

## Bilag 12

Notat:

# Begrundelse for Marina City



## Indhold

1. Notatets formål .....	3
2. Samlet konklusion .....	4
3. Kolding Kommunes behov og ambitioner .....	6
4. Koldings begrænsede muligheder for bymidtenær byudvikling .....	8
5. Kommuneplanen har forberedt vejen.....	13
6. Koldings samspil med landskabet .....	18
7. Koldings symbiose med fjorden .....	20
8. Et miljørigtigt projekt .....	24
9. Samfundsmæssig og økonomisk gevinst.....	26
10. Et ambitiøst, men afbalanceret projekt .....	30
11. Projektets konkrete indhold og omfang.....	32
12. Opsummering – et ganske særligt tilfælde .....	39
13. Bilag .....	42

## Bilag

Bilag 1: Uddybende begrundelse for projektets placering, størrelse og indhold, 05.01.2020

## 1. Notatets formål

Formålet med dette notat er at begrunde etableringen af Marina City med tilhørende anvendelser på opfyld på søterritorium, herunder bl.a. boliger. Notatet belyser således de forskellige relevante udviklingsmæssige og myndighedsmæssige interesser, som varetages af Kolding Kommune i forbindelse med udvikling af projektet og de forskellige synsvinkler, der har været inddraget i projektets forarbejder.

Notatet begrunder berettigelsen af Marina City, og forklarer Marina Citys helt særlige beliggenhed og – situation. Notatet beskriver samtidigt Marina Citys nødvendige størrelse, indhold og proportioner mellem de forskellige anvendelser.

Notatet beskriver desuden hvorledes Marina City-projektet i høj grad udvikler det eksisterende miljø og skaber nye værdifulde bymiljøer, mens åbne kyster fortsat udgør en væsentlig natur- og landskabsværdi. Her er således tale om helt bevidst planlægning over lang tid, og byudvikling med fokus på innovation og bæredygtig udvikling, hvor vækstskabende initiativer fremmes, med samtidig respekt for naturen og miljøet. Notatet redegør nærmere for denne helhedsorienterede tilgang, og Miljørapporten for Marina City redegør detaljeret for hensynet til naturen og miljøet.

I bilag 1 findes en mere uddybende begrundelse for projektets placering, størrelse og indhold. Herunder også en sammenligning med andre, store marinaer med integreret indhold forskellige steder i landet.

I det marinbiologiske kapitel i miljørapporten belyses projektets begrænsede indvirkning på fjordmiljøet, herunder at det marine habitattab, som følge af inddragelsen af fjordareal, er ubetydeligt.

## 2. Samlet konklusion

Kolding Kommune arbejder målrettet ud fra en strategi, der har fokus på byfortætning og omdannelse af stations- og bymidtenære arealer. Den valgte strategi sikrer, at udviklingen af Kolding by sker på et bæredygtigt grundlag og er samtidig en forudsætning for Kolding Kommunes mål om en fortsat attraktiv og levende bymidte.

Udviklingen af Kolding bymidte og Marina City sker med afsæt i følgende:

1. At udvikling af stations- og bymidtenære arealer i Kolding - ud fra en helhedsbetragtning - skal ske i et sammenhængende bånd, der tager sit udgangspunkt i bymidten og strækker sig langs åen mod øst og samtidigt bevæger sig syd om den eksisterende erhvervshavn. Dette har været afsættet og retningen for de seneste 10 års udvikling af Kolding bymidte.
2. At Kolding Kommune vil en stor, topmoderne og bæredygtig lystbådehavn som et vigtigt led i byens udvikling og udviklingen af turismen i kommunen og regionen.
3. At Marina City udvikles som et bæredygtigt byområde, hvor de maritime funktioner integreres med boliger, service- og rekreative funktioner.
4. At Kolding Kommune har en aktiv erhvervshavn, hvorfor der skal tages hensyn til dennes aktiviteter og virksomheder.

Marina City er den naturlige afrunding af ovennævnte byudviklingsbånd, der tager hensyn til Kolding erhvervshavn, og samtidigt giver rum til den positive byudvikling, der foregår i Kolding bymidte.

Kommunen har tillige en intention om, gennem en længerevarende proces, at omdanne dele af erhvervshavnen til andre byfunktioner. I denne proces skal der fortsat tages hensyn til erhvervshavnens aktiviteter og virksomheder.

Marina City er udviklet og dimensioneret med afsæt i rammerne fra den gældende kommuneplan, idet der i projekt sker en vis omdisponering af rammerne af hensyn til omgivelserne, herunder erhvervshavnen.

Kolding Kommune ønsker på den baggrund at udvikle det nye maritime byområde Marina City. Marina City skal sætte rammen for en helhedsorienteret løsning af flere store byudviklingsmæssige udfordringer, som Kolding bymidte står over for. For det første er der truffet en strategisk beslutning om at udvikle en stor og top-attraktiv lystbådehavn som led i byens udvikling og som led i turismeudviklingen. Dette udløser behov for en stor udvidelse af byens sydlige lystbådehavn med dertil hørende landanlæg. For det andet har Kolding by med sin meget betydelige vækst i indbyggertallet et stort behov for at tilvejebringe muligheder for bymidtenært boligbyggeri. De nuværende muligheder er imidlertid ved at være udtømt, og der er derfor behov for nye områder til boligudvikling.

Anlæg af lystbådehavne skal ske i forbindelse med eksisterende bysamfund. Marina City ligger ikke bare ved, men bliver en integreret del af Koldings byområde. I Kolding er der en helt særlig mulighed for at skabe en moderne lystbådehavn, da byen allerede har kapaciteten, og lystbådehavnen kan placeres bynært i relation til Design City. Derfor er der en særlig funktionel begrundelse for boliger i Marina City, da det kan

sikre en sammenhæng mellem marinaen og bymidten og dermed til handel, station, uddannelsescampus m.m. i Kolding.

Ved at udvikle Marina City med både marina og bymæssige funktioner sikres det, at Marina City bidrager til områdets attraktionsværdi, forbedrer den lokale service og de lokale beskæftigelsesmuligheder.

Der er som nævnt oven for et meget stort behov for at bygge nye stations- og bymidtenære boliger i Kolding, og mulighederne herfor er ved at være udtømte. Marina City giver mulighed for at dække en del af dette presserende behov. Arealmæssigt vil området til boliger kun udgøre ca. 16% af det opfyldte areal. Dette relativt lille greb vil have ekstrem stor betydning for Marina City's samlede kvalitet og funktion. Langt den overvejende del af boligerne etableres på eksisterende land, dvs. i eksisterende byzone.

Placeringen og disponeringen af Marina City er den mest hensigtsmæssige, baseret på de givne forhold på stedet, en lang række tekniske undersøgelser, beregninger og redegørelser, samt en række nødvendige hensyn til de omgivende natur-, by- og erhvervshavneområder. En placering af boligerne fx. længere mod vest i nuværende fredskovs- og moseområder vurderes ikke som mulig under hensyntagen til driften af eksisterende virksomheder på erhvervshavnen (støj og emissioner), risikovirksomheder på havnen, virksomheder af national interesse på havnen samt naturbeskyttelse. Selve lystbådehavnen kan ikke flyttes længere mod vest, og den ønskede integration mellem maritime funktioner, boliger, service- og rekreative funktioner vil hermed gå tabt.

Kombinationen med boliger betyder en langt bedre ressourceudnyttelse: God arealholdning. Fælles infrastruktur i form af veje, stier og parkering samt el, varme, vand- og kloakforsyning. Bedre underlag for kollektiv trafik. Større tryghed og sikkerhed. Dobbeltudnyttelse af områdets nye faciliteter (multiple funktioner).

Boligdelen udgør grundlaget for, at det er muligt at realisere et moderne havneanlæg med en ekstraordinær høj bæredygtighedsprofil (funktioner, anlæg, biodiversitet, drift). Funktionsblandingen er nødvendig for at kunne skabe det teknisk/miljømæssigt bæredygtige byområde. Dette afspejles eksempelvis i DGNB-certificeringen, hvor Marina City er præcertificeret på højt niveau. En høj grad af funktionsblanding er også nødvendig for at kunne skabe en meget attraktiv marina. Dette afspejles eksempelvis i Blue Star-certificeringen, hvor ambitionen er en 5-stjernet marina.

Kolding Kommune vurderer, at etableringen af Marina City med den beskrevne lokalisering, omfang og indhold, er den bedste løsning, når projektet ses i et bredt perspektiv. Ønsket om opfyld på søterritoriet med tilhørende anvendelser er således begrundet i en helhedsorienteret tilgang og afvejning af en lang række interesser. I den forbindelse er det Kolding Kommunens opfattelse, at der ikke er væsentlige hensyn, der taler imod projektet.

### 3. Kolding Kommunes behov og ambitioner

Marina City er ikke et fritstående tiltag, men det naturlige næste byudviklingsområde for Kolding, også i et historisk perspektiv.

Politisk prioriteres en udvikling gennem bedre udnyttelse af arealer og områder centralt i byen. Det er således samfundsøkonomisk og ressourceøkonomisk klart bedre at byudvikle "indadtil" frem for "udadtil". Dette fremgår bl.a. af den seneste række af kommuneplaner. Kommuneplanlægningen er foretaget ud fra bl.a. princippet om fortætning og bæredygtig byvækst indefra og ud iht. planlovens §§ 11a, stk. 7 og stk. 8. Etableringen af Marina City er såvel i overensstemmelse med princippet om fortætning og øget rummelighed på eksisterende arealer samt byvækst i direkte tilknytning til eksisterende byområder med bl.a. det formål at sikre en effektiv udnyttelse af de investeringer, der er foretaget i eksisterende infrastruktur (veje, ledningsanlæg, kloakering, vandforsyning, kollektiv trafik, offentlig service mv.)

Kolding har en meget lang tradition for denne tilgang og prioritering. Siden 1970'erne er gennemført store byfornyelsesindsatser i hele bymidten, og Kolding er således den by uden for hovedstaden, som har gennemført mest byfornyelse. Her er store bydele blevet omdannet og gjort tidssvarende. I direkte forlængelse heraf er gennemført store omdannelser af udlevede erhvervsområder, ikke mindst i zonen mellem bymidten og havnen. Og i den nyeste tid sker der omdannelser i det centrale Ribberdyb-Holmsminde område, Campusområdet og Design City. Omdannelsen og udviklingen af Marina City ligger i direkte fortsættelse af denne langsigtede og vedholdende strategi.

Etablering af Marina City med den ansøgte lokalisering, omfang og indhold, er en oplagt løsning, når projektet ses i et bredt perspektiv. Ønsket om opfyld på søterritoriet med tilhørende anvendelser er begrundet i en helhedsorienteret tilgang og afvejning af en lang række interesser.

Det er Kolding Kommunes intention med projektet at sikre, at der ud fra en planlægningsmæssig og samfundsøkonomisk helhedsvurdering sker en fortsat hensigtsmæssig udvikling af Kolding by.

Kolding er en by i betydelig vækst. Kolding er en del af Trekantområdet, der er et tidligt eksempel på et omfattende kommunalt samarbejde med udgangspunkt i udpegningen som landsdelscenter i Landsplanredegørelsen i 2000, og kommunen er en markant medspiller i den koordinerede planlægning for byudvikling og infrastruktur i Østjylland iht. Vision Østjylland fra 2008 og den daværende Landsplanredegørelses perspektiver for Det Østjydske Bybånd, som fortsat er under udvikling. At Trekantområdet i stigende grad er at betragte som én byregion ses også i Landsplanredegørelsen fra 2013. Redegørelsen udpeger for første gang Trekantområdet som én af fem danske storbyregioner på linje med Hovedstaden, Aarhus, Odense og Aalborg. Blandt storbyregionerne er Trekantområdet Danmarks tredjestørste, målt på indbyggertal.

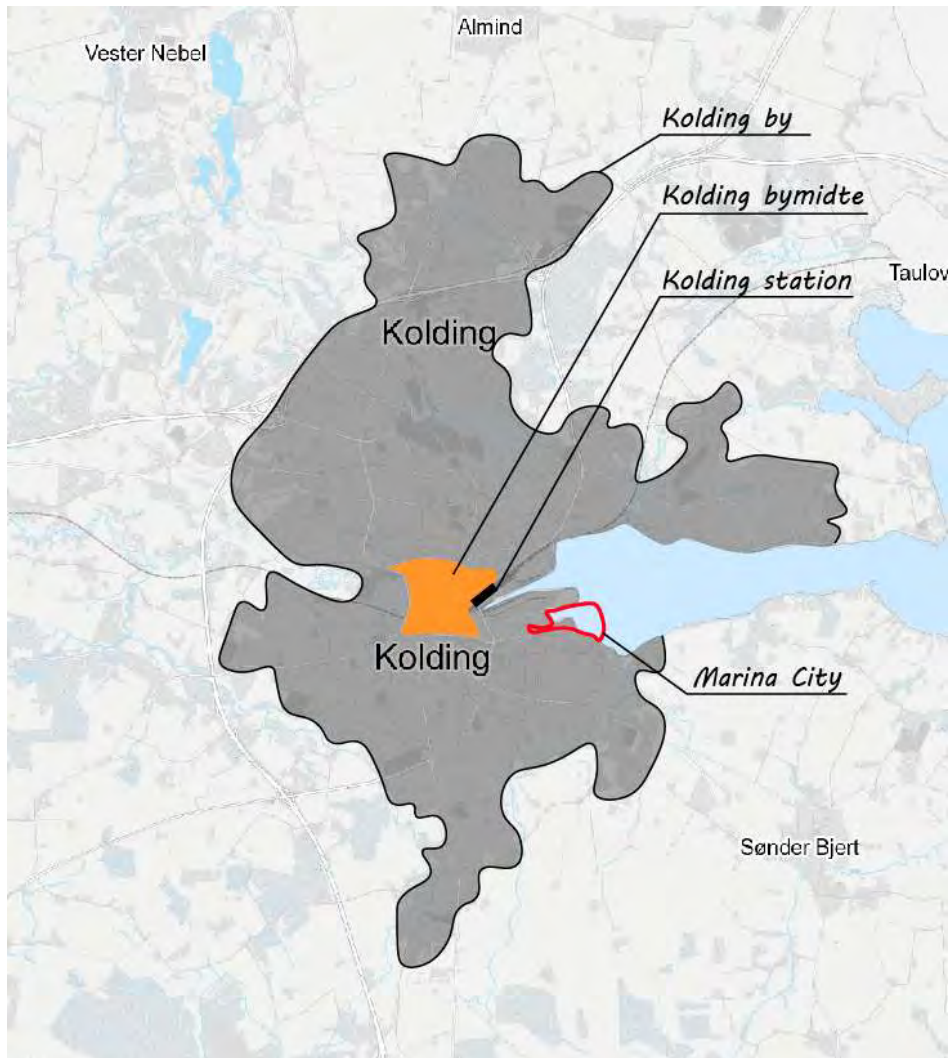
Kolding er Trekantområdets og kommunens største og centralt beliggende by. Befolkningsprognoser viser, at kommunens befolkningstal vil stige fra nuværende 92.000 til 95.000 i 2022. Byen er i vækst og i forbindelse med flere nye uddannelsesinstitutioner og etablering af et supersygehus, hvis virkning ikke er medregnet i prognoserne, forventer Kolding Kommune en endnu større stigning i befolkningstallet frem til

100.000 i begyndelsen af 2020'erne. En helt ny potentialeanalyse (Exometric, august 2018) underbygger, at der er et betydeligt behov for ikke mindst nye lejligheder i Kolding. Der er derfor behov for at sikre nødvendige arealer til boligbyggeri og byudvikling generelt i kommunen og primært i Kolding by. Der er arbejdet bevidst og konsekvent på dette gennem adskillige år, bl.a. med afsæt i visionen "Vi designer livet". Derudover afspejles det i den kommunale planlægning, herunder kommuneplanlægningen.

Det er jf. hovedstrukturen i Kommuneplan 2017-2029 et målrettet ønske for Kolding Kommune at sikre, at en meget væsentlig del af denne udvikling sker gennem bæredygtig fortætning, så der ikke udelukkende satses på de traditionelle parcelhuskvarterer. Samtidig er det Kolding Kommunes ambition, at arbejde med en koncentreret bæredygtig byudvikling, der understøtter den eksisterende bymidte og giver befolkningen i Kolding de helt unikke muligheder for udfoldelse og bosætning ved fjorden.

Ved udvikling af Kolding by iagttages en række parametre for at sikre en attraktiv by, som kan håndtere befolkningsudviklingen. Derfor er der også fokus på at skabe erhvervsmuligheder, grobund for turisme, uddannelsesmiljøer, de nødvendige rekreative muligheder og attraktive udfoldelsesmuligheder for et aktivt og sundt liv.

## 4. Koldings begrænsede muligheder for bymidtenær byudvikling

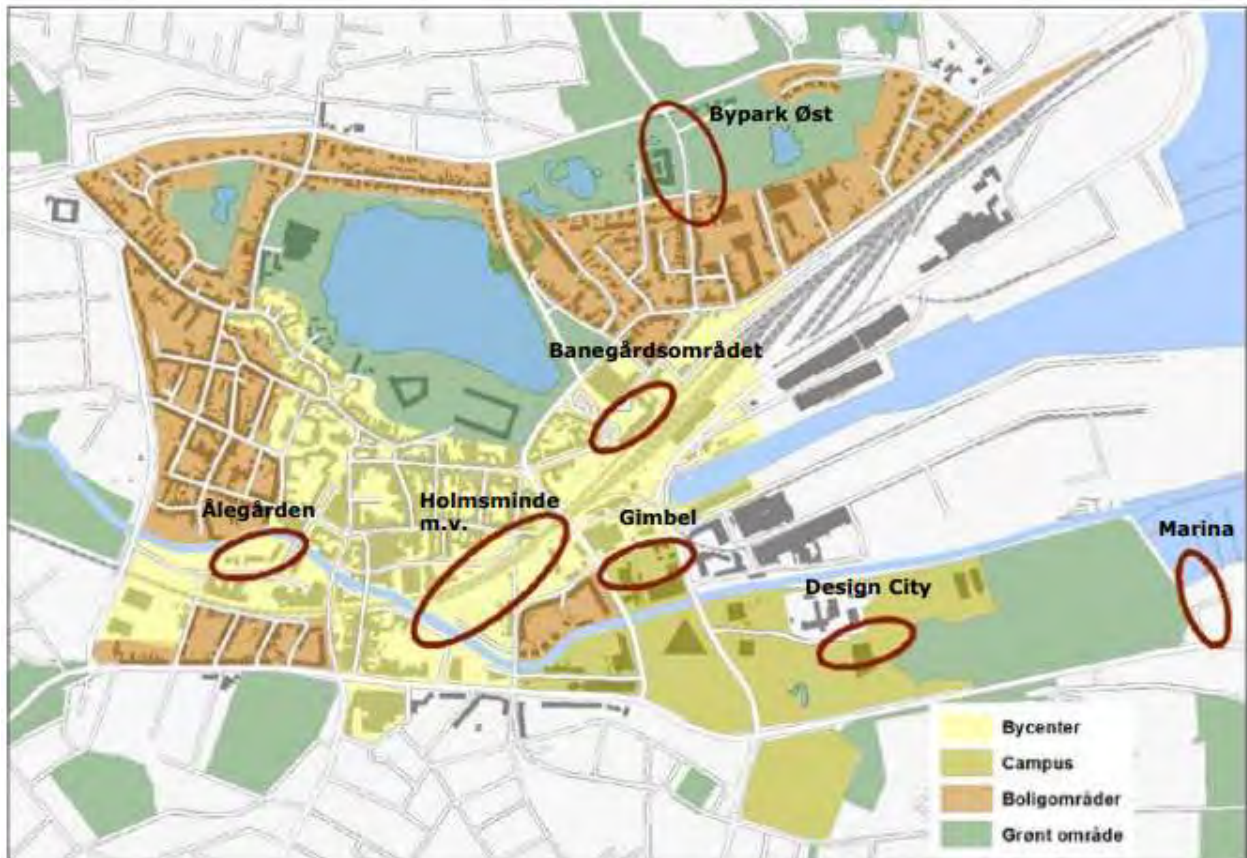


*Beliggenhed af Kolding bymidte og Marina City vist i forhold til Kolding by.*

Ved arbejdet på at håndtere og sikre mulighederne for fremtidens byudvikling centralt i Kolding, tages der hensyn til mange forskellige interesser. Målet er en byudvikling, der giver mulighed for boligudbygning, erhverv, uddannelsesmuligheder, handel, erhverv og rekreativ udfoldelse, under samtidigt hensyn til en fungerende erhvervshavn.

Mulighederne for bymidtenær boligbyggeri og yderligere omdannelse og fortætning i Kolding er imidlertid i væsentligt omfang ved at være udtømte. Når Riberdyb-Holmsminde området er udbygget, vil der kun restere mindre projektmuligheder spredt rundt omkring, f.eks. i forbindelse med nedlukning af erhverv, institutioner eller lignende. Der er således meget begrænset volumen tilbage for nye boliger nær bymidten.





