Kolding Havn 2018

Leif Leer Hansen, Huse og Pladser i Kolding, Forlaget Arkitekturens Dag 2004

Lars bjørn Madsen, Fra Toldkammer til speditionsvirksomhed - af Kolding Toldkammers Historie, H. Daugaard, 1990

Niels Jørgen Poulsen, Kirkerne i Kolding, Danmarks Kirker, Nationalmuseet 2009 (http://danmarkskirker.natmus.dk/uploads/tx_tcchurchsearch/Vejle_0573-0582_01.pdf)

Kolding Stadsarkiv, herunder KoldingWiki og fotoarkiver på www.flickr.com

Kort og luftfotos fra SDFE; Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, herunder kortforsyningen

Danmark set fra luften / Det Kgl. Bibliotek; <http://www5.kb.dk/danmarksetfraluften>