Principskitsen viser muligheder for boligfortætning og nye bycenterfunktioner i Kolding bymidte (Helhedsplan for Kolding Bymidte).

Illustration fra Kommuneplan 2017-2029. Områderne betegnet Holmsminde, Gimbel, Bypark Øst og Design City er allerede planmæssigt aktiverede og disponerede til bl.a. boliger. Alegården og Banegårdsområdet har ingen eller kun yderst beskedne rummelighed for boliger. Næste naturlige skridt er således Marina City.

I det følgende belyses de relevante overvejelser i forhold til Marina City.

Kolding Kommune har fokus på at sikre mangfoldighed i udbud af boligarealer således, at der gives mulighed for forskellige typer boliger, som appellerer til forskellige målgrupper, og dermed sikres en robust sammensætning af byens befolkning.

I kommuneplanen er der derfor både mulighed for nye udstykninger ud mod det åbne land, nyt etageboligbyggeri gennem fortætning af bymidten og gennem omdannelse af bymidtenære arealer.

Strategien med fortætning og omdannelse af bymidtenære arealer er helt central, da det er en forudsætning for en fortsat attraktiv og levende bymidte. Strategien eksekveres bl.a. i Byrådets politik for attraktive byer og bosætning (september 2018), som lægger vægt på klog byudvikling, der skaber rammer for Det gode liv: Boformer, som matcher behovene. Adressering af de samfundsudfordringer, vi står i. Samspil og sammentænkning mellem byens forskellige behov og funktioner.

Dertil fremgår det af statens udmeldinger til kommunerne (jf. Oversigt over statslige interesser i kommuneplanlægningen 2013), at der ved boligudbygningen skal prioriteres bymidtenære og stationsnære boliger. *"Det er et mål at undgå byspredning, og udlægning af nye byudviklingsområder skal begrænses. Udbygning af de stationsnære arealer og omdannelse af byområder, som er velintegreret i byen, skal fremmes."* (<https://erhvervsstyrelsen.dk/sites/default/files/Kommune15270211.pdf>)

Projektet Marina City er netop et eksempel på udvikling af stationsnære arealer. Det er hensigten med placering af boliger tæt ved bymidten, at minimere afstande (og dermed transporttid) mellem bolig og daglige gøremål som indkøb, uddannelse og arbejde. I forhold til en alternativ placering ved udkanten af byen eller andet sted i byen er placering af boliger i Marina City oplagt til at minimere behov for individuel biltransport og sænker trængselsproblemer inden for og uden for byen, fordi jernbane- og rutebilstationen i Kolding ligger i den østlige del af bymidten (ca. 15 minutters gang og 5 minutter på cykel fra Marina City).

En vigtig del af Koldings centrale byområde består af den aktive erhvervshavn. Gennem alle årene indtil nu har der været planlagt for en fortsat aktiv erhvervshavn, hvor byudvikling og erhvervs-/havneinteresser afstemmes indbyrdes. Byrådet har i december 2019 tilkendegivet en ambition om, at dele af erhvervshavnen over en længerevarende periode ønskes omdannet, og at arealerne i forbindelse hermed indgår i en byomdannelsesproces. Denne langsigtede ambition ændrer imidlertid ikke på, at erhvervsaktiviteterne i mange år vil fortsætte på store dele af erhvervshavnens område, at gældende lejeaftaler, planer, miljøgodkendelser m.v. fortsat har virkning, og at der i hele perioden skal tages hensyn og koordineres med aktiviteterne og virksomhederne på erhvervshavnens område.

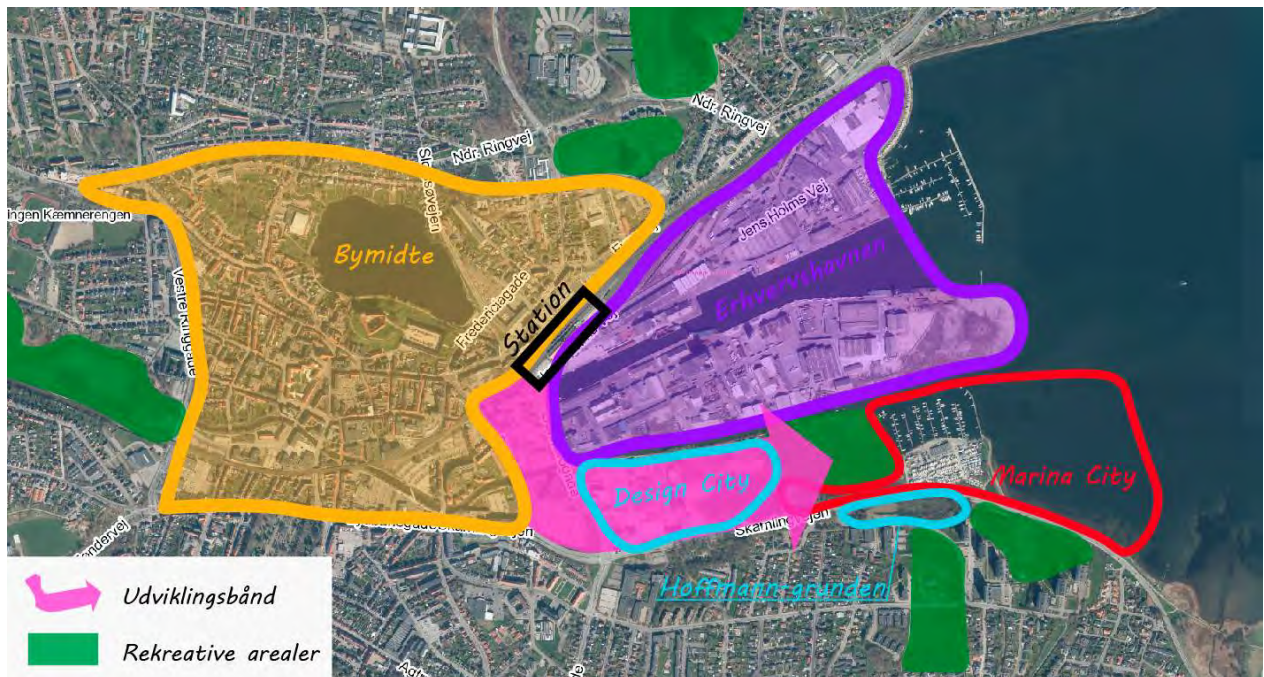
Denne planlægning, hvor byudvikling og erhvervs-/havneinteresser afstemmes indbyrdes, er ligeledes i fuld overensstemmelse med statens og folketingets udmeldinger i forbindelse med den nylige revision af planloven (jf. planlovens § 15a og 15b).

Inden for de bymidtenære områder er der udpeget og gennemført planlægning for en række omdannelsesprojekter. Derfor er de bymidtenære områder langt hen ad vejen disponeret og planlagt, og rummeligheden hermed udnyttet.

De øvrige bymidtenære arealer er enten overvejende velfungerende med de eksisterende bebyggelser eller beliggende i naturområder med tilhørende naturmæssige værdier og tekniske udfordringer.

Som det ses på illustrationerne ovenfor, er de større bynære omdannelses- og udviklingsområder, som kan bidrage til fortsat egnede bymidtenære arealer, beliggende primært øst for bymidten og samtidig syd for erhvervshavnen.

Med afsæt i ovenstående har det været et omdrejningspunkt i de seneste 10 års planlægning, at udvikling af bymidtenære og stationsnære arealer i Kolding - ud fra en helhedsbetragtning - skal ske i et bånd fra bymidten mod øst og syd for den eksisterende erhvervshavn, som vist på nedenstående kort.



Kort over området øst for bymidten.

Udviklingsbåndet forløber direkte fra bymidten og stationen og er i dag under udbygning til uddannelsesinstitutioner, erhverv og boliger, og flere byggefelter er aktiveret i området, som kaldes Design City. Dette udviklingsbånd er planlægningsmæssigt sikret gennem Helhedsplanen for bymidten 2017 og Kommuneplanen 2017-2029. Længere mod øst, hvor der logisk forventes en videre udvikling, ligger et grønt areal og Marina Syd. Syd for ligger boligprojekt på "Hoffmann-grunden", hvor gældende lokalplan giver mulighed for opførelse af fire boligårne med op til 15 etager. Endeligt påtænkes et lille areal syd for "Hoffmann-grunden" udnyttet til boligformål. Der foreligger dog ikke plangrundlag herfor.

En vigtig forudsætning for en attraktiv by er adgangen til rekreative grønne arealer og blå arealer tæt ved boliger og især ved bymidten samt etageboliger, hvor der er mange beboere uden private haver. Derfor er det også strategisk vigtigt for Kolding Kommune, at bevare det meste af det grønne areal, beliggende mellem Design City og Marina City. En stor del af arealet er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3, og en del af arealet er fredskov. Arealet vurderes at være en særlig biotop, beliggende så tæt på den tætbefolkede bymidte, at det derfor skal anvendes til rekreative formål for beboere og bevares for at sikre dyrs og planterers levested og spredningsmuligheder. Som et nødvendigt led i Marina City-projektet ryddes et 1,5 ha stort, bynært naturområde mellem Skamlingvejen og fredskovsarealet. Der arbejdes på at kompensere dette tabte naturområde ved at etablere ny natur eller opgradere eksisterende natur andetsteds i nærområdet. Det er en central forudsætning for en attraktiv by, at der til byens borgere sikres arealer, som kan være et frirum og give oplevelsen af nærhed til naturen. Derfor er det en særlig kvalitet i hele udviklingsbåndet, at dette område bevares i tæt samspil med Kolding Å. Kolding Å bidrager til at binde byen sammen rekreativt fra vest, gennem byen og ud til Marina City, bl.a. ved etablering af en række åsteder, som bidrager til aktiviteter langs åen.

Tilsvarende er der ved boligblokkene, i op til 15 etager, syd for Skamlingvejen private, grønne arealer til beboernes rekreation, som vurderes til ikke at kunne rumme mere byggeri. Dette begrundes i, at bebyggelsesprocenten her allerede er ganske høj, og i, at arealerne betjener ganske mange etageboliger uden private udearealer. Endelig er det kommunens intention, at sikre befolkningen adgang til Kolding Fjord af rekreative hensyn. I den forbindelse er der iværksat en række tiltag langs Kolding Å. Der er fokus på denne adgang langs åen i projektet Marina City, ligesom mulighederne for adgang til fjorden kulminerer i form af marinaen og marinaparken i Marina City. Adgang fra bymidten til fjorden via andre ruter er begrænset af erhvervshavnens aktivitet.

Status på arealerne i og omkring bymidten samt i byudviklingsbåndet er, at arealerne - bortset fra området ved Marina City - er disponeret og planlagt, og at en realisering af områderne er i gang. Dermed kan disse beskrevne arealer ikke aktiveres i forhold til de funktioner, der skal etableres inden for Marina City.

## 5. Kommuneplanen har forberedt vejen

Ovennævnte intentioner med udviklingsbåndet har været en del af Kommuneplanen siden 2009, og derfor er der udlagt arealer til udvikling af et blandet bolig- og erhvervsområde ved Marina Syd med en skønnet kapacitet til ca. 500 boliger.

Siden 2009 har Kolding Kommune derfor også arbejdet målrettet med realiseringen af intentionerne i den kommunale planlægning, bl.a. gennem lokalplanlægning. Denne planlægning er sket inde fra bymidten og ud mod fjorden.

I princippet kunne kommunen realisere arealudlægget ved opfyld inden for havnens dækkende værker, dvs. fylde lystbådehavnen op med henblik på byomdannelse, og på den måde sikre sig nødvendigt areal til at realisere boligerne. En ny lystbådehavn kunne så senere etableres efter planerne og under forudsætning af Kystdirektoratets tilladelse, på søterritorium øst herfor.

I forbindelse med arbejdet med at konkretisere Marina City, er afgrænsning af de eksisterende rammer blevet vurderet nærmere. Konklusionen er, at Kolding Kommune vurderer, at det ud fra en helhedsvurdering vil være hensigtsmæssigt at omdisponere afgrænsningen af rammerne i kommuneplanen, så de udlagte rammeområder i højere grad placeres ind mod land i stedet for ud i fjorden.

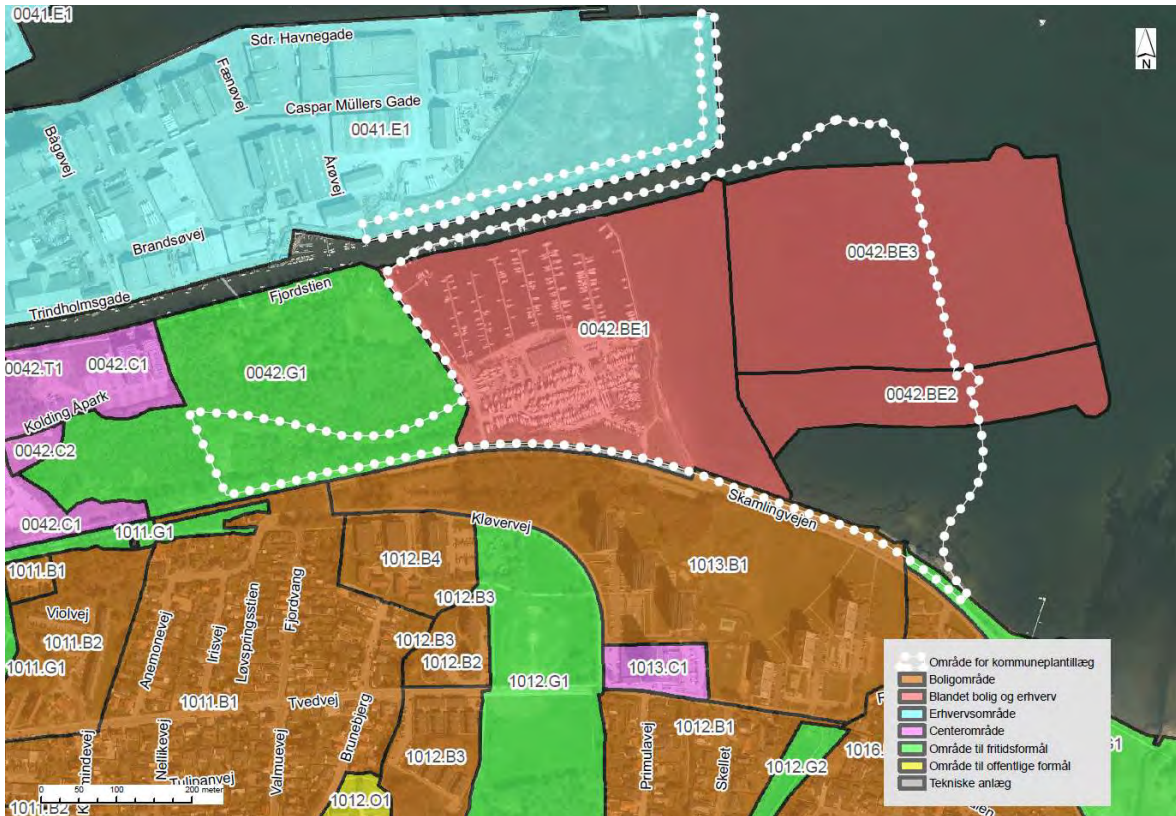
Denne vurdering skal ses både i forhold til placering af boliger og muligheden for etablering af en mere attraktiv og funktionel lystbådehavn, i forhold til et mindre indgreb i søterritoriet, i forhold til en mindre visuel påvirkning af kystlandskabet, i forhold til de geotekniske forudsætninger i området, og for at etablere en bufferzone i forhold til erhvervshavnen.

### Boliger

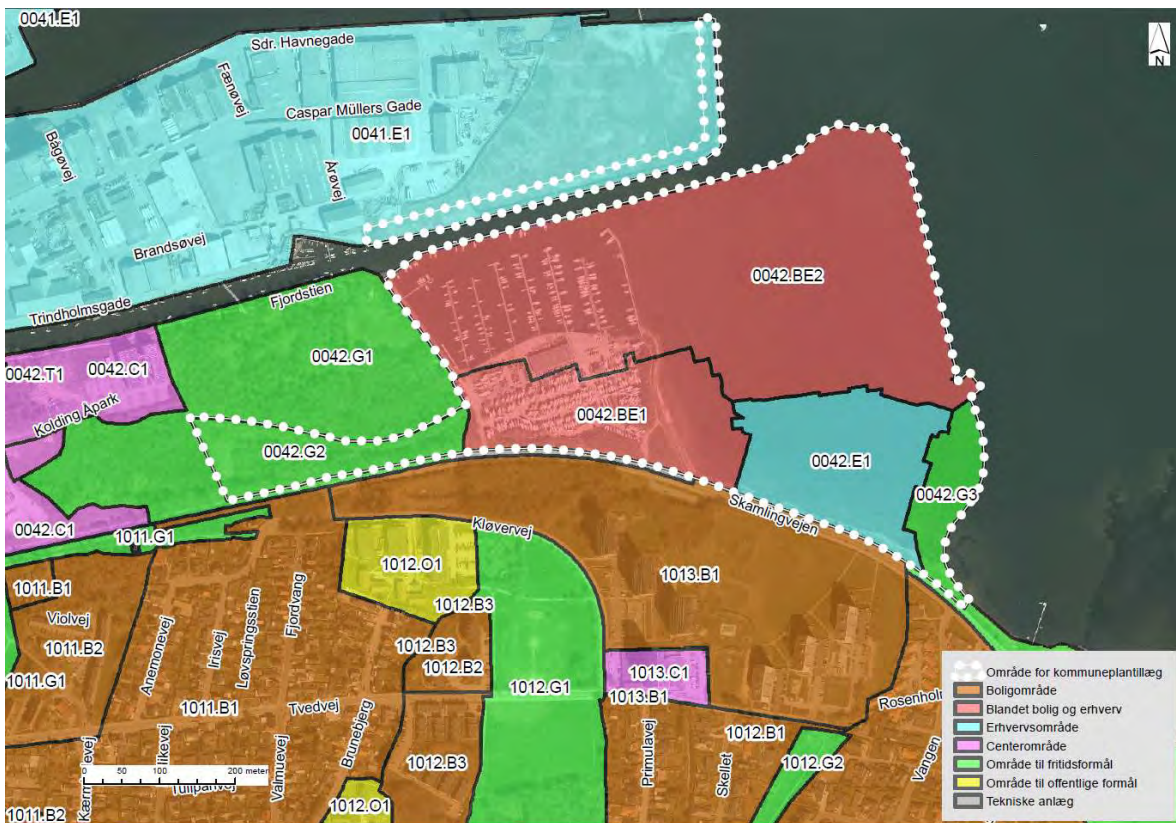
Begrundelsen for omdisponeringen er, at placering af boliger på vandarealet i lystbådehavnen over mod havnen iht. Kommuneplan 2017-2029 ville være problematisk i forhold til erhvervshavnens aktiviteter på grund af miljøkonflikter. For ikke at medføre begrænsninger for havnens virke, skal boliger som støj- og forureningsfølsom anvendelse placeres i en passende afstand fra havnen (jf. planlovens §15a og b).

Det vurderes derfor hensigtsmæssigt, at placere boliger med den passende afstand og unklade opfyld i lystbådehavnen bassin, som der var planlagt for i den gældende Kommuneplan 2017-2029. Størstedelen af de nye boliger kan realiseres på eksisterende landareal. For at kunne realisere alle de påtænkte boliger, er der ved denne omplacering af arealudlæggene behov for at inddrage 1,2 ha af søterritorium til boliger, som er et markant mindre areal end det, der i dag ligger inden for lystbådehavnen dækkende værker, og som i princippet kunne fyldes op, forudsat en tilladelse hertil fra Kystdirektoratet.

De eksisterende og planlagte nye kommuneplanrammers afgrænsning fremgår af nedenstående illustrationer.

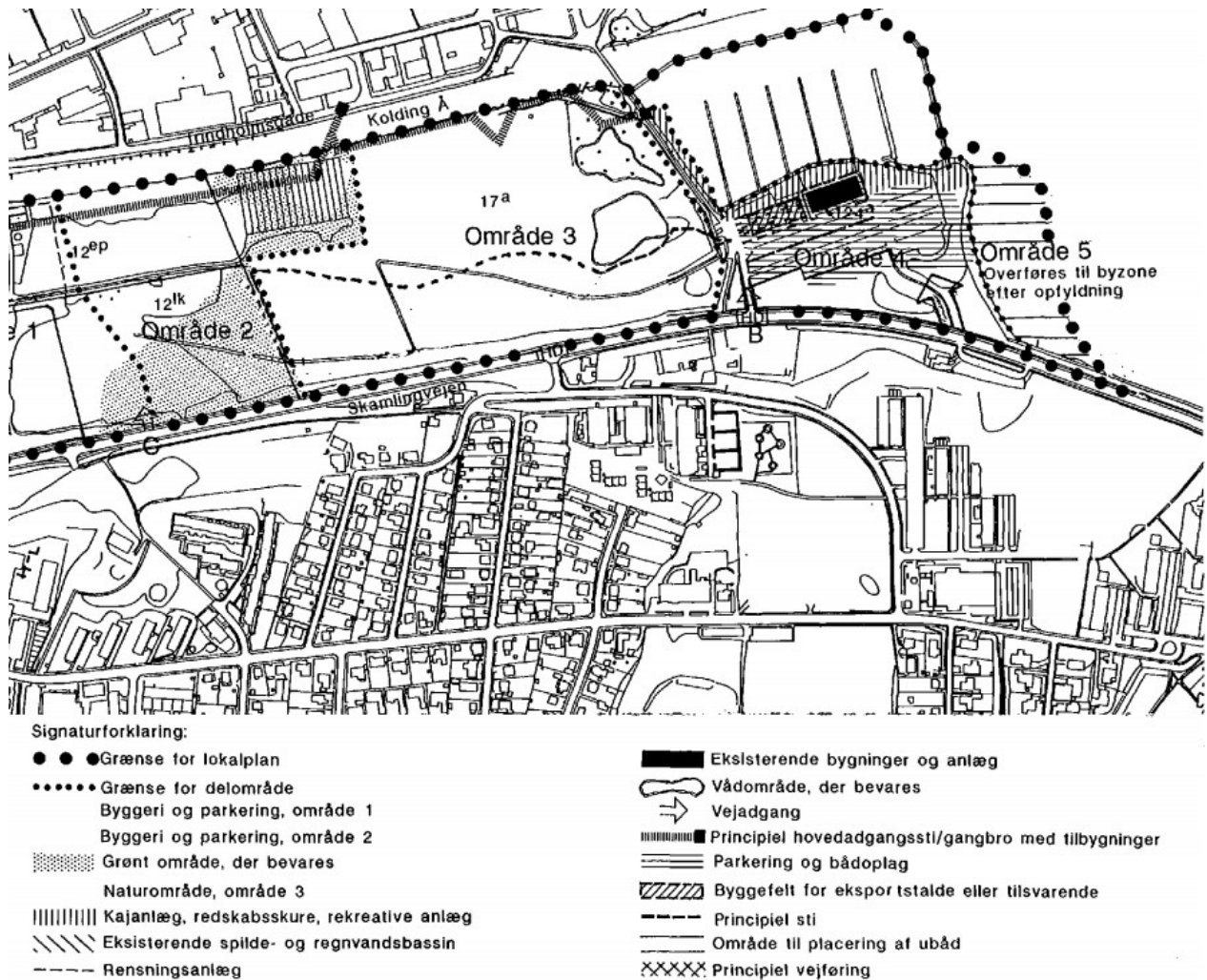


Eksisterende rammer for området – Kommuneplan 2017-2029. Hvid priksignatur viser omridset af de nye rammeområder.



Nye rammer for området – tillæg nr. 8 til Kommuneplan 2017-2029.

Den østligste del af nyt rammeområde 0042 BE1 (hvor der planlægges placeret boliger) er i øvrigt allerede i den nugældende lokalplan 0042-12 (fra 1994) planlagt opfyldt til offentlige og private fællesformål, såsom parkering og vinteroplagspladser for lystbåde, strandpark med publikumsfaciliteter, sandstrand, både- og badebroer med mulighed for placering af ubåd med tilhørende servicebygning. Se område 5 på nedenstående kortudsnit fra lokalplanen.



Lokalplankort 0042-12. Lokalplan fra 1994. Område 5 er allerede heri planlagt til opfyldning til forskellige formål.

### Attraktiv og funktionel havn

Det er vurderet, at der ved at placere de landbaserede anlæg til lystbådehavnen ind mod land og langs Skamlingvej, vil kunne skabes en langt mere tilgængelig og funktionel lystbådehavn.

I de tidligere projekter, som den eksisterende kommuneplan er baseret på, er der ikke i tilstrækkelig grad indtænkt nye områder til bådoplag. Det vurderes at være mest hensigtsmæssigt, at bådoplag placeres ind mod land på landjorden og ikke på arealer beliggende ud i fjorden. Lavpraktisk er dette bl.a. af hensyn til de vanskelige geotekniske forhold, adgangsforhold for lastbiler m.m.

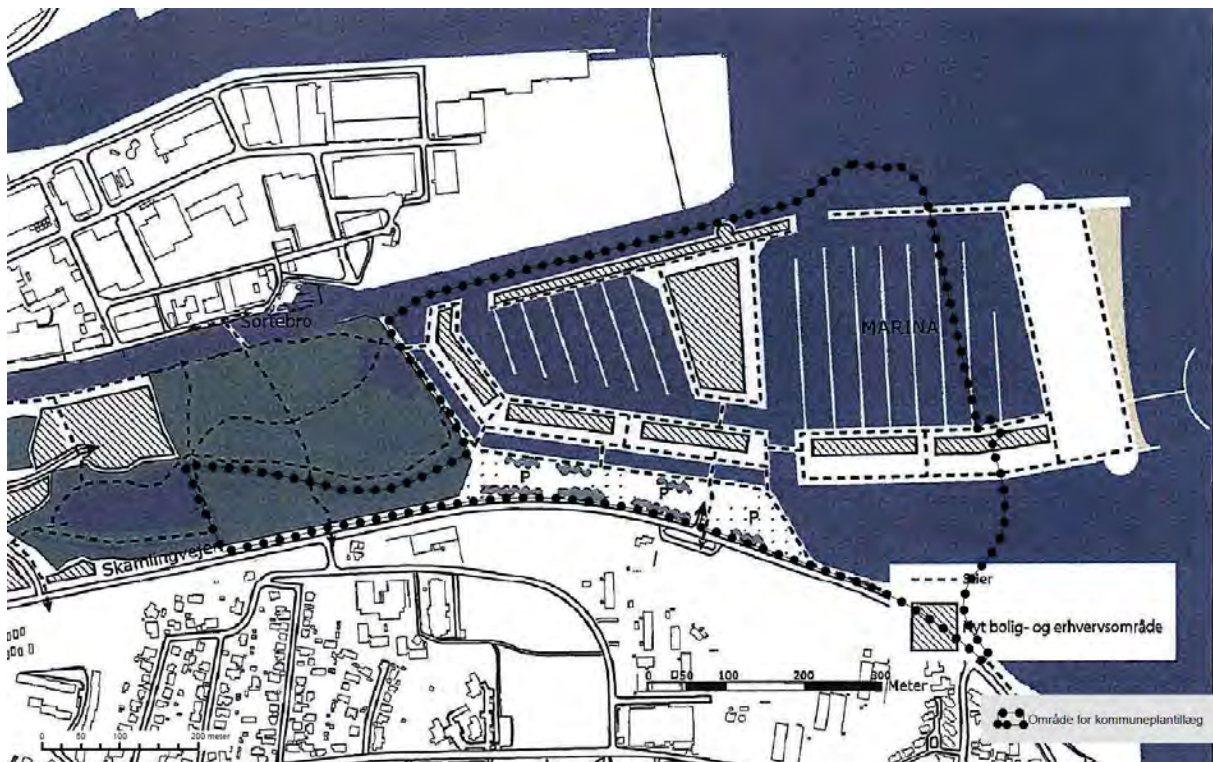
### Miljømæssige forhold

Vedrørende landskabelige interesser vurderes det, at lokalisering af etagebebyggelse i Marina City ikke vil påvirke landskabet væsentligt, fordi det valgte område er nabo til eksisterende og planlagt boligbebyggelse i stor skala (7 eksisterende og yderligere 4 planlagte højhuse på sydsiden af Skamlingvejen samt 1 planlagt nord for Skamlingvejen). De nye markante bebyggelser vil kunne indgå i det bestående miljø og fjordlandskabet på en harmonisk måde.

Ved de indledende tekniske forundersøgelser har Kolding Kommune fået ny viden om de geotekniske forhold. Undersøgelser har godtgjort, at der længere ude i fjorden er 15-20 meter ned til fast bund, mens der inde langs kysten er langt bedre jordbundsforhold. Ved således at rykke projektet ind langs kysten opnås langt bedre anlægstekniske løsninger, mere økonomiske løsninger og miljømæssigt bedre løsninger, idet mængden af udskiftede blødbundsmaterialer fra fjordbunden reduceres. Ved de indledende tekniske beregninger har Kolding Kommune også fået ny viden om de støjmæssige forhold i forhold til erhvervshavnen. For at mindske risikoen for gensidige genevirkninger mellem erhvervshavn og Marina City, er det således klart hensigtsmæssigt at rykke projektet længere væk fra erhvervshavnen som foreslået i den konkrete disponering.

Ved at flytte rammeområderne ind mod land undgås tragtformet virkning som kan medføre opstuvning af vand op i åen og øget oversvømmelsesrisiko i bymidten.

Ved at flytte rammeområderne ind mod land undgås endvidere en lavvandet bugt/lagune med meget dårlig vandudskiftning, som ville opstå inde mellem marinaen og kysten.



Illustrationsplan fra 2009, som ligger til grund for de eksisterende kommuneplanrammer. Prikssignaturen viser omridset af de nye rammeområder. Skrå skravering viser arealer til nyt bolig- og erhvervsområde.

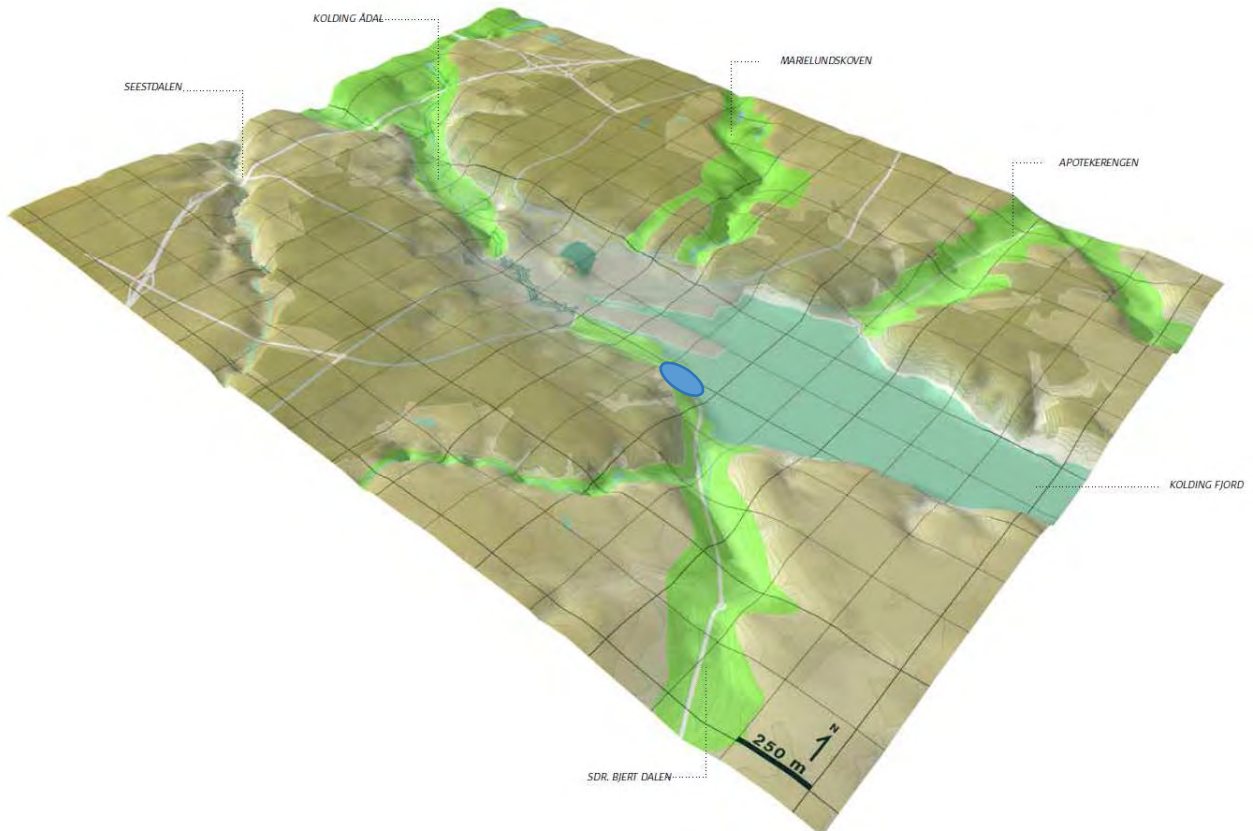




*Illustrationsplan, som ligger til grund for de nye kommuneplanrammer.*

## 6. Koldings samspil med landskabet

Marina Citys lokalisering skal ses som et led i Koldings samspil med landskabet og naturen omkring byen. Som det fremgår af illustrationen er det et karakteristisk træk for Kolding, at natur og landskab fra forskellige sider fletter sig langt ind i byen. Denne fingeragtige struktur suppleres så med en "grøn ring" omkring byen, bestående af bynær natur.



*Byen har markante landskabelige kiler fra de fleste retninger. De mest markante er ådalen fra vest og fjorden fra øst. Dertil kommer Marielundskoven fra nord, Apotekerengen fra nordøst og Sdr. Bjert-dalen fra sydøst. Marina Citys beliggenhed er markeret med den blå figur.*

Den overordnede grønne struktur er fastlagt i Kommuneplan 2017-2029.

Kolding Kommune arbejder kontinuerligt med at udvikle de landskabelige og naturmæssige strukturer og muligheder. Dette sker på mange forskellige måder: Visse steder med henblik på omhyggelig beskyttelse gennem fredning eller planlægning. Andre steder med henblik på at etablere nye bynære naturområder. Her kan også være tale om kombination af klimatilpasning og udvikling af mere bynatur. Og ikke mindst gennem udvikling af nye muligheder for friluftsliv og muligheder for at opleve naturen tæt på sin bolig. Værdien af det sidste forhold er i øvrigt veldokumenteret som havende en meget positiv effekt, både mentalhygiejnisk og samfundsøkonomisk.

De forskellige landskabs- og naturtyper er meget varierede, komplementerer hinanden og giver vidt forskellige muligheder for oplevelser, aktiviteter, rekreation osv.

Strukturen rummer samtidig en række "hotspots", hvor forskellige landskabs-/naturtyper mødes indbyrdes, og/eller særlig landskab/natur mødes med særlige steder i byen. Disse steder har særlig stor værdi for befolkningens mulighed for at opleve og være aktive.

Marina City er netop et sådan "hotspot". Her mødes ådal, å og fjord. Her møder byen vandet. Her udvikles helt ekstraordinære muligheder for et aktivt friluftsliv i tilknytning til vandet, her gives offentligheden den bedst mulige adgang til fjorden, og her skabes nye muligheder for på en afbalanceret måde at opleve landskabet og naturen tæt på sin bolig.

Her knyttes samtidig an på Naturpark Lillebælt, som er et samarbejde mellem Fredericia, Middelfart og Kolding Kommune og Destination Lillebælt. Formålet med dette samarbejde er på samme tid at beskytte og udvikle naturen i området, og udvikle nye aktivitets-, oplevelses- og læringsmuligheder i tilknytning her-til (jf. Naturparkplan 2018-2022).

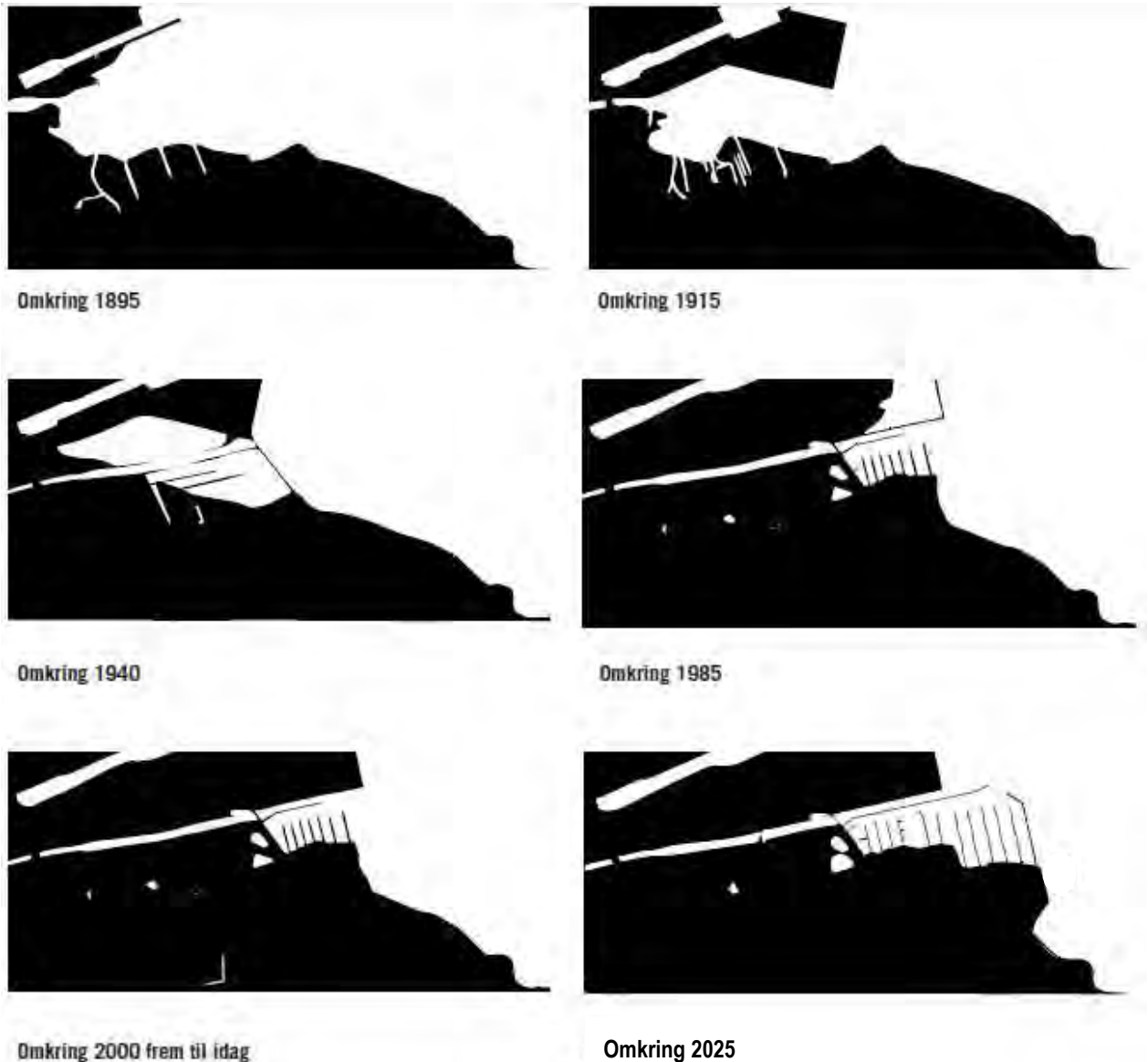
## 7. Koldings symbiose med fjorden

Kolding og fjorden hænger uløseligt sammen, både historisk og i vores tid. Byudviklingen og de geografiske forudsætninger med adgang til vandet er to sider af samme sag. Dette er også tilfældet i den særlige situation i forbindelse med Marina City: Lystbådehavn Nord nedlægges og flyttes som følge af en strategisk beslutning om at udvikle en stor, top-attraktiv lystbådehavn som led i udviklingen af byens rekreative muligheder og kommunens/regionens turistmæssige udvikling. Dette kan ikke ske ved Lystbådehavn Nord, som er helt utidssvarende, mangler arealer og er miljømæssigt og arealmæssigt under pres af naboskabet til erhvervshavnen, jernbanen og større vejanlæg. Placeringen ved Marina City sikrer også, at lystbådehavnen kan få et samspil med omgivelserne og blive en integreret del af byen over tid. Dette er ikke muligt ved den nordlige lystbådehavn, bl.a. grundet eksisterende infrastruktur og jernbane. Dette udløser behovet for placeringen ved Marina Syd, således at lystbådehavnens udviklingsmuligheder sikres. Og dette kombineres igen med en mindre grad af byudvikling, så byens udviklingsmuligheder i et vist omfang sikres.

Men Kolding er grundet sin særlige geografi og byens struktur "spærret inde" bag erhvervshavnen, med dårlig kontakt mellem by og fjord. Her er kun meget få muligheder for at skabe ny, bredspektret, offentlig adgang til vandet. Dette har der været arbejdet målrettet med igennem mange år, i form af byplanlægning og forskellige anlæg, men endnu kun med begrænset resultat. Marina City er byens helt store og sjældne mulighed for inden for overskuelig tid at udvikle et sådan sted, hvor by og vand for alvor kan mødes. På længere sigt vil dette blive fulgt op af en langsom omdannelse af erhvervshavnen til byformål.

Lystbådesejlads har altid været tæt knyttet til Kolding, og er en del af byens DNA. Kolding Sejlklub er således stiftet allerede i 1881, som en af landets ældste sejlklubber, og Kolding Lystbådehavn er landets næststørste lystbådehavn. Gennem alle årene har det ligget byen på sinde at tilbyde gode sejlsportsfaciliteter, og Marina City skal ses som et initiativ for at videreudvikle og fremtidssikre denne side af byens liv og samfundsmæssige kapital.

Set i et historisk perspektiv har Koldings byudvikling altid været tæt knyttet til fjorden og kysten, og mødet mellem land og vand har hele tiden været under transformation: Arealer er blevet inddraget/opfyldt, og anvendt til by-, havne- og andre formål. Åen er blevet forlagt til nyt løb. Arealer har skiftet anvendelse. Rekreative og naturmæssige kvaliteter er blevet udviklet. Denne stadige forandring fremgår bl.a. af nedenstående illustrationer. Marina City skal ses som endnu et skridt i denne udviklingsproces. Men hvor det tidligere primært var erhvervsmæssige og infrastrukturelle interesser, som satte dagsordenen, er det med Marina City en ambition om at give byen fornyet adgang til fjorden og dens herlighedsværdier, med maritime, rekreative og bosætningsmæssige kvaliteter. Her er tale om en bynær marina, som naturligt beriger byen og fletter sig sammen med byen og dens liv.



*Illustrationen viser, hvorledes kystlinjen ved Kolding har været under stadig transformation.*

Netop her ser Kolding Kommune en helt speciel mulighed for en sådan byudvikling og i høj kvalitet, uden store miljømæssige gener og i samspil med erhvervshavnen, hvilket dokumenteres gennem miljørapporten. Se bl.a. i miljørapportens kapitel 15 om den begrænsede indvirkning på de marinbiologiske forhold.

Byudviklingen i forbindelse med Marina City betyder en vis landvinding og byggeri på eksisterende og opfyldte arealer, men det sker med det klare sigte at tilføre fjordområdet og kysten nye kvaliteter, bl.a. i form af maritime anlæg i topkvalitet, ny sammenhæng mellem by og fjord samt ny adgang til kysten for byens borgere med rekreative muligheder, opholdsmuligheder, bomuligheder osv. Gennem projektets udvikling og planlægning er der arbejdet målrettet på at tilpasse det til fjorden, som naturligvis er en vigtig biotop og søterritoriet, som har en vigtig miljømæssig funktion. Dette er især sket gennem reduktion af Marina Citys volumen og udstrækning, hensyntagen til udsigter, reduktion af bygningshøjder, ændring af bygningsplacering og en mere omfattende landskabelig afrunding mod fjorden.

I denne sammenhæng er det værd at bemærke, at de ca. 8 ha opfyld ud i fjorden kun vil udgøre ca. 1,1 % af inderfjordens samlede vandareal på ca. 7 km<sup>2</sup>. Tilsvarende er her ikke tale om tab af kystlinje, men alene en lokal flytning af kystlinjen.

#### Særligt om de marinbiologiske forhold

Af miljørapportens kapitel 15 om de marinbiologiske forhold fremgår det, at fjordbiotopen ikke vil lide skade, idet beslaglæggelsen af havbund vurderes ubetydelig, ligesom kvaliteten af det tabte areal er lav.

Miljørapportens vurderinger forholder sig til påvirkningen af havbund, bundflora og –fauna, fisk, havpattedyr og fugle i anlægsfasen og driftsfasen som følge af fjernelsen af levesteder for havbundens dyr og planter, der hvor der inddæmmes havbund til nyt landareal. Som redegjort for herunder vurderes beslaglæggelsen af havbund at være uden betydning for dyr og planter.

#### Havbund, bundflora og -fauna

Den bløde havbund i den inderste del af Kolding Fjord karakteriseres som bestående af fint, siltet sand eller dynd uden større forekomster af sten og stensamlinger, hvilket medfører, at området ikke er et velegnet levested for havbundsflora og – fauna. Der er derfor kun spredte bevoksninger af makroalger (tang) og ålegræs og lav artsrigdom. Bundfaunaen er ligeledes artsfattig og domineret af havbørsteorme. De forekommende arter af bundflora og -fauna er alle almindeligt forekommende i de danske farvande, og der er ikke beskyttede habitater i fjorden.

Det vurderes, at landvindingen er meget begrænset i forhold til fjordens samlede areal, og idet området ikke er vigtigt levested for bundflora eller –fauna, vurderes påvirkningen som følge af habitattab at være ubetydelig.

Uanset dette vil Kolding Kommune undersøge mulighederne for at fremme den marine biodiversitet og vandrensningen i den nye lystbådehavn. Som et særskilt projekt kan det også komme på tale at gennemføre et sandcapping-/ålegræsprojekt længere ude i fjorden, hvor vilkårene herfor er mere gunstige.

#### Fisk

Kolding Fjord består hovedsageligt af blød, mudret havbund uden større stensamlinger og makroalgebevoksninger. I disse områder lever især skrubbe og andre fladfisk, der er knyttet til disse habitater. Desuden forventes arter som ising, pighvar, torsk, rødspætte og tunge at forekomme i fjorden. Disse arter er almindeligt forekommende i de østjyske fjorde og i andre kystnære områder i Danmark. Kolding Fjord vurderes desuden ikke at være et vigtigt gyde- og opvækstområde for fisk.

Beslaglæggelsen af vandareal vil medføre en permanent fjernelse af levesteder for fisk og deres fødeemner. Det inddragede areal af havbunden udgør dog en meget lille del af bundhabitatet for fisk i området. Det er desuden vurderet, at fiskenes fødeemner i form af bundflora og -fauna kun påvirkes i ubetydelig grad i driftsfasen pga. habitattab. På grund af det begrænsede permanente habitattab og muligheden for at fiskene søger andre steder hen, vurderes det, at Marina City vil medføre en ubetydelig påvirkning af fisk som følge af permanent habitattab.

### Marine pattedyr

Spættet sæl er ikke kendt for at opholde sig regelmæssigt i Kolding Fjord og ses kun sjældent i den indre fjord og omkring havnen. Gråsæl er heller ikke kendt for at forekomme i Kolding Fjord, men det kan ikke udelukkes, at gråsæl sporadisk kan forekomme i området. Marsvin forekommer regelmæssigt i munden af Kolding Fjord, men opholder sig normalt ikke i havområder med lav vanddybde som Kolding Inderfjord, og marsvin ses da også forholdsvis sjældent i inderfjorden.

Landvinding til Marina City vil permanent beslaglægge et område af havbunden ud for havnen, men idet Kolding Inderfjord ikke er et vigtigt levested for havpattedyr eller deres byttedyr, og landvindingens areal udgør desuden en meget lille andel af fjordens samlede areal, vurderes det, at påvirkningen af marsvin og sæler i form af permanent habitattab vil være ubetydelig.

### Fugle

Kolding Inderfjord er særligt i isvintre raste- og fødesøgningsområde for vandfugle, men er ikke et vigtigt yngleområde, og det område af havbunden, der opfyldes til Marina City, er ikke vigtigt levested for fugle. De fleste ansamlinger af fugle i Inderfjorden forekommer i de dybere områder ud for havnen. Derfor vurderes påvirkningen i forbindelse med habitattab pga. beslaglæggelse af havbund at være ubetydelig.

## 8. Et miljørigtigt projekt

Marina City udmærker sig ved, at her tages meget vidtgående miljøhensyn. Et projekt i denne skala med den aktuelle beliggenhed vil uundgåeligt påvirke miljøet i et vist omfang, men rummer også muligheder for miljøforbedringer eller i det mindste at foretage en lang række valg, som påvirker miljøet mindst muligt i negativ retning.

Dette dokumenteres særligt på fire måder:

- A. Gennem den løbende, miljømæssige tilpasning af projektet.
- B. Gennem miljøvurderingsprocessen, som afdækker projektets mulige indvirkning på miljøet, og som giver mulighed for at indarbejde løsninger for et bedre projekt.
- C. Gennem den gennemførte bæredygtighedscertificering, hvor Marina City udpeges som et af landets mest bæredygtige byområder.
- D. Gennem udpegningen af Marina City som eksempelområde vedrørende cirkulær økonomi inden for byggeri og anlæg.

I de følgende forklares disse fire aspekter og deres betydning nærmere.

A. Gennem projektets udvikling og planlægning er der løbende sket en tilpasning og justering af projektet, som har betydet en miljømæssig optimering. Her er arbejdet målrettet på at tilpasse projektet til fjorden og kystlandskabet, som naturligvis er en vigtig biotop, og søterritoriet, som har en vigtig miljømæssig funktion. Dette er især sket gennem reduktion af Marina Citys volumen og udstrækning, hensyntagen til udsigter, reduktion af bygningshøjder, ændring af bygningsplacering og bedre landskabelig afrunding mod fjorden.

B. Miljørapporten, som er udarbejdet som et led i planlægningsforløbet, indeholder en lang række fagkapitler, som hver på sin måde dokumenterer projektets mulige indvirkning på miljøet. Miljøvurderingsprocessen har afdækket forhold, som har afstedkommet projektjusteringer med et bedre projekt til følge. Her er tale om følgende emneområder:

- Landskab og visuelle forhold
- Støj
- Luft
- Trafik
- Klima
- Natur på land
- Marin natur
- International naturbeskyttelse
- Hydrauliske forhold
- Vandkvalitet
- Klaphning
- Ressourcer og jordhåndtering



- Rekreative interesser
- Befolkning

Miljørapporten viser emne for emne på det aktuelle stade, at projektet kun har en meget begrænset indvirkning på miljøet. Af miljørapportens kapitel 15 om marinbiologiske forhold fremgår det, at fjordbiotopen ikke vil lide skade, idet beslaglæggelsen af havbund vurderes ubetydelig, ligesom kvaliteten af det tabte areal er lav.

C. Byrådet har (jf. projektets kommissorium, senest opdateret 18.06.2018) besluttet, at Marina City skal være et bæredygtigt nyt by- og marinaområde. Dette betyder, at der i programmet for projektet (jf. Program for Marina City, version 2.0 af 18.06.2018) og i projektet er indarbejdet en lang række miljømæssige hensyn. Dette høje niveau af miljøhensyn er nu dokumenteret gennem en ekstern DGNB-præcertificering af byområdet i henhold til den anerkendte europæiske standard herfor. Her er Marina City foreløbigt blevet tildelt guld med mulighed for senere at avancere til platin, hvilket placerer området blandt Europas mest bæredygtige byområder (bedømt på en skala fra ingenting, sølv, guld eller platin). Se præcertificeringsdokument og bedømmelse fra Green Building Council GBC-DK. Her er således et by- og marinaområde på vej, som vil være med til at sætte et nyt niveau for bl.a. lystbådehavne/marinaer.

D. Kommunen har endvidere besluttet (jf. beslutning i kommunens Økonomiudvalg den 19.06.2017, Kommissoret vedr. cirkulær økonomi, godkendt af direktionen den 27.10.2017 og Program for cirkulær økonomi i Marina City, godkendt af styregruppen 15.03.2019), at Marina City skal være et eksempelområde på cirkulær økonomi inden for byggeri og anlæg. Denne beslutning ligger i direkte forlængelse af anbefalingerne i regeringens rådgivende udvalg om cirkulær økonomi (offentliggjort 27.06.2017) og matcher fuldstændigt Regeringens/Miljøministeriets nye strategi for cirkulær økonomi (september 2018) om, at der fremover skal langt mere fokus på cirkulær økonomi i bl.a. offentlige bygge- og anlægsprojekter. I Marina City peger dette frem mod en række innovative tiltag i forhold til f.eks. nyttiggørelse ved opfyldning af det nye landområde, CØ-aspekter ved valg af havnens enkelte komponenter, fremme af biodiversitet, i anlægsarbejderne, i byggemodningen, i forsyningen, i byggeriet, i driften m.m.

Kolding Kommune vil i denne forbindelse gerne invitere Kystdirektoratet med i dette innovative udviklingsarbejde, som kan være med til at sætte nye standarder for havnebyggeri og havneudvikling.

## 9. Samfundsmæssig og økonomisk gevinst

For Kolding Kommune er vækst en helt central faktor for øget velstand og højere levestandard. Dertil er det øgede fokus på vækst også blevet en central del af planloven (ved lovrevisionen juni 2017), hvor kommunernes planlægning skal bidrage til vækst og udvikling. Gennem udvikling af Marina City skaber Kolding Kommune rammerne for øget vækst indenfor det maritime. Den maritime sektor og den kystnære turisme er af stor betydning for dansk økonomi og byder på et stort vækstpotentiale. Da Marina City rummer en betydelig samfundsmæssig nytteværdi, må anlægget ses i et større perspektiv og tillægges en værdi i sig selv. Flere af de bredere samfundsmæssige værdier ved Marina City knytter sig til kombinationen af de planlagte boliger og de maritime samt rekreative funktioner og områder. I det følgende begrundes og uddybes det, hvordan nogle af værdierne med synergi udvikler sig i og omkring Marina City.

- Lokal erhvervsudvikling:** Marina City støtter op om anlæg og aktiviteter, der styrker det lokale erhvervsliv. Marina Citys vækstpotentiale skal ikke alene ses i relation til selve anlægget eller aktiviteten, men også i forhold til afledte effekter, som skabelse af arbejdspladser i forhold til service-ring af anlæg og øvrige hjælpefunktioner samt tilstødende erhverv. Kolding og Trekantområdet er således det nationale tyngdepunkt for det maritime erhvervsliv inden for fritidssejlsads. I denne del af landet er der en stor koncentration af værfter, bådservice, producenter af sejl og udstyr til både, salg af både, grossist og detailhandel inden for branchen, tilbagevendende bådudstillinger på land og på vand. Dette erhvervsliv producerer og eksporterer til både det danske marked og til resten af verden. Marina City vil facilitere denne erhvervsklynge ved at give mulighed for at nogle af virksomhederne kan virke eller etablere sig her, eller være synlige/repræsenteret i showrooms osv.
- Blå vækst:** Blå vækst handler bl.a. om at fokusere på eksisterende, nye og potentielle aktiviteter såsom kystturisme. Marina City ligger således ved Lillebælt, som er et af Nordeuropas mest attraktive områder for sejlsport. Stedet er let tilgængeligt fra både vandsiden og landsiden. Marina City giver mulighed for og plads til at afprøve nye ideer og understøtte innovation inden for dette felt. Her skabes mulighed for nye kombinationer, hvor oplevelser på, i, under og ved fjorden og bæltet kan forenes med kulturoplevelser, naturoplevelser, uddannelse og læring, wellness, overnatning, beboelse m.m. Og dette vel at mærke året rundt, og ikke kun i sommer-højsæsonen.
- Social rummelighed:** Marina City udvikles som et rummeligt marina- og bymiljø i ordets bredeste forstand. Både i marinaens udformning og i boligsammensætningen sikres der rummelighed for forskellige bruger- og beboergrupper. Her kan f.eks. nævnes fisker- og jollemiljøet, som planlægges inderst i marinaen. Her kan også nævnes den politiske beslutning om af 25 % af boligerne skal være almene boliger. En del af boligerne vil sandsynligvis blive udformet som seniorbofællesskab, og sandsynligvis opbygget omkring det maritime tema. Her kan også fremhæves, at hele området udformes med adgang og med tilgængelighed for alle, inkl. vidtgående hensyn til bevægelseshæmmede. Og sidst, men ikke mindst, planlægges et sejlsportscenter i international topklasse for handicappede (parasport udøvere), hvilket kræver særlige og mere pladskrævende faciliteter og overnatningsmuligheder.

- Hyppige besøg og høj nytteværdi:* Kombinationen af boliger og lystbådehavn vil betyde en højere udnyttelse og større aktivitet på marinaen. Beboerne i boligerne i Marina City vil have kort afstand til lystbådehavnen og de øvrige rekreative funktioner og områder. Isoleret set betyder det, at deres besøgs- og anvendelseshyppighed må forventes at være højere end for beboere længere væk fra marinaen. Den forøgede hyppighed kan blive yderligere forstærket af selvselektion, ved at de nye beboere i Marina City tiltrækkes af hele området og aktivt vælger at flytte til boligerne i Marina City bl.a. ud fra et ønske om at benytte og være tæt på lystbådehavnen og de rekreative muligheder. I miljørapporten for Marina City er det tillige i afsnittet om befolkning vurderet, at der samlet set forventes en positiv effekt på ejendomsværdierne i området omkring marinaen, når Marina City er etableret. Der henvises her til flere studier, der har påvist en positiv effekt på prisen på ejendomme, der ligger i umiddelbar nærhed af rekreative områder eller byliv. Ét af disse studier er 'Værdi-sætning af bykvaliteter – fra hovedstad til provins' af IFRO på Københavns Universitet (Lundhede, 2013). I undersøgelsen er der identificeret en effekt på ejendomspriserne inden for afstande på henholdsvis 500 og 1.000 meter af bynære naturarealer og 'mangfoldighed i næringslivet'. Beboerne i Marina City vil have væsentligt kortere end dette til lystbådehavnen, de rekreative arealer og næringslivet, der etableres som en del af projektet. På baggrund af den korte afstand må man forvente, at beboernes besøgs- og anvendelseshyppighed bliver ganske høj og deres nytteværdi af Marina City tilsvarende stor.
- Tryghed og anvendelse:* Som ovenfor beskrevet er en forventet effekt af at placere boliger i Marina City, at beboerne vil have en relativt højere besøgsfrekvens på lystbådehavnen og de rekreative arealer på og omkring marinaen. Statens Byggeforskningsinstitut har for Det Kriminalpræventive Råd sat fokus på tryghed i byrum (Børresen, 2007). I undersøgelsen konkluderes det, at befolkning af byrum er godt for følelsen af tryghed, da folk dermed fastholdes i aftener og i weekender. Ved at placere boliger i Marina City vil der på flere tider af døgnet være flere aktive besøgende, hvilket generelt øger den oplevede tryghed for alle brugere af Marina City. Herved stimuleres antallet af besøgende til området – evt. med en yderligere selvforstærkende effekt. Med øget tryghed i området bliver nytteværdien af Marina City for beboere og besøgende samlet set højere, da de anvender områdets tilbud oftere, men samtidig også har mulighed for at få en bedre (mere tryk) oplevelse. Dette ikke kun i forhold til den generelle kriminalpræventive tryghed, men også i forhold til den øvrige personsikkerhed for så vidt angår såvel mindre uheld som mere alvorlige drukneulykker for bådejere og andre aktive brugere af lystbådehavnen i Marina City.
- Lys og liv:* Ved at etablere boliger i Marina City vil området set udefra være mere oplyst og 'livligt' end marinaen uden boliger. I byfornyelsesprojektet 'Lys på livet' er det for Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter blevet undersøgt, hvordan lys skaber mere socialt liv i udeområder (Gemeinschaft, 2014). I projektet påvises det blandt andet, hvordan lys i og omkring udeområder kan være med til at stimulere aktiviteter på alle tider af året. En lignende effekt må i vid udstrækning også forventes for boliger placeret i Marina City, da udendørs belysning og lys fra vinduerne i boligerne vil kunne ses på lystbådehavnen og Marina City's øvrige udearealer.
- Skabelsen af et permanent byrum:* Lystbådehavnens brugere og beboerne i boligerne i Marina City vil ikke kun have nem adgang til de rekreative arealer, de vil også have kort afstand til det maritime næringsliv, der etableres i Marina City. De næringsdrivende på marinaen har derved en

potentielt vigtig kundegruppe 'lige om hjørnet'. En af fordelene for de næringsdrivende kan være at beboerne ikke nødvendigvis udviser de samme sæsonudsving som andre kundegrupper, og med andre ord har caféer, restauranter, butikker mv. på marinaen derved en stabil kundegruppe at basere deres forretning på. I undersøgelsen 'Værdisætning af bykvaliteter – fra hovedstad til provins' er der påvist en effekt på ejendomspriserne inden for afstande på 1.000 meter af 'mangfoldighed i næringslivet' (Lundhede, 2013). Dette indikerer, at beboere i umiddelbar nærhed til næringslivet i høj grad efterspørger dette, hvilket kan medvirke til at opretholde og måske endda udbygge antallet af caféer, restauranter, butikker og det øvrige maritime næringsliv i Marina City og samtidig holde dem åbne en større del af året end ellers.

- *Marina City – en ramme for større events:* Marina City vil i den foreslåede udformning være en attraktiv ramme for større maritime events. Andre danske byer har med stort held og dygtighed formået at tiltrække større internationale aktiviteter til Danmark, og VM i sejlsport i Aarhus i 2018 er et eksempel på dette. VM i sejlsport 2018 nød godt af at være placeret i et attraktivt og moderne havneområde tæt på byen. Med Marina City vil Kolding i fremtiden være endnu bedre stillet, når lignende begivenheder skal trækkes til Danmark. Boliger er en nødvendig del af økonomien i Marina City. Uden disse vil det samlede projekt ikke kunne realiseres. Derved mistes muligheden for at skabe nogle rammer på Koldings havneområder, der kan tiltrække større maritime events og sportsbegivenheder, og dermed går man glip af de bredere samfundsmæssige gevinster ved disse aktiviteter.
- *Kolding – en by i vækst:* Som beskrevet er Kolding én af de danske byer, der oplever et stigende befolkningstal. Denne urbanisering fører til øget vækst blandt andet på grund af bedre matching imellem arbejdsgivere og medarbejdere, virksomhedsspecialisering, vidensoverførsel og øget konkurrence og dermed produktivitet. Disse effekter har OECD blandt andre påvist (OECD, 2015). Marina City vil med sine maritime faciliteter og boliger potentielt kunne bidrage til og stimulere den dynamik og vækst Kolding allerede oplever, da Marina City vil være et attraktivt område for nye borgere i Kolding.
- *Stigende efterspørgsel efter rekreation og servicenydelser:* Større økonomisk vækst, indkomst og generel velstand gør, at folks betalingsvilje for fritid og rekreative aktiviteter stiger. For eksempel spiser folk oftere ude, rejser længere og oftere, og de har i højere grad mulighed for at prioritere fritid og fritidsaktiviteter. Dette er blandt konklusionerne i den videnskabelige artikel '*Outdoor Recreation and Nature Tourism: A European Perspective*' (Simon Bell, 2007). I og med at efterspørgslen efter rekreative aktiviteter stiger i takt med den økonomiske vækst, vil der alt andet lige være en samfundsmæssig nytteværdi ved at tilbyde bedre maritime rekreative muligheder i Marina City. Såfremt Marina City ikke kan realiseres i sin fulde form mistes denne værdi, og borgerne er samlet set dårligere stillet, end de kunne have været. I og med at boliger placeres i Marina City, forventes det skattemæssige udskrivningsgrundlag i øvrigt at stige. I 'DGNB præcertificering bæredygtigt byområde' for Marina City er der beregnet en vækst i indkomstkatterne på mere end 35 mio. kr. årligt på baggrund af den yderligere beboelse, der er en del af projektet. Derudover er der i samme rapport beregnet et forøgelse i selskabsskatter på knap 300.000 kr. pr. år. (jf. GBC-DK Green Building Council, DGNB-præcertificering af Marina City, september 2018).

- *Bedre udnyttelse af infrastruktur:* Ved at kombinere lystbådehavn, boliger, erhverv og rekreative områder i Marina City er en effekt, at den eksisterende og planlagte infrastruktur kan udnyttes endnu bedre, da den kan have en funktion for forskellige grupper på forskellige tidspunkter. For eksempel vil beboerne i Marina City i hverdagens dagtimer typisk ikke anvende parkeringspladser, vand- og spildevandsnet og elinfrastruktur, da de er på arbejde, i skole etc. Her vil ansatte i Marina Citys erhvervsvirksomheder og gæster i restauranter mv. til gengæld kunne benytte infrastrukturen, der derved udnyttes bedre end i en situation uden boliger i Marina City. En sådan bedre udnyttelse har en væsentlig samfundsmæssig nytteværdi.

## 10. Et ambitiøst, men afbalanceret projekt

Marina City-projektet er et ambitiøst projekt, hvor bæredygtig byudvikling, turismeudvikling og erhvervsudvikling i en helhedsorienteret løsning integreres med udvikling af landets mest attraktive marina og landets næststørste lystbådehavn.

Lystbådehavn Nord nedlægges og flyttes som følge af en strategisk beslutning om at udvikle en stor, topattraktiv lystbådehavn som led i udviklingen af byens rekreative muligheder og kommunens/regionens turismæssige udvikling. Dette kan ikke ske ved Lystbådehavn Nord, som er helt utidssvarende, mangler arealer og er miljømæssigt og arealmæssigt under pres af naboskabet til erhvervshavnen, jernbanen og større vejanlæg. Placeringen ved Marina City sikrer også, at lystbådehavnen kan få et samspil med omgivelserne og blive en integreret del af byen over tid. Dette er ikke muligt ved den nordlige lystbådehavn, bl.a. grundet eksisterende infrastruktur og jernbane. Derfor skal de ca. 500 både her flyttes til et nyt sted. Byrådet ønsker derfor at Marina Syd moderniseres og udvides tilsvarende, og at dette samtidigt sker i kombination med en egentlig byudvikling på stedet.

Dette er den helt logiske og naturlige løsning, set ud fra en række synspunkter:

- En bynær placering, frem for en placering i åbent kystlandskab.
- En udbygning af eksisterende lystbådehavn, med synergi og udnyttelse af de allerede foretagne investeringer og anlæg.
- En helhedsorienteret løsning, hvor eksisterende infrastruktur i byen, trafik anlæg, rekreative muligheder, kulturelle muligheder, turisme og erhvervsliv, indkøbsmuligheder m.v. udnyttes, understøttes og videreudvikles.
- Her bygges videre på bystrukturen langs Kolding Å, fra bymidten, campusområdet, Design City, Åparken og ud til Marina City.
- Her bygges videre på byens DNA som sejlsportsby og fjordens egnethed til sejlsport og andre vandsportsaktiviteter.

Med sine ca. 1000 pladser bliver marinaen stor, men nok så vigtig er, at ambitionen er landets mest attraktive marina. Dette dokumenteres bl.a. gennem en 5-stjernet certificering (det højeste opnåelige på international skala, jf. <http://www.bluestarmarina.org/en/certification> ).

Ambitionen er samtidigt fremtidens marina. Dvs. en fremtidssikring, som giver rum og mulighed for udviklingen i sejlsport, friluftsliv og turisme. Her er tendenserne bl.a. en positiv udvikling i havnene i de større byer, flere aktive seniorer, den unge sejlergeneration er ved at melde sig på banen, deleøkonomiske løsninger breder sig, tydelig interesse for husbåde og flere uorganiserede friluftsliv- og sejleraktiviteter. Derudover skal der være fleksibilitet og plads til uforudsete aktiviteter og kombinations-/synergimuligheder. Dette stiller bl.a. krav til både planlægningens indhold, arealdisponeringen samt fleksible/multiple anvendelsesmuligheder af anlæg, bygninger og andre faciliteter.

Med Kolding Kommune som ansvarlig for projektet er der stor sikkerhed for, at udviklingen baseres på en helhedsorienteret tilgang, hvor der sikres en rimelig balance mellem sociale hensyn, miljøhensyn og økonomiske hensyn.

Kolding Kommune har derfor et stort fokus på at afbalancere en række hensyn ved udvikling af projektet. Derfor er der også sket en tilpasning af projektet, på baggrund af den første offentlighedsfase i marts-april 2017. Her ytrede en hel del af byens borgere (særlig fra de eksisterende boligområder sydøst og øst for området) stor bekymring og modstand i forhold til etablering af en række nye øer mod øst, opførelse af meget højt byggeri ude mod øst, og i det hele taget placering af boliger i Marina City's østlige del. Senest er den påtænkte "Fjordens Perle" (en særlig attraktion etableret på pæle NØ for marinaen) efter ønske fra Kystdirektoratet taget ud af projektet. Derfor er projektet blevet markant omdisponeret, så alle disse forhold i høj grad er iagttaget. Som kompenserende miljømæssig foranstaltning kan nævnes etablering af en større marinapark som områdets østlige afslutning ud mod fjordlandskabet, at der arbejdes på etablering af erstatningsnatur andetsteds i Koldings sydøstlige dele, samt den store, attraktive og offentlige havnepromenade langs vandet hele vejen gennem bydelen.

Den afbalancerede og bæredygtige tilgang sker ligeledes ved sammentænkningen af anlæg på land og vand. De nye rekreative anlæg på søterritoriet placeres i direkte tilknytning til byen, hvor der i forvejen er stor aktivitet og eksisterende infrastruktur. De allerede etablerede anlæg i Marina Syd nyttiggøres og moderniseres. Vej-, sti- og rekreative anlæg i bydelen udnyttes bedre. Bydelen omkring Marina City samt Kolding i det hele taget får langt bedre adgang til vandet.

## 11. Projektets konkrete indhold og omfang

Marina City disponeres overordnet som vist på illustrationsplanen. En grundlæggende tanke er, at områdets forskellige byfunktioner i et vist omfang blandes/integreres med hinanden, frem for en traditionel opdeling. Dette betyder f.eks., at havnefunktioner, bådoplag, erhverv, spisemuligheder, boliger, overnatningsmuligheder osv. veksler mellem hinanden ud gennem området.



*Illustrationsplan Marina City.*

En anden grundlæggende tanke er, at her ønskes udviklet landets mest attraktive lystbådehavn, dokumenteret som en 5-stjernet marina, gennem den internationale Blue Star certificeringsordning (jf. International Marine Certification Institute, <http://www.bluestarmarina.org/en/certification>). Dette betyder bl.a., at der skal være en lang række servicefunktioner i området i form af f.eks. forskellige maritime erhverv og -butikker, maritime faciliteter, spisemuligheder, attraktioner og aktivitetsmuligheder.

### Arealforhold

Det opfyldte areal udgør ca. 76.100 m<sup>2</sup>. Nedenfor beskrives nærmere, hvorledes arealet disponeres til de forskellige formål.



Der er behov for denne opfyldning, idet de nødvendige arealer ikke kan tilvejebringes i området på anden vis. Mod vest findes fredskov og §3-områder, som ikke – eller kun meget vanskeligt - kan inddrages, jf. Naturstyrelsens vejledning om skovlovens § 6 (om ophævelse af fredskovspligt), med tilhørende afgørelser i Naturklagenævnet, samt Miljøstyrelsens vejledning om naturbeskyttelseslovens § 3 Beskyttede naturtyper. Konkret er her tale om et moseområde. En ændring heraf er irreversibel, og etablering af en erstatningsbiotop med et tilsvarende naturindhold vil strække sig over en lang årrække, ligesom den vil skulle etableres inden fjernelsen af den eksisterende mose, så arterne har mulighed for at flytte sig til erstatningsbiotopen. Derfor er det praktisk talt ikke muligt at opnå tilladelse til nedlæggelse af moser. I afsnit 7 er redegjort for, at det marine habitattab ved opfyld på søterritoriet til sammenligning er ubetydeligt. Mod nord findes arealer tilhørende Kolding Havn. Disse arealer er planlagt til erhvervshavneformål, lige som det af miljømæssige årsager er nødvendigt at holde en vis afstand til aktiviteterne her. Dette er fortsat tilfældet, uanset at Byrådet har tilkendegivet en ambition om gennem en længerevarende proces at om-danne dele af erhvervshavnen til byformål. Mod syd findes vejanlæg og udbyggede boligkvarterer, som ej heller kan inddrages. Nuværende Marina Syd samt nyt bådoplagsområde langs Skamlingvejen vest for Marina Syd (i alt ca. 63.900 m<sup>2</sup>) inddrages i en helhedsløsning, men kan langt fra dække det nødvendige arealbehov.

Opfyldningens størrelse nødvendiggøres af de mange funktioner, som hører til en stor, moderne og fremtidssikret marina. Her er det grundlæggende nødvendigt, at funktioner og faciliteter rummes inden for kort afstand. Dette handler både om anlæggets funktionalitet, om rationel/økonomisk drift og om den gode oplevelse for alle brugergrupperne. Derfor disponeres langt størstedelen af Marina City til lystbådehavneformål. Det er Kolding Kommunes klare opfattelse at følgende overordnede funktioner er at opfatte som relateret til havneformål, og dermed helt naturligt skal være en del af en attraktiv marina i dag og i fremtiden. Se også bilag 1, hvor der findes en sammenligning med andre store marinaer i landet. Denne sammenligning viser, at arealforbruget i Marina City på ingen måde er ekstraordinært stort.

- Havnepromenade: En havnepromenade er en nødvendig rygrad og forsyningsrute.
- Havnepladser: Her optages/søsættes både, master sættes på/af, master klargøres/afrigges, trailerbåde benytter slæbestederne.
- Oplagspladser for både: Vinteroplag af både skal i meget væsentligt omfang ske inden for området.
- Klubber, grejhuse og servicebygninger: I dag er der 6 klubber på Marina Syd og Lystbådehavn Nord, men der er mange flere klubber og andre parter, som er aktive på og ved fjorden. En god del heraf bør have mulighed for at etablere og udvikle sig i Marina City.
- Maritime erhverv: En stor marina indeholder også en bred vifte af maritime erhverv. Her er det interessant at sammenligne med f.eks. Rungsted, Ishøj, Egå og Marselisborg lystbådehavne (jf. bilag 1).
- Veje og parkering: En stor lystbådehavn med ca. 1.000 bådpladser har brug for betydelige arealer til veje og parkering. I disse arealer indgår også fortove, stier, rabatter, vejbeplantninger, belysning, afvandingsgrøfter og miljøstationer.
- Marinapark: Grønt fritidsområde til ophold for Marina City og offentligheden i øvrigt. Afrunder Marina City på en naturpræget måde ud mod kystlandskabet. Marinaparken har samtidig en kompenserende effekt i forhold til fjernelsen af det hidtidige grønne areal længst mod øst på Marina Syd, på ca. 6.000 m<sup>2</sup>.

- Overnatningsmuligheder: I forbindelse med sejlsportsstævner, -træningslejre, maritime kurser og møder, sejlerekskoler, handicapsejlads (hvor familie eller ledsagere ofte deltager) og som led i Destination Lillebælt etableres overnatningsmuligheder i begrænset omfang.

De ovenfor nævnte funktioner er alle naturlige elementer i en stor, moderne og fremtidssikret marina, som samtidigt er et vigtigt turistmæssigt anlæg. Her skal være mulighed for "full service" og aktivitets-/oplevelsesmuligheder for mange, funktionerne skal danne synergier med hinanden og kunne udnyttes flerdobbelt (multiple funktionaliteter), her skal være fri adgang for offentligheden, og livet/aktivitetsniveauet skal understøttes 24/7 året rundt.

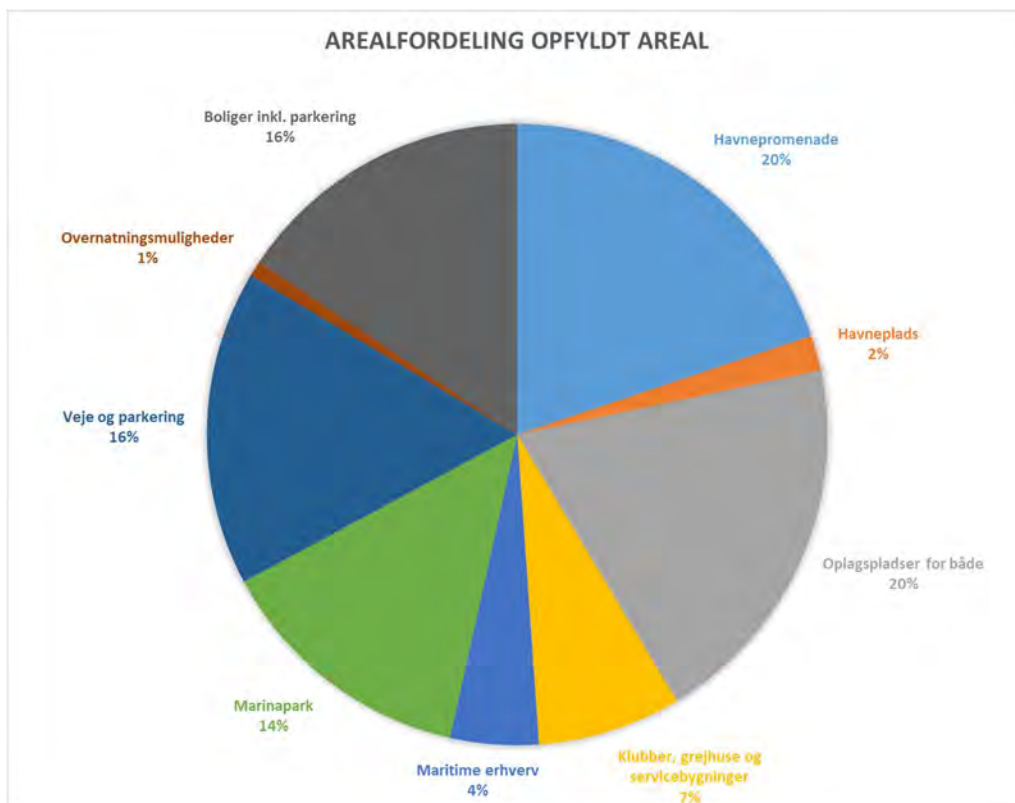
Kun en mindre del af området disponeres således til boliger. De to enklaver med boliger inkl. tilhørende parkering udgør ca. 31.000 m<sup>2</sup> af Marina Citys samlede landareal på ca. 140.000 m<sup>2</sup> (svarende til ca. 22 % af det samlede landareal), og 2/3 af arealet til boliger er beliggende på det allerede eksisterende landareal. Og boliger udgør kun ca. 16 % af det opfyldte areal (jf. skemaet og illustrationen nedenfor).

Generelt er pladsen trang og højt udnyttet. Dette afspejler sig bl.a. i at vinteroplagspladserne dobbeltudnyttes til sommerparkering og events. Det afspejler sig også i at forskellige bygningsmæssige faciliteter kan opføres i flere etager, for herigennem at spare grundareal. Og det afspejler sig i, at boligenklaverne er tætte og relativt høje.

Arealdisponeringen for det opfyldte område kan i runde tal opgøres som følger:

Arealbetegnelse	Grundareal	Anvendelse / bemærkninger
Havnepromenade	15.100 m <sup>2</sup>	Marinaens rygrad og hovedforbindelse mellem alle funktionerne. Gang, cykling, ophold, leg, motion, grill etc.
Havneplads	1.400 m <sup>2</sup>	Søsætning, bådoptagning, slæbested for trailere, maste-håndtering.
Oplagspladser for både	15.000 m <sup>2</sup>	Vinteroplag af både. Vaskepladser for både. Anvendes om sommeren til parkering for sejlere, trailere og autocampere.
Klubber, grejhuse og servicebygninger	5.700 m <sup>2</sup>	Forskellige nuværende eller fremtidige maritime klubber. Grejhuse for lystbådehavnen, klubber og andre aktive. Havnekontor. Servicebygninger med toiletter, bad, wellness, træning, ophold, information, naturstøttepunkter. Programmeret etageareal ca. 2.500 m <sup>2</sup> .
Maritime erhverv	3.500 m <sup>2</sup>	Butikker med proviant, fisk, bådudstyr, sejlerudstyr, kajaker, surf osv. Spisemuligheder af forskellig art. Virksomheder med maritime ydelser som f.eks. sejlmager, reparation, bådservice, bådcharter, bådsalg, sejlerekskole, surfskole, dykkerskole, events på vandet, showroom etc. Programmeret etageareal ca. 4.900 m <sup>2</sup> .
Veje og parkering	12.500 m <sup>2</sup>	Offentlige veje og parkering, som betjener marinaen.
Marinapark	10.400 m <sup>2</sup>	Grønt fritidsområde, som afrunder Marina City ud mod fjordlandskabet.

Overnatningsmuligheder	600 m <sup>2</sup>	Vandrerhjem, sportel eller hotellejligheder. Indgår bl.a. i områdets sejlsports- og parasportsaktiviteter. Programmeret etageareal på ca. 2.000 m <sup>2</sup> .
Boliger	11.900 m <sup>2</sup>	Boliger inkl. tilhørende parkering. Dette areal udgør ca. 16 % af det <u>opfyldte</u> areal. Programmeret etageareal ca. 12.000 m <sup>2</sup> .
<b>I alt</b>	<b>76.100 m<sup>2</sup></b>	<b>Det opfyldte areal</b>



#### Maritimt relaterede liberale erhverv og overnatningsmuligheder

Alle erhverv i Marina City forudsættes at være relaterede til vandet. Dels for at styrke området som landets mest attraktive lystbådehavn, dels for at indgå i den bæredygtige synergi, som kendetegner bydelen Marina City, og dels for at medvirke til at skabe liv i området. Her kan eksempelvis refereres til andre store lystbådehavne/marinaer, hvor der findes en stor mangfoldighed af erhverv og foreninger registreret (fx. Marselisborg 73, Rungsted 48 og Ishøj 40 registrerede erhverv/foreninger).

Kolding-området er landets tyngdepunkt for erhverv i forbindelse med fritidssejlsads. I Kolding/Trekantområdet findes således en række værfter, som bygger både. Her findes forskellige virksomheder, som sælger nye og brugte både. Her findes en række virksomheder, som producerer udstyr til både (fx. sejl, kalecher, spil, rig-udstyr, master, propeller m.m.). Her findes forskellige servicevirksomheder vedr. opbevaring,

servicering, vedligeholdelse og reparation af både. Her findes virksomheder, som reparerer og servicerer bådmotorer og andre, som installerer og servicerer el i både. Her findes virksomheder, som arrangerer events, kurser og teambuilding gennem sejlads. Her findes landets største grossist inden for udstyr. I Kolding findes to af landets største detailbutikker med udstyr, som har hele Jylland og Fyn som marked. I realiteten er her tale om en erhvervsklynge, hvilket naturligvis også bør afspejle sig i Marina City. Flere af de ovennævnte virksomheder har udtrykt interesse for at etablere sig eller være repræsenteret i Marina City.

I Marina City ønskes der skabt mulighed for erhverv af følgende art:

Butikker med proviant, fiskebutik, kiosk/isbutik, salg af brændstof, båd- og sejlerudstyr, butikker med kajakudstyr, dykkerudstyr, surf udstyr, fiskegrej og lignende butikker. Genbrugs-/byttemarked for maritimt udstyr.

Maritime ydelser i form af sejl-/kalechemager, bådservice, motorreparation og –service, bådcharter, bådsalg, showroom med præsentation af bådbyggere/udstyrsleverandører etc., privat sejl-skole, privat surf-skole, privat dykkerskole, bureau for events på vand, udlejning af joller/sejl-/kajak-/dykker- og andet udstyr i fbm. aktiviteter på vand, maritimt genbrugsværksted som socialøkonomisk aktivitet.

Kolding Kommune vil i plangrundlaget sikre, at det bliver erhverv, som er maritimt orienteret.

I Marina City ønskes der mulighed for overnatning i form af vandrerhjem, sportel eller hotellejligheder.

Det vil tilføre beboere og liv i området året rundt, hvis det rummer overnatningsmuligheder, der kan benyttes i forbindelse med maritime aktiviteter som f.eks. sejlsportsarrangementer, -træningslejre, -stævner, -kurser, sejl-skole og bådudstillinger.

Som en særlig mulighed peges på synergimuligheden i forbindelse med den eventuelle udvikling af Marina City som et nordeuropæisk center for handicapsejlads (parasport). Her er brug for gode overnatningsmuligheder på stedet, både for udøverne men ikke mindst for deres ledsagere/familier, som almindeligvis følger med.

Størrelsesmæssigt ligger niveauet på et vandrerhjem/sportel med 40-50 værelser, eller ca. 50 hotellejligheder. I planen disponeres med ca. 2.000 etagekv. til sådanne overnatningsformål. Her er således ikke tale om hverken et hotel eller et feriecenter. Lokale aktører har udtrykt interesse i at udvikle vandrerhjem eller hotellejligheder i Marina City.

Generelt kan der refereres til andre store lystbådehavne/marinaer med forskellige typer af overnatningsmuligheder, som bidrager positivt til stederne: Marselisborg (lille hotel), Kaløvig (huse/hotellejligheder) og Ishøj (campinghytter).

Fritidsfunktioner, rekreative faciliteter, aktivitets- og læringsmuligheder, midlertidige anvendelser, marina-funktioner m.v.

I Marina City planlægges en længere række af fritidsfunktioner, rekreative faciliteter, aktivitets- og læringsmuligheder, midlertidige anvendelser, marinafunktioner m.v. Alle disse funktioner forudsættes at være relaterede til vandet, og formålet er desuden at sikre offentligheden god adgang til vandet.

Funktionerne lokaliseres primært langs havnepromenaden, samt ud mod marinaparken i Marina City's østligste del. Det følgende er en oversigt over funktionerne.

*Basale lystbådehavnefunktioner:*

Her er tale om en lang række af funktioner, nødvendige for en meget stor og meget attraktiv lystbådehavn. Her kan nævnes:

- Havnebassin og sejlrønde med tilstrækkelig dybde.
- Dækmoler, bølgebrydere, kajanlæg og stenkastninger.
- Bådebroer, hhv. flydebroer og faste broer, inkl. forankring, gangbroer, forsyningsanlæg, belysning, skiltning og sikkerhedsudstyr.
- Bådpladser inkl. fortøjningspæle og Y-bomme.
- Servicekajer med båd- og mastkraner.
- Serviceanlæg med brændstof, el-ladning, tømningssanlæg for toiletspildevand, vaskepladser.
- Slæbesteder for hhv. trailerbåde, joller m.v.
- Bådoplagspladser inkl. forsyning.
- Jollepladser, mastepladser, havnepladser, stier m.v. inkl. forsyning.
- Vejanlæg og parkering for biler, trailere, cykler, autocampere på forskellige årstider.
- Servicebygninger med bad/toiletter, sejlerstue, køkken, vask, havnekontor.
- Masteskure.
- Grejplads, grejbygninger og skure til havnens forsyning og drift.
- Forsyningsanlæg, terrænbelysning, adgangskontrolanlæg og overvågningsanlæg.

*Fritidsfunktioner:*

- Klubhuse for nogle af de ca. 25 klubber/foreninger, som er aktive på/i/under/ved vandet i Kolding fjord. I dag er her 6 klubber/foreninger, og flere andre er interesserede i at etablere sig i Marina City.
- Friluftsstøttepunkt for de mange selvorganiserede, som er aktive på/i/under/ved vandet i Kolding fjord (havkajak, surf, havsvømmere, dykkere, fiskere, triathlon, løbere etc.). Omlædnings-, bade-, garderobe-, opbevarings-, grejfaciliteter.
- Vandsportscenter med agora (højloftet jollehal/aktivitetshal), omlædning, møde-/kursus-/stævnefaciliteter.
- Grejhuse og jollehal til klubberne.
- Bådhus.
- Fiskerskure til grej for fritidsfiskere.

*Aktivitets- og læringsmuligheder:*

- Naturpark Lillebælt. Offentligt formidlingssted om naturen i fjorden og Lillebælt. Består af bygning, grejskure og udendørs formidlingsarealer.

- Naturformidling og –læring. En naturskole med fokus på fjord, å og bælt. Særligt for skoler/uddannelsesinstitutioner og interessegrupper. Består af bygning, depot/grejskure og udendørs aktivitetsarealer.
- Børnenes Fjordhus. Støttested for daginstitutioner, dagplejere, folkeskoler i fbm. besøg og aktiviteter ved stranden eller på fjorden. Består af bygning, halvtag, depot/grejskure og udendørs aktivitetsarealer.

#### *Rekreative faciliteter:*

- Opholdspladser og grillpladser, placeret hensigtsmæssige steder langs havnepromenade og i marinaparken. Består af læafskærmninger, borde, bænke og grill'er på belægning, én overdækket grillplads.
- Små legepladser langs havnepromenaden og stor naturlegeplads i marinaparken. De små legepladser består af legeredskaber og faldunderlag. Naturlegepladsen består af legeredskaber i naturtræ og nødvendigt faldunderlag.
- Motionspladser langs havnepromenaden og i marinaparken. Består af motionsredskaber og nødvendig belægning.
- Beach volley bane i marinaparken. Består af sandareal og baneudstyr.
- Fjordbad med særligt gode udendørs og indendørs badefaciliteter, vinterbadefaciliteter, fitness, wellness. Består af bygning, terrasser, indendørs- og udendørs bassiner.
- Kunst. På havnepromenaden og i marinaparken integreres kunstnerisk udsmykning/land art. Eksisterende skulptur ved Skamlingvejen flyttes til ny placering ved marinaparken.

#### *Midlertidige anvendelser:*

- Rundt omkring i Marina City vil der opstå arealer, som afventer deres endelige ibrugtagning. For at aktivere disse steder påtænkes etableret midlertidige faciliteter / installationer.
- Det kan være vidt forskelligt, hvad man gør her: Nogle arealer kan beplantes midlertidigt. Her kan opstilles "container-byer" med information, butikker eller boder. Her kan etableres aktivitetsarealer som Beach volley, MTB-bane, byhaver, kunst eksperimentarium eller andet.
- Her vil også være tale om midlertidig anvendelse til vejadgang, bådoplag, parkering af autocampere og bilparkering.

## 12. Opsummering – et ganske særligt tilfælde

Det er Kolding Kommunes opfattelse, at Marina City er et ganske særligt tilfælde, hvor der kan planlægges for bebyggelse og anlæg på land, som forudsætter en vis inddragelse af arealer på søterritorium.

Projektets særlige omstændigheder og -indhold kan opsummeres i følgende punkter:

### **Marina City er det naturlige næste skridt**

Der findes i Kolding ikke alternative bymidtenære lokaliseringer for boliger med de ønskede kvaliteter. Mulighederne er ved at være udtømte. Dette skyldes, at der i byen samtidig skal sikres rekreative grønne arealer, virkemuligheden for erhvervshavnen og respekt for udnyttede eksisterende private ejendomme andre steder i og omkring bymidten. Set i dette perspektiv er udvikling af Marina City med lystbådehavn, boliger, maritime kontor- og serviceerhverv mv. et naturligt sted for byudvikling, hvor søterritoriets interesser efter Kolding Kommunes vurdering i begrænset omfang må vige for de øvrige tunge interesser, som inddrages i helhedsvurderingen.

### **Udvikling sammen med erhvervshavnen**

En vigtig del af Koldings centrale byområde består af den aktive erhvervshavn. Gennem alle årene indtil nu har der været planlagt for en fortsat aktiv erhvervshavn, hvor byudvikling og erhvervs-/havneinteresser afstemmes indbyrdes. Byrådet har i december 2019 tilkendegivet en ambition om, at dele af erhvervshavnen over en længerevarende periode ønskes omdannet, og at arealerne i forbindelse hermed indgår i en byomdannelsesproces. Denne langsigtede, strategiske ambition ændrer imidlertid ikke på, at erhvervsaktiviteterne i mange år vil fortsætte på store dele af erhvervshavnens område, at gældende lejeaftaler, planer, miljøgodkendelser m.v. fortsat har virkning, og at der i hele perioden skal tages hensyn og koordineres med aktiviteterne og virksomhederne på erhvervshavnens område.

### **Byen er lukket inde**

Kolding er grundet sin geografi og byens struktur "spærret inde" bag erhvervshavnen, med dårlig kontakt mellem by og fjord. Her er kun meget få muligheder for at skabe ny, bredspektret adgang til vandet. Dette har der været arbejdet målrettet med igennem mange år, i form af byplanlægning og forskellige anlæg, men endnu kun med begrænset resultat. Marina City er byens helt store og sjældne mulighed for inden for overskuelig tid at udvikle et sådan sted, hvor by og vand for alvor kan mødes.

### **Bymidtenær udvikling**

Kolding er en by i betydelig vækst. Kolding er en del af Trekantområdet, der er et tidligt eksempel på et omfattende kommunalt samarbejde med udgangspunkt i udpegningen som landsdelscenter i landsplanredegørelsen i 2000, og kommunen er en markant medspiller i den koordinerede planlægning for byudvikling og infrastruktur i Østjylland iht. Vision Østjylland fra 2008 og Det Østjydske Bybånd. Udviklingen i det forpligtende samarbejde i Trekantområdet, i form af en fælles kommuneplan, og Østjylland har bevirket, at Marina City og Kolding er beliggende i et af landets primære vækstområder. Som led i denne vækst har Kolding et betydeligt behov for at kunne gennemføre byudvikling på forskellig vis, ikke mindst for nye boli-

ger, men også for nye rekreative muligheder, fritidsformål m.v. Kolding by har behov for bymidtenære arealer hertil. Nærheden til bymidten betyder nærhed til offentlig transport, uddannelsesinstitutioner, stor intensitet af arbejdspladser, detailhandel og servicefunktioner.

### **Et afbalanceret projekt**

Projektet er udviklet og indpasset således, at det afbalancerer de mange – og ofte forskelligartede – hensyn, som indgår i et så stort projekt med den aktuelle beliggenhed. Dette er bl.a. sket under hensyntagen til søterritoriet. Langt den overvejende del af opfyld på søterritoriet anvendes til funktioner til lystbådehavnen. Konklusionen er, at 84 % af det opfyldte areal relaterer sig direkte til marinaen.

### **Byudvikling gennem omdannelse og tilpasning**

Kolding har en meget lang tradition for en udvikling gennem bedre udnyttelse af bymidtenære arealer og områder. Siden 1970'erne er gennemført store byfornyelsesindsatser i hele bymidten, og Kolding er således den by uden for hovedstaden, som har gennemført mest byfornyelse. Her er store bydele blevet omdannet og gjort tidssvarende. I direkte forlængelse heraf er gennemført store omdannelser af udlevede erhvervsområder, ikke mindst i zonen mellem bymidten og havnen. Og i den nyeste tid sker der omdannelser i det centrale Riberdyb-Holmsminde område, Campusområdet og Design City. Omdannelsen og udviklingen af Marina City ligger i direkte fortsættelse af denne langsigtede strategi, og er således ikke et fritstående tiltag. Der har gennem mange år været planlagt for denne udviklingskorridor langs åens sydside.

### **Byen udvikler sig sammen med fjorden**

Kolding og fjorden hænger uløseligt sammen, både historisk og i vores tid. Byudviklingen og de geografiske forudsætninger med adgang til vandet er to sider af samme sag. Dette er også tilfældet i den særlige situation i forbindelse med Marina City: Lystbådehavn Nord nedlægges og flyttes som følge af en strategisk beslutning om at udvikle en stor, top-attractiv lystbådehavn som led i udviklingen af byens rekreative muligheder og kommunens/regionens turistmæssige udvikling. Dette kan ikke ske ved Lystbådehavn Nord, som er helt utidssvarende, mangler arealer og er miljømæssigt og arealmæssigt under pres af naboskabet til erhvervshavnen, jernbanen og større vejanlæg. Placeringen ved Marina City sikrer også, at lystbådehavnen kan få et samspil med omgivelserne og blive en integreret del af byen over tid. Dette er ikke muligt ved den nordlige lystbådehavn, bl.a. grundet eksisterende infrastruktur og jernbane. Dette udløser behovet for placeringen ved Marina Syd, således at lystbådehavnen udviklingsmuligheder sikres. Og dette kombineres igen med en mindre grad af byudvikling, så byens udviklingsmuligheder i et vist omfang sikres.

### **Sejlsport er en del af byens DNA**

Lystbådesejlads har altid været tæt knyttet til Kolding, og er en del af byens DNA. Kolding Sejlklub er således stiftet allerede i 1881, som en af landets ældste sejlklubber, og Kolding Lystbådehavn er landets næststørste lystbådehavn. Gennem alle årene har det ligget byen på sinde at tilbyde gode sejlsportsfaciliteter, og Marina City skal ses som et initiativ for at videreudvikle og fremtidssikre denne side af byens liv og samfundsmæssige kapital.



### **Synergi og kvalitet**

Netop her ser Kolding Kommune en helt speciel mulighed for en sådan byudvikling og i høj kvalitet, uden store miljømæssige gener og i samspil med erhvervshavnen, hvilket dokumenteres gennem Miljørapporten. Byudviklingen i forbindelse med Marina City betyder en vis landvinding og byggeri på eksisterende og opfyldte arealer, men det sker med det klare sigte at tilføre fjordområdet og kysten nye kvaliteter, bl.a. i form af maritime anlæg i topkvalitet, ny sammenhæng mellem by og fjord, ny adgang til kysten for byens borgere med rekreative muligheder, opholdsmuligheder, bomuligheder osv.

### **Innovation og udvikling**

Her er tale om en bynær marina, som naturligt beriger byen og fletter sig sammen med byen og dens liv. Den integrerede arealanvendelse er en helt nødvendig forudsætning – funktionelt og bæredygtighedsmæssigt – for at udvikle området på den bedste måde, som en samlet helhedsløsning, som forener både det maritime og byudviklingen. Denne helhedsløsning peger frem mod en hel unik og fremtidssikret løsning for både det maritime og for vand-/fjord-/kystoplevelsen: Her skabes innovation i form af en unik kombination af det maritime på højeste niveau, hvor det maritime indgår i en direkte synergi med byudviklingen. Her udvikles en stor, moderne og fremtidssikret marina, som samtidigt er et vigtigt turistmæssigt anlæg (blå turisme). Her er mulighed for "full service" og aktivitets-/oplevelsesmuligheder for mange, funktionerne styrker hinanden og kan udnyttes flerdobbelt (multiple funktionaliteter), her er fri adgang for offentligheden, og livet/aktivitetsniveauet understøttes 24/7 året rundt.

### **Miljømæssig front runner**

Marina City udmærker sig ved, at her tages meget vidtgående miljühensyn. Dette dokumenteres særligt på fire måder: Gennem den løbende, miljømæssige tilpasning af projektet. Gennem Miljørapporten, som afdækker projektets meget begrænsede indvirkning på miljøet. Gennem den gennemførte bæredygtighedscertificering, hvor Marina City udpeges som et af Europas mest bæredygtige byområder. Og gennem udpegningen af Marina City som eksempelområde vedrørende cirkulær økonomi inden for byggeri og anlæg, bl.a. i forbindelse med en række innovative tiltag i forhold til f.eks. nyttiggørelse ved opfyldning af det nye landområde, CØ-aspekter ved valg af havnens enkelte komponenter, fremme af biodiversitet, i anlægsarbejderne, i byggemodningen, i forsyningen, i byggeriet, i driften m.m.

### **Samfundsmæssig og økonomisk gevinst**

Der ligger klare samfundsmæssige gevinster ved at byudvikle "indadtil" frem for en byudvikling "udadtil" på bar mark. Eksempelvis besparelse af arealressourcer, dobbeltudnyttelse af infrastruktur, sikring af den investerede samfundskapital, bedre underlag for den offentlige service og forsyning. Der ligger klare synergievinster ved at kombinere det maritime med byudvikling. Der ligger også klare økonomiske gevinster ved den planlagte udvikling af Marina City, hvor udbyttet af den kommunaløkonomiske investering er meget positivt. Og endeligt vil projektet aflede et betydeligt antal arbejdspladser i udbygningsfasen og den efterfølgende driftsfase.

## 13. Bilag

Bilag 1: Uddybende begrundelse for projektets placering, størrelse og indhold (dateret 05.01.2020)

## Bilag 1:

### Begrundelse Marina City, Kolding

# Uddybende begrundelse for projektets placering, størrelse og indhold

Version 05.01.2020 // By- og Udviklingsforvaltningen Kolding Kommune // togad

## 1. Projektets overordnede betydning og indhold

### Ambitionen

Marina City-projektet er et ambitiøst projekt, hvor bæredygtig byudvikling, turismeudvikling og erhvervsudvikling i en helhedsorienteret løsning integreres med udvikling af landets mest attraktive marina og landets næststørste lystbådehavn.

Lystbådehavn Nord nedlægges og flyttes som følge af en strategisk beslutning om at udvikle en stor, topattraktiv lystbådehavn som led i udviklingen af byens rekreative muligheder og kommunens/regionens turistmæssige udvikling. Dette kan ikke ske ved Lystbådehavn Nord, som er helt utidssvarende, mangler arealer og er miljømæssigt og arealmæssigt under pres af naboskabet til erhvervshavnen, jernbanen og større vejanlæg. Placeringen ved Marina City sikrer også, at lystbådehavnen kan få et samspil med omgivelserne og blive en integreret del af byen over tid. Dette er ikke muligt ved den nordlige lystbådehavn, bl.a. grundet eksisterende infrastruktur og jernbane. Derfor skal de ca. 500 både her flyttes til et nyt sted. Byrådet ønsker derfor at Marina Syd udvides tilsvarende, og at dette samtidigt sker i kombination med en egentlig byudvikling på stedet.

Dette er den helt logiske og naturlige løsning, set ud fra en række synspunkter:

- En bynær placering, frem for en placering i åbent kystlandskab.
- En udbygning af eksisterende lystbådehavn, med synergi og udnyttelse af de allerede foretagne investeringer og anlæg.
- En helhedsorienteret løsning, hvor eksisterende infrastruktur i byen, trafik anlæg, rekreative muligheder, kulturelle muligheder, turisme og erhvervsliv, indkøbsmuligheder m.v. udnyttes, understøttes og videreudvikles.
- Her bygges videre på bystrukturen langs Kolding å, fra bymidten, campusområdet, Design City, Åparken og ud til Marina City.
- Her bygges videre på byens DNA som sejlsportsby og fjordens egnethed til sejlsport og andre vandsportsaktiviteter.

Med sine ca. 1000 pladser bliver marinaen stor, men nok så vigtig er, at ambitionen er landets mest attraktive marina. Dette dokumenteres bl.a. gennem en 5-stjernet certificering (det højest opnåelige på international skala, jf. <http://www.bluestarmarina.org/en/certification> ).

Men ambitionen er samtidigt fremtidens marina. Dvs. en fremtidssikring, som giver rum og mulighed for udviklingen i sejlsport og friluftsliv. Her er tendenserne bl.a. en positiv udvikling i havnene i de større byer, flere aktive seniorer, den unge sejlergeneration er ved at melde sig på banen, deleøkonomiske løsninger breder sig, tydelig interesse for husbåde, flere uorganiserede friluft- og sejleraktiviteter. Og læg hertil, at der skal være fleksibilitet og plads til i dag uforudsete aktiviteter og kombinationsmuligheder. Dette stiller bl.a. krav til både planlægningens indhold, arealdisponeringen samt fleksible/multiple anvendelsesmuligheder af anlæg, bygninger og andre faciliteter.

### **Bæredygtighed**

Dette sker igennem en bæredygtig planlægning og udformning, som rummer en balanceret vægtning af økonomiske, miljømæssige og sociale hensyn. Her skabes på samme tid mulighed for turisme- og erhvervs-mæssig udvikling (herunder de maritime erhverv), miljømæssigt gode løsninger i både anlæg og drift, samt integrerede sociale aspekter som f.eks. fri adgang for alle til kysten og områdets faciliteter, tilgængelighed, stor rummelighed i lystbådehavnens brugsmuligheder, samt diversitet i beboersammensætningen. Herved gøres brug af det store potentiale for bæredygtige og vækstskabende aktiviteter, som havet giver muligheder for.

I kraft af Marina City vil mange få fremragende muligheder for at komme ud til vandet, komme ud på vandet eller komme til at bo ved vandet. Havet er vores alles, og det skal det også være i fremtiden.

Marina City er i øvrigt blevet bæredygtighedscertificeret med klassifikationen 'Guld' i hht. DGNB's retningslinjer for byområder (DGNB er de facto standard for bæredygtighedsvurderinger i Europa), og bliver udviklet som et eksempelområde på Cirkulær Økonomi inden for byggeri og anlæg, herunder også lystbådehavne (jf. Regeringens og Miljøministeriets handlingsplan for cirkulær økonomi, september 2018 samt Program for cirkulær økonomi i Marina City, 15.03.2019).

### **Innovation og udvikling**

Marina City er et konkret eksempel på, at innovation og udvikling samt vækstskabende initiativer kan fremmes, med respekt for naturen og miljøet.

Innovationen ligger bl.a. i den indbyggede optimering ved at tænke multiple funktionaliteter ind i projektet, og hermed sikre en optimal udnyttelse af søterritoriet, maksimal fleksibilitet og flerdobbelt udnyttelse af de investerede ressourcer og økonomiske midler.

Innovationen ligger også i udviklingen af fremtidens lystbådehavn, som er meget anderledes end den traditionelle udgave, præget af en aldrende brugerkreds. Med sit indhold og sin udformning vil Marina City således blive præget af mange brugergrupper: Børn, unge, familier, seniorer, handicappede. Her muliggøres

både organiserede og uorganiserede maritime- og naturaktiviteter, helt i tråd med den aktuelle udvikling inden for friluftslivet. Og her reserveres rum og plads for fremtidige, nye friluftaktiviteter, som vi i dag slet ikke har fået øje på.

### **Helhedsorienteret tilgang**

Med Kolding Kommune som ansvarlig for projektet er der stor sikkerhed for, at udviklingen baseres på en helhedsorienteret tilgang, hvor der sikres en rimelig balance mellem sociale hensyn, miljøhensyn og økonomiske hensyn.

Et konkret eksempel på denne afbalancerede tilgang er den tilpasning af projektet, som har fundet sted på baggrund af den første offentlighedsfase i marts-april 2017. Her ytrede mange stor bekymring og modstand i forhold til etablering af en række nye øer mod øst, opførelse af meget højt byggeri ude mod øst, og i det hele taget placering af boliger i Marina City's østlige del. Senest er den påtænkte "Fjordens Perle" (en særlig attraktion etableret på pæle NØ for marinaen) efter ønske fra Kystdirektoratet taget ud af projektet. Derfor er projektet markant omdisponeret, så alle disse forhold i høj grad er iagttaget. Som kompenserende miljømæssig foranstaltning kan nævnes etablering af en strandpark som områdets østlige afslutning ud mod fjordlandskabet, at der arbejdes på etablering af erstatningsnatur andetsteds i Koldings sydøstlige dele, samt den attraktive og offentlige havnepromenade langs vandet gennem bydelen.

Et andet eksempel på den afbalancerede og bæredygtige tilgang er sammentænkningen af anlæg på land og vand. De nye rekreative anlæg på søterritoriet placeres i direkte tilknytning til byen, hvor der i forvejen er stor aktivitet og eksisterende infrastruktur. De allerede etablerede anlæg i Marina Syd nyttiggøres og moderniseres. Vej-, sti- og rekreative anlæg i bydelen udnyttes bedre. Bydelen omkring Marina City samt Kolding i det hele taget får langt bedre adgang til vandet.

Et tredje eksempel på tilgangen er denne: For at opnå den bedste udnyttelse af søterritoriet tænkes forskellige anlæg og aktiviteter sammen og kombineres, hvor det er muligt. Her kan bl.a. nævnes: Fremtidens klubhuse, med fleksibel plads til forskellige klubber og andre brugere af fjorden. Fælles bygningsfaciliteter for både sejlsport, friluftsliv og beboere. Overnatningsmuligheder for deltagere i træningslejre, sejlsportsstævner, sejlerekskursioner, -kurser, handicapsejlskole (hvor man typisk har hjælpere og/eller familie med) samt turister generelt. Naturskole, støttepunkt for skoler/daginstitutioner og informationscenter for Naturpark Lillebælt. Klynge af maritime erhverv, som indbyrdes styrker hinanden og udadtil udgør et differentieret tilbud til de der har brug for service, vil købe udstyr eller beklædning, vil købe båd, vil chartre en båd, vil deltage i en event, vil på sejlerekskursion etc. Wellness- og motionsfaciliteter til sejleren, gæstesejleren, autocamperen, turisten, beboeren, naboen eller andre, som gerne vil benytte sig heraf.

Ved således at samle aktiviteter og anlæg i området opnås flere fordele, da dette vil styrke turismen samt skabe et rekreativt knudepunkt.

## Blå vækst og udvikling

Vækst er en helt central faktor for øget velstand og højere levestandard. Bæredygtig vækst og skabelse af nye arbejdspladser står centralt i udviklingen af Marina City. Den maritime sektor og den kystnære turisme er af stor betydning for dansk økonomi og byder på et stort vækstpotentiale. Da Marina City rummer en betydelig samfundsmæssig nytteværdi, må anlægget ses i et større perspektiv og tillægges en værdi i sig selv.

Marina City støtter op om anlæg og aktiviteter, der styrker det lokale erhvervsliv. Marina Citys vækstpotentiale skal ikke alene ses i relation til selve anlægget eller aktiviteten, men også i forhold til afledte effekter, som skabelse af arbejdspladser i forhold til servicering af anlæg og øvrige hjælpefunktioner samt tilstøtende erhverv. Kolding og Trekantområdet er således det nationale tyngdepunkt for det maritime erhvervsliv inden for fritidssejlad. I denne del af landet er der en stor koncentration af værfter, bådservice, producenter af sejl og udstyr til både, salg af både, grossist og detailhandel inden for branchen, tilbagevendende bådudstillinger på land og på vand. Dette erhvervsliv producerer og eksporterer til både det danske marked og til resten af verden. Marina City vil facilitere denne erhvervsklynge ved at give mulighed for at nogle af virksomhederne kan virke eller etablere sig her, eller være synlige/repræsenteret i showrooms osv.

Blå vækst handler bl.a. om at fokusere på eksisterende, nye og potentielle aktiviteter såsom kystturisme. Marina City giver mulighed for og plads til at afprøve nye ideer og understøtte innovation inden for dette felt. Her skabes mulighed for nye kombinationer, hvor oplevelser på, i, under og ved fjorden og bæltet kan forenes med kulturoplevelser, naturoplevelser, uddannelse og læring, wellness, overnatning, beboelse m.m. Og dette vel at mærke året rundt, og ikke kun i sommer-højsæsonen.

## Inddragelse

Udviklingen af Marina City er baseret på en omfattende inddragelsesproces på tværs af mange niveauer. Her foregår et indgående samarbejde med foreninger, andre myndigheder og først og fremmest brugerne og lokale borgere, som kender de lokale forhold, og som skal leve med konsekvenserne af projektet. Alle har mulighed for at blive hørt og sikres reel indflydelse.

Projektet udvikles således i et tæt partnerskab mellem Kolding Kommune, den selvejende institution Kolding Lystbådehavn samt den kommunale selvstyrehavn Kolding Havn. Gennem løbende design-/workshop-processer med lystbådehavnsens fire sejlklubber drøftes og udvikles store og små elementer i projektet.

Det lokale maritime erhvervsliv, det lokale turismeerhverv, det lokale friluftsliv og de lokale som beskæftiger sig med naturformidling, deltager ligeledes i områdets planlægningsproces.

Endeligt har offentligheden adgang til viden om projektet og kan deltage i processen. Dette sker bl.a. gennem forskellige offentlige høringer, via den særlige hjemmeside [www.kolding.dk/marinacity](http://www.kolding.dk/marinacity), via udstillinger, via orienteringsmøder, og via en lang række præsentationer for og møder med grundejerforeninger, interesseorganisationer, virksomheder, klubber, enkeltpersoner m.fl.

Generelt opleves her en kolossal interesse og opbakning bag projektet.

## Eksekvering af turistpolitikken

Koldings turismepolitik fremgår af den fælles kommuneplan for Trekantområdet (Trekantområdets syv kommuner er Billund, Fredericia, Haderslev, Kolding, Middelfart, Vejen og Vejle).

Udviklingen af Marina City er en direkte eksekvering af den fastlagte turismepolitik. Her er de overordnede mål bl.a.:

- Turismen skal sikres gode udviklingsmuligheder, så den kan bidrage til at styrke Trekantområdet som helhed og lokalt.
- Mulighederne for overnatning og ophold på Trekantområdets feriehoteller, feriecentre, campingpladser og vandrehjem skal være tids- og behovssvarende.
- Trekantområdet skal fastholde sin position som førende indenfor dansk erhvervsturisme og udvikle området som et internationalt mødested.
- Trekantområdet skal gøres til det mest besøgte turistområde i Danmark uden for Hovedstadsområdet.

Af væsentlige turismeudviklingsprojekter fremhæves i kommuneplanen to destinationsprojekter under etablering og udvikling, nemlig "Legoland Billund Ressor" og "Destination Lillebælt". Om Destination Lillebælt hedder det:

*"Et nyt destinationssamarbejde udvikles omkring Lillebælt med deltagelse af Fredericia, Kolding og Middelfart kommuner sammen med en lang række private partnere. Projektet tager udgangspunkt i områdets unikke natur- og kulturværdier og handler om gennem en balance mellem benyttelse og beskyttelse at skabe et fælles oplevelses- og vækstprojekt baseret på de naturværdier og turismeaktører, der findes i området omkring Lillebælt."*

Der har været tæt sammenhæng mellem kommunens involvering i Destination Lillebælt og udvikling af Naturpark Lillebælt. Kolding Kommune er med udgangen af 2019 udtrådt af destinationssamarbejdet på grund af et nystartet destinationsarbejde i Trekantområdet. Det særlige samarbejde mellem de tre kommuner fortsætter vel at mærke omkring selve den marine naturpark.

Marina City vil bl.a. fungere som et større turistanlæg, bl.a. med mulighed for mangfoldige aktiviteter og oplevelser, samt overnatninger i både, husbåde, autocampere og i et vist omfang vandrerhjem/sportel/hotellejligheder. Om temaet "Ferie- og kursuscentre, andre overnatningssteder samt større turistanlæg" hedder det i redegørelsen:

*"Over 2 mio. turistovernatninger finder sted på ferie- og kursuscentre samt andre overnatningssteder med over 40 senge (2011). Ud over den del af området, som relaterer til overnatninger, genererer primært hoteller og kursuscentre en stor omsætning baseret på endags kursus- og konferenceophold."*

*Ferie- og kursuscentre samt andre overnatningssteder henvender sig både til den almindelige ferieturisme og erhvervsturismen (møder, kurser, konferencer, etc.).*

*Efterspørgslen efter ferie- og kursuscentre samt andre overnatningssteder har været stigende i de seneste år. Trekantområdet har med sin centrale geografiske beliggenhed nydt godt heraf. Potentialer for at udvikle*

*efterspørgslen yderligere anses ligeledes at være til stede. Det er derfor væsentligt, at der i Trekantområdet er tilvejebragt et tilstrækkeligt antal hoteller, konference- og feriecentre til at imødekomme dette behov.*

*Ressortturismen skal udvikles i Trekantområdet. Udviklingen af ressortturismen tager afsæt i at finde det rette miks, mængde og kvalitet af indkvartering, oplevelser, underholdning, shopping mv. Der vil derfor være en koncentration af flere større turistanlæg.”*

Retningslinjerne for ferie- og kursuscentre samt overnatningssteder lyder således:

*”Nye ferie- og kursuscentre samt andre overnatningssteder skal som hovedregel placeres i tilknytning til større bymæssig bebyggelse eller ved eksisterende samlinger af ferie- og fritidsanlæg og på en sådan måde, at de indgår i og forbedrer byens rekreative områder.*

*I den kystnære zone kan der i eller i umiddelbar tilknytning til større byområder, hvor der i forvejen er mange turistfaciliteter, udlægges arealer til ferie- og kursuscentre samt andre overnatningssteder i overensstemmelse med de generelle retningslinjer for byudvikling.”*

I den tilhørende redegørelse uddybes dette således:

*”De eksisterende anlæg skal udnyttes bedst muligt og gøres tidssvarende ved hjælp af moderniseringer og udvidelser. I det omfang, behovene overstiger de eksisterende muligheder, må der gennem planlægning tilvejebringes de fornødne forudsætninger for at kunne etablere nye anlæg. Sådanne nye anlæg bør fortrinsvis placeres ved eksisterende byer eller ved eksisterende samlinger af ferie- og fritidsanlæg. Der skal i den forbindelse og ved udvidelser tages hensyn til områdernes natur-, landskabs- og miljøinteresser samt til almindelige rekreative interesser.*

*Specielt for kystnærhedszonen gælder, at der kun må inddrages arealer til anlæg i kystnærhedszonen, hvis der er en særlig planlægningsmæssig eller funktionel begrundelse for kystnær placering. Lokalisering af ferie- og fritidsanlæg i kystnærhedszonen skal endvidere ske efter sammenhængende turistpolitiske overvejelser og kun i forbindelse med eksisterende bysamfund eller større ferie- og fritidsbebyggelser.”*

Ovenstående turismepolitik m.v. afspejler sig direkte i kommuneplanen for Kolding Kommune. Heri har der siden 2009 været udlagt areal til udviklingen af lystbådehavnen Marina Syd / Marina City.

## **Formidling**

En del af Marina City's formål er formidling og læring om det marine miljø og benyttelsen af havet.

Her planlægges således forskellige støttepunkter i forbindelse med Naturpark Lillebælt, i forbindelse med naturskolens aktiviteter, i forbindelse med skolernes og daginstitutionernes aktiviteter, og i forbindelse med de højere læreanstalters aktiviteter (SDU, HF & VUC m.fl.).

Hertil kommer Marina City's rolle som formidlings- og læringscenter for maritime aktiviteter og benyttelsen af havet: Vandsportscenter, sejlads for børn og unge, handicapsejlads, sejlerekskoler og -kursusvirksomhed.



Endeligt vil de mange klubber, som er aktive på, i, under og ved fjorden bidrage med en omfattende formidling og læring, direkte tilknyttet havet. Her er således identificeret ca. 25 aktive klubber/foreninger, som på forskellig vis involveres.

### **Kommer mange til gavn**

Marina City tjener offentlighedens bedste og vil komme rigtigt mange til gavn. Ikke kun de, der har båd eller bopæl her, men også de utallige andre, som her får direkte adgang til vandet via bl.a. havnepromenaden og marinaparken, som kan besøge området butikker, restauranter, klubber, formidlingssteder m.m.

Erfaringen fra andre sammenlignelige steder som f.eks. Marselisborg Havn i Aarhus og Rungsted Havn ved Øresundskysten viser med al tydelighed, at sådanne områder med integreret sejlsportsliv, klubliv, spiseliv, virksomhedsliv og rekreativt liv i øvrigt er særdeles attraktive. Det samme gælder i øvrigt også sammenlignelige steder i vore nabolande.

Marina City's brugerkreds kan skønsmæssigt identificeres på følgende måde:

- Ca. 1000 bådejere/familier, hvoraf ca. 2/3 er fra kommunen og ca. 1/3 er fra den øvrige region.
- Ca. 25 klubber, som på forskellig vis er aktive i fbm. Kolding Fjord.
- Ca. 800 beboere i de ca. 400 nye boliger.
- Beboerne i nærområdet Tved m.v.
- Byens og kommunens borgere (ca. 60.000 i byen og ca. 92.000 i kommunen).
- Trekantområdets borgere i øvrigt (ca. 420.000 indbyggere).
- Koldings mange gæster og turister (f.eks. ca. 865.000 årlige overnatninger)
- Destination Lillebælts mange gæster og turister (f.eks. ca. 1,7 mio. årlige overnatninger)
- Byens og regionens erhvervsliv inden for turisme og det maritime.

### **Sikkerhed og tilgængelighed**

Sikkerhed og tilgængelighed tænkes ind i projektet på flere forskellige måder, både internt og eksternt.

Havnen udformes efter de nyeste kriterier og anbefalinger vedrørende certificering som "Sikker Havn".

<http://børneulykkesfonden.dk/uploads/documents/kampagner/idraet-og-fritid/sikker-havn/sikkerhavnfoldera4-web.pdf>

Havnen udformes i henhold til IMCI's Blue Star 5-stjernede certificering af marinaer, hvilket indebærer yderligere krav til faciliteter, sikkerhed m.v. <http://www.bluestarmarina.org/en/certification>

Udformningen baseres på anvisningerne i Idrætsrum for alle – inspirationsguide til tilgængelig idrætsarkitektur (sejlsportsfaciliteter) <http://www.irfa.dk/udezoner/sejlsportsfaciliteter>

Med hensyn til sejladsikkerheden lægges der vægt på både forholdet til inderfjordens "hårde" og "bløde" brugere.

I forhold til de hårde brugere (erhvervssejlad til og fra Kolding Havn) er der god afstand hertil, og al sejlad til og fra Marina City kan om nødvendigt foregå syd for sejlrunden til erhvervshavnen. Her er god plads til at vige for erhvervstrafikken.

I forhold til de bløde brugere kan følgende interessenter og hensynene hertil oplistes:

Interessenter	Hensyn m.v.
Sejlbåde	Sejler gennem lystbådehavnen og videre til/fra gennem den nye sejlrunde. Sejlrunden graves, så 3,5 m vanddybde sikres. Herefter kan sejlrunden til lystbådehavnen forlades, før man når ud i sejlrunden til erhvervshavnen. Inden for havneindsejlingen udformes et større svajebassin, med god plads til at vige, vente, sætte og bjærge sejl m.v.
Motorbåde	Sejler gennem lystbådehavnen og videre til/fra gennem den nye sejlrunde. Sejlrunden graves, så 3,5 m vanddybde sikres. Herefter kan sejlrunden til lystbådehavnen forlades, før man når ud i sejlrunden til erhvervshavnen. Inden for havneindsejlingen udformes et større svajebassin, med god plads til at vige og vente.
Sejlgjoller	Sejler gennem lystbådehavnen og ud gennem havneindsejlingen. Herefter fri sejlad på fjorden. Sejlkanalen fra jollepladsen til havneindsejlingen gøres ekstra bred, så det er muligt at krydse ud og ind.
Fiskergjoller fra åen	Fiskergjollerne fra åen sejler ud/ind ad åen og herefter fri sejlad på fjorden. Sejlru-ten fra åen kan uden problemer vælges i god afstand fra lystbådehavnen indsej-ling, så uheldige vigesituationer undgås.
Kajakroere	Kajakroerne fra åen ror ud/ind ad åen og herefter fri sejlad på fjorden. Sejlru-ten fra åen kan uden problemer vælges i god afstand fra lystbådehavnen indsejling, så uheldige vigesituationer undgås. Som supplerende mulighed (f.eks. ved østlige vindretninger med kropsø omkring åmundingen) kan en alternativ rute gennem lystbådehavnen vælges. Dette sker via to åbninger i dækværk nord mod åen og to åbninger i dækværk øst mod fjor- den.
Roere	Roere fra byens to roklubber ror rundt på hele fjorden, afhængigt af vindretninger og styrke. Roere fra åen sejler ud/ind ad åen og herefter fri sejlad på fjorden. Sejlru-ten fra åen kan uden problemer vælges i god afstand fra lystbådehavnen indsejling, så uheldige vigesituationer undgås.
Surfere	Surfere bevæger sig frit rundt på hele fjorden, ofte i nord-sydgående retning p.gr. af vestlige vindretninger. Surferne kan uden problemer vælge at holde god af-stand fra lystbådehavnen indsejling, så uheldige vigesituationer undgås.
Svømmere	Denne del af fjorden er på grund af nærheden til Kolding å ikke attraktiv til svøm-ning/badning. Hvis forholdene for badning senere bliver bedre, vil dette forment- ligt foregå fra marinaparken, i god afstand fra sejlrunden.
Andre	Dykkere: Der foregår ikke dykkeraktivitet i inderfjorden. Vandscootere/jetski: Er uønskede i inderfjorden. Skal i øvrigt overholde de gæl- dende regler og forbudsområder.

## Nærliggende lystbådehavne

Lystbådehavnen i Marina City er som bekendt summen af en sammenlægning af Marina Syds nuværende ca. 510 pladser og Lystbådehavn Nord's ca. 462 pladser = ca. 970 pladser. Heri ikke indregnet joller og trailerbåde, som opbevares på land. Lokalt set udvides den lokale kapacitet således ikke ved etableringen af den samlede lystbådehavn med ca. 1000 pladser.

Situationen ser i øvrigt således ud i området:

Havn	Antal pladser
Marina Syd, Kolding	510 pladser
Lystbådehavn Nord, Kolding	462 pladser
Skærbæk Havn	160 pladser
Fredericia Lystbådehavn	470 pladser
Middelfart Marina	450 pladser

Generelt er der således godt et par tusinde pladser i nærområdet, hvoraf ca. ½ vil være i Marina City. Ud over de her nævnte havne findes her tillige et antal småhavne og broer med skønsmæssigt ca. 250 både i alt.

Områdets attraktivitet for fritidssejlers afspejles af, at der løbende foregår betydelige investeringer i udbygning eller modernisering af de anførte havne.

Kolding Lystbådehavn har pr. oktober 2019 en venteliste på 286 både, fordelt på ca. 2/3 fra personer bosat i Kolding kommune, og 1/3 udefra. Ventelisten er dynamisk, med en årlig udskiftning de seneste fem år på lidt over 100 både. Der er et lille antal ledige pladser i Kolding Lystbådehavn, men disse skyldes udelukkende at pladserne er for små i forhold til det efterspurgte, og p.gr. af trange pladsforhold de pågældende steder ikke kan gøres større. Efterspørgslen går i retning af større pladser.

Der foreligger ikke oplysninger om antal ledige pladser eller ventelister i de øvrige nævnte havne, men helhedsbilledet er, at her stort set er fyldt op.

## Eksisterende infrastruktur og faciliteter på land

Marina City kan ikke betragtes løsrevet fra omgivelserne. I planerne er den eksisterende infrastruktur og faciliteter på land kombineret med infrastrukturen og faciliteterne i det nye område. Dette sker på flere måder:

- Trafikken på indfaldsvejen Skamlingvejen reguleres og støjdæmpes, til fordel for både eksisterende og nyt område.
- Sti- og vejnettet forbindes, så her opnås gode, velfungerende og trygge adgangsforhold.
- Havnepromenade, marinapark, spisemuligheder, støttepunkter for friluftslivet m.v. vil være et gode for både eksisterende og nyt område.
- Eksisterende dagligvarebutik i nærheden (Rema 1000) understøttes af det nye område.

**Landskabelige forhold**

Marina City udvikles i tilknytning til det eksisterende byområde, frem for et åbent og uberørt kystlandskab. Ved udformningen er der lagt vægt på tilpasning i forhold til eksisterende by- og bebyggelsesstruktur, udsigtsmuligheder m.v.

Det kan ikke undgås, at et så stort anlæg vil påvirke udsigten til/fra området. Eksempelvis udsigten som bilist på en del af Skamlingvejen og fra nogle af de nærliggende boliger. Men set i et større perspektiv er den planlagte beliggenhed og udformning hensynsfuld i forhold til kystlandskabet.

Miljørapporten behandler de landskabelige forhold indgående, herunder visualiseringer af anlægget.

## 2. Projektets konkrete indhold og omfang

### Marina City's afgrænsning og disponering

Planlægningen og udformningen af Marina City er baseret på en lang række forskellige forhold. Her kan bl.a. nævnes:

- En naturlig videreudvikling af eksisterende lystbådehavn Marina Syd.
- En logisk videreudvikling af bykorridoren langs åen fra bymidten, campusområdet, Design City og Åparken til Marina City.
- En bynær placering med de muligheder og synergier, som dette indebærer. Herunder god sammenhæng med de tilgrænsende bydele.
- En bynær placering, frem for en placering i åbent og mere følsomt kystlandskab.
- Analyser og visualiseringer, for at vurdere den visuelle påvirkning fra projektet.
- En fortsættelse af den byudviklingsplanlægning, som gennem en længere årrække har været forberedt i området.
- En hensyntagen til Kolding Havns fortsatte eksistens og virke i og efter den kommende omdannelsesperiode.
- Beregninger vedrørende vejtrafikstøj fra Skamlingvejen og virksomhedsstøj fra Kolding Havns virksomheder og aktiviteter.
- Beregninger vedrørende emissioner fra Kolding Havns virksomheder og aktiviteter.
- Marinarkæologiske undersøgelser.
- Geofysiske og geotekniske undersøgelser af eksisterende landområder og fjordbunden.
- Miljøundersøgelser af forurenede sedimenter på fjordbunden og forurenede jord på landarealerne.
- Bølge-, strømnings- og sedimentationsforhold ved åens udmunding og i undersøgelsesområdet.
- Besejlingsforhold i inderfjorden for både erhvervssejlads og fritidssejlads.
- Indgående dialog-/designprocesser med sejlklubber og en lang række andre interessenter i Marina City.

På denne baggrund er der over ca. 5 år gennemført en udviklingsproces fra Visionsplan (2015), via Helhedsplan (2017) til det Projektforslag, som nu foreligger (2019). Helhedsplanen og Projektforslaget danner grundlag for Miljørapport, lokalplanlægning og kommuneplanlægning, samt den mere detaljerede udformning af området.



*Illustrationsplan fra projektforslaget (2019)*

Marina City disponeres overordnet som vist på illustrationsplanen. En grundlæggende tanke er, at områdets forskellige byfunktioner i et vist omfang blandes/integreres med hinanden, frem for en traditionel opdeling. Dette betyder f.eks. at havnefunktioner, bådoplæg, erhverv, spisemuligheder, boliger, overnatningsmuligheder osv. veksler mellem hinanden ud gennem området.

Denne integrerede udformning kan naturligvis godt give funktionelle og planlægningsmæssige udfordringer (f.eks. boliger på opfyldt areal), men fremmer til gengæld områdets oplevede kvaliteter, funktionerne kan danne synergier med hinanden og kan udnyttes flerdobbelt (multiple funktionaliteter). Hertil kommer at princippet er arealbesparende (mindre opfyldning) og mere ressourceøkonomisk (råstoffer, økonomi).

Hovedelementerne er følgende:

- En gennemgående havnepromenade danner ryggrad gennem området og giver offentligheden god adgang til vandet. Langs havnepromenaden disponeres områdets aktiviteter, som danner synergi med hinanden og fremmer liv både i aften timerne og vinterhalvåret.
- Ud fra havnepromenadens nordside anlægges flydebroer og dækmole, slæbesteder, brændstofanlæg, pump out-anlæg m.v. Broer og vanddybder disponeres, så en bred vifte af muligheder opnås. Eksempelvis jolle/småbådmiljø, handicapsejls, store både, træskibe, svaje/aktivitetsbassin m.m.

- Langs havnepromenaden disponeres bygninger til forskellige maritimt orienterede formål: Klubber, grejhuse, havnekontor og servicebygninger. Butikker med proviant, båd- og sejlerudstyr, kajaker, surf osv. Spisemuligheder af forskellig art. Overnatningsmuligheder i form af vandrerhjem, sportel eller hotellejligheder. Wellness, motions- og badefaciliteter. Virksomheder med maritime ydelser som f.eks. reparation, bådservice, bådcharter, bådsalg, events på vandet, showroom etc.
- En enklave af op til 29 husbåde (flydende boliger, type 3) nær ydermolen, dvs. inden for de dækkende værker. Husbådene bidrager til marinaens brede vifte af attraktioner: De skaber mangfoldighed, liv og tryghed i området (op til 7,5 m/2 etager langs ydermolen, op til 4,5 m/1 etage langs den næste bro, afdæmpede farver).
- Formidlingssteder omkring Naturpark Lillebælt, naturskole og lignende. Støttested for skoler og daginstitutioner i fbm. fjorden.
- Området afsluttes mod øst i form af en offentligt tilgængelig marinapark.
- To enklaver med hver ca. 200 boliger markerer sig i tæthed og højden (generelt op til 8 etager, én bygning op til 16 etager), mens det øvrige område fremstår mere åbent og lavt (op til 4 etager, men typisk lavere).
- Zonen ud mod Skamlingvejen disponeres til afskærmende beplantninger, støjafskærmning, parkering og vinteroplagspladser for både.
- Generelt holdes god afstand til erhvervshavnens aktiviteter, for at reducere/forebygge eventuelle miljøkonflikter og begrænsninger i erhvervshavnens aktivitetsmuligheder.

### Arealforhold

Det opfyldte areal udgør ca. 76.100 m<sup>2</sup>. Nedenfor beskrives nærmere, hvorledes arealet disponeres til de forskellige formål.

Der er behov for denne opfyldning, idet de nødvendige arealer ikke kan tilvejebringes i området på anden vis. Mod vest findes fredskov og §3-områder, som ikke – eller kun meget vanskeligt - kan inddrages. Mod nord findes arealer tilhørende Kolding Havn (ustabilt indspulingsområde). Disse arealer er planlagt til erhvervshavneformål, lige som det af miljømæssige årsager er nødvendigt at holde en vis afstand til aktiviteterne her. Dette er fortsat tilfældet, uanset at Byrådet har en ambition om over en længerevarende periode at omdanne dele af erhvervshavnen. Mod syd findes vejanlæg, udbyggede boligkvarterer og privatejede arealer, som ej heller kan inddrages. Nuværende Marina Syd samt nyt bådoplagsområde langs Skamlingvejen vest for Marina Syd (i altca. 63.900 m<sup>2</sup>) inddrages i en helhedsløsning, men kan langt fra dække det nødvendige arealbehov.

Opfyldningens størrelse nødvendiggøres af de mange funktioner, som hører til en stor, moderne og fremtidssikret marina. Her er det grundlæggende nødvendigt, at funktioner og faciliteter rummes inden for kort

afstand. Dette handler både om anlæggets funktionalitet, om rationel/økonomisk drift og om den gode oplevelse for alle brugergrupperne. Her kan eksempelvis nævnes følgende forhold:

Havnepromenade: En havnepromenaden er en nødvendig rygrad og forsyningsrute. Dette er hovedfordelingsåren for de mange, som går eller cykler rundt i området. Men den indeholder også mange rekreative aktiviteter som leg, ophold, motion, grill etc. Og endeligt er den en vigtig del af driften og sikkerheden i området (servicering af hele anlægget, redningsvej, brandvej). Havnepromenaden er offentlig tilgængelig.

Havnepladser: Her optages/søsættes både, master sættes på/af, master klargøres/afriggles, trailerbåde benytter slæbestederne. Disse aktiviteter foregår året rundt, men primært i sommerhalvåret.

Oplagspladser for både: Vinteroplag af både skal i meget væsentligt omfang ske inden for området. Herved reduceres/effektiviseres tidsforbrug og økonomiske omkostninger i forbindelse med optagning/søsætning, mast af/på, bådvask og transporter mellem kaj, vask og oplag. Disse aktiviteter bidrager tillige – sammen med klargøringsarbejderne på oplagspladsen – til det maritime liv og -atmosfære, samt aktivitetsoplevelsen i hele området. Om sommeren dobbeltudnyttes vinteroplagspladserne til sommerparkering og eventuelle arrangementer. Oplagsarealerne i Marina City er i øvrigt beskedne, sammenlignet med andre store og attraktive marinaer (jf. senere afsnit med sammenligning med andre store lystbådehavne).

Klubber, grejhuse og servicebygninger: I dag er der 6 klubber på Lystbådehavn Nord og Marina Syd, men der er mange flere klubber og andre parter, som er aktive på og ved fjorden. En god del heraf bør gives mulighed for at etablere og udvikle sig i Marina City. Dette indebærer klubhuse (individuelle eller fælles), grejhuse, skure og lignende. Det indebærer også støttepunkter for naturskole, skoler/daginstitutioner og det uorganiserede friluftsliv. Endvidere skal her være havnekontor, toilet-/badefaciliteter flere steder, køkkenfaciliteter/vaskefaciliteter/opholdslokaler, lige som her skal være grejhuse/lager/mandskabsfaciliteter for havnens personale.

Maritime erhverv: En stor marina indeholder også en bred vifte af maritime erhverv. Her er det interessant at sammenligne med f.eks. Rungsted, Ishøj, Egå og Marselisborg lystbådehavne, som alle rummer et stort antal virksomheder (jf. senere afsnit med sammenligning med andre store lystbådehavne). Det er alt sammen maritimt relaterede erhverv, som indgår i synergi med stedets liv, aktiviteter og økonomiske kredsløb.

Veje og parkering: En stor lystbådehavn med ca. 1000 bådpladser har brug for betydelige arealer til veje og parkering. I disse arealer indgår også fortove, stier, rabatter, vejbeplantninger, belysning, afvandingsgrøfter og miljøstationer. Vejene gives den nødvendige bredde ud fra trafikmængde, -arter og plads til bådtransporter, og her etableres ca. 300 offentlige parkeringspladser (Disse suppleres af sommerparkeringen på vinteroplagspladserne samt de private parkeringspladser tilhørende boligerne).

Marinapark: Grønt fritidsområde til ophold for Marina City og offentligheden i øvrigt. Afrunder Marina City på en naturpræget måde ud mod kystlandskabet. Strandparken har samtidigt en kompenserende effekt i forhold til det hidtidige strandparkområde på ca. 6.000 m<sup>2</sup>, som forsvinder, og det tab i herlighedsværdi, som trafikanten på Skamlingvejen og nabokvartererne måtte opleve.

Overnatningsmuligheder: I forbindelse med sejlsportsstævner, -træningslejre, maritime kurser og møder, sejlerekskoler, handicapsejls (hvor familie eller ledsagere ofte deltager) og som led i Destination Lillebælt



etableres overnatningsmuligheder i begrænset omfang. Dette i form af vandrerhjem, sportel eller hotellejligheder.

**Boliger:** Som led i udviklingen af en ny, levende, varieret og bæredygtig bydel integreret med marina/lystbådehavn etableres et antal boliger af forskellig art, herunder også almene boliger. En lille del af det opfyldte areal (16%) anvendes hertil. Boliger er et vigtigt element i bestræbelserne på at udforme et område, hvor der er liv året rundt. Al erfaring viser, at et byområdes positive kvalitet afhænger af liv og aktivitet mellem husene, og at dette medfører større livskvalitet, større tryghed og mindre risiko for tyveri, hærværk m.v. Alt i alt en større bæredygtighed.

### Arealdisponering

Langt størstedelen af Marina City disponeres til lystbådehavneformål. De ovenfor nævnte funktioner er alle naturlige elementer i en stor, moderne og fremtidssikret marina, som samtidigt er et vigtigt turistmæssigt anlæg. Her skal være mulighed for "full service" og aktivitets-/oplevelsesmuligheder for mange, funktionerne skal danne synergier med hinanden og kunne udnyttes flerdobbelt (multiple funktionaliteter), her skal være fri adgang for offentligheden, og livet/aktivitetsniveauet skal understøttes 24/7 året rundt.

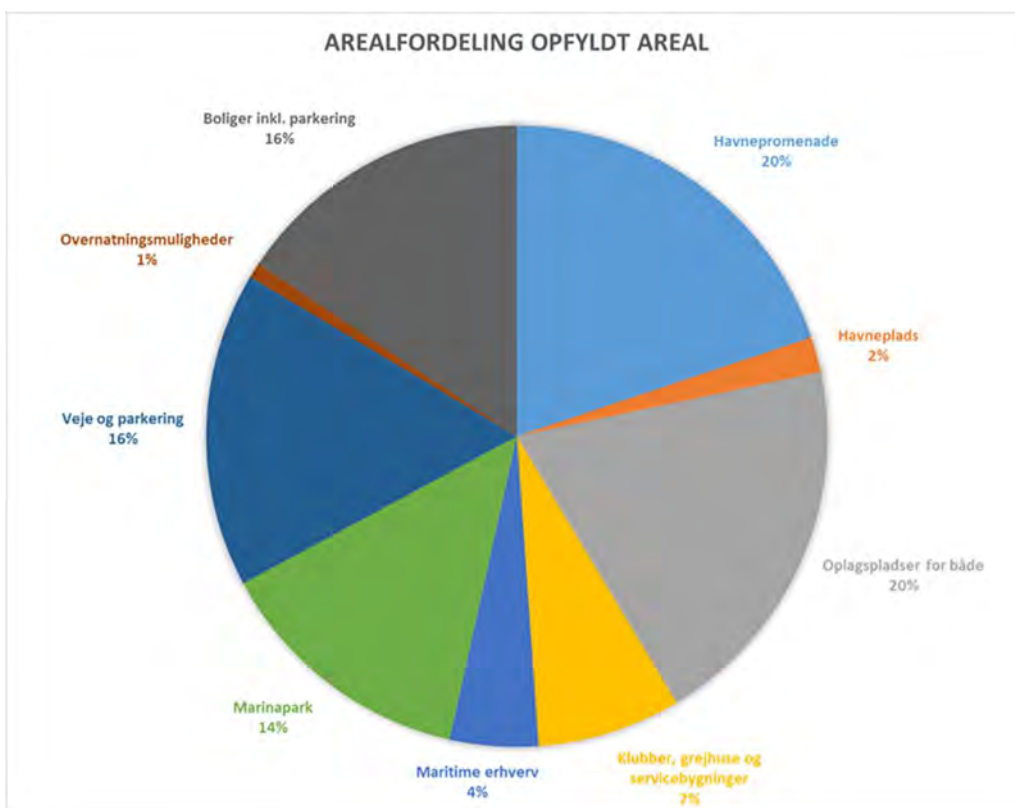
Kun en mindre del af området disponeres således til boliger. De to enklaver med boliger inkl. tilhørende parkering udgør ca. 31.000 m<sup>2</sup> af Marina Citys samlede landareal på ca. 140.000 m<sup>2</sup> (svarende til ca. 22%).

Generelt er pladsen trang og højt udnyttet. Dette afspejler sig bl.a. i at her kun er 500 vinteroplagspladser, og at oplagspladserne dobbeltudnyttes til sommerparkering og events. Det afspejler sig også i at forskellige bygningsmæssige faciliteter kan opføres i flere etager, for herigennem at spare grundareal. Og det afspejler sig i, at boligenklaverne er tætte og relativt høje.

Arealdisponeringen for det opfyldte område kan i runde tal opgøres som følger:

Arealbetegnelse	Grundareal	Anvendelse / bemærkninger
Havnepromenade	15.100 m <sup>2</sup>	Marinaens ryggrad og hovedforbindelse mellem alle funktionerne. Gang, cykle, ophold, leg, motion, grill...
Havnepads	1.400 m <sup>2</sup>	Søsætning, bådoptagning, slæbested for trailere, mastehåndtering.
Oplagspladser for både	15.000 m <sup>2</sup>	Vinteroplæg af både. Vaskepladser for både. Anvendes om sommeren til parkering for sejlere, trailere og autocampere.
Klubber, grejhuse og servicebygninger	5.700 m <sup>2</sup>	Forskellige nuværende eller fremtidige maritime klubber. Grejhuse for lystbådehavnen, klubber og andre aktive. Havnekontor. Servicebygninger med toiletter, bad, wellness, træning, ophold, information, naturstøttesteder. Programmeret etageareal ca. 2.500 m <sup>2</sup> .
Maritime erhverv	3.500 m <sup>2</sup>	Butikker med proviant, fisk, bådudstyr, sejlerudstyr, kajaker, surf osv. Spisemuligheder af forskellig art. Virksomheder med maritime ydelser som f.eks. sejlmager, reparation, bådservice, bådcharter, bådsalg, sejlerekskole, surfskole, dykkerskole, events på vandet, showroom etc. Programmeret etageareal ca. 4.900 m <sup>2</sup> .

Veje og parkering	12.500 m <sup>2</sup>	Offentlige veje og parkering, som betjener marinaen.
Marinapark	10.400 m <sup>2</sup>	Grønt fritidsområde, som afrunder Marina City ud mod fjordlandskabet.
Overnatningsmuligheder	600 m <sup>2</sup>	Vandrerhjem, sportel eller hotellejligheder. Indgår bl.a. i områdets sejlsportsaktiviteter. Programmeret etageareal på ca. 2000 m <sup>2</sup> .
Boliger	11.900 m <sup>2</sup>	Boliger inkl. tilhørende parkering. Dette areal udgør ca. 16% af det <u>opfyldte</u> areal. Programmeret etageareal ca. 12.000 m <sup>2</sup> .
<b>I alt</b>	<b>76.100 m<sup>2</sup></b>	<b>Det opfyldte areal</b>



### Maritimt relaterede liberale erhverv og overnatningsmuligheder

Alle erhverv i Marina City forudsættes at være relaterede til vandet. Dels for at styrke området som landets mest attraktive lystbådehavn, dels for at indgå i den bæredygtige synergi, som kendetegner bydelen Marina City, og dels for at medvirke til at skabe liv i området. Her kan eksempelvis refereres til andre store lystbådehavne/marinaer, hvor der findes en stor mangfoldighed af erhverv og foreninger registreret (fx. Marselisborg 73, Rungsted 48 og Ishøj 40 registrerede erhverv/foreninger).

Kolding-området er landets tyngdepunkt for erhverv i forbindelse med fritidssejlsads. I Kolding/Trekantområdet findes således en række værfter, som bygger både. Her findes forskellige virksomheder, som sælger

nye og brugte både. Her findes en række virksomheder, som producerer udstyr til både (fx. sejl, kalecher, spil, rig-udstyr, master, propeller m.m.). Her findes forskellige servicevirksomheder vedr. opbevaring, servicering, vedligeholdelse og reparation af både. Her findes virksomheder, som reparerer og servicerer bådmotorer og andre, som installerer og servicerer el i både. Her findes virksomheder, som arrangerer events, kurser og teambuilding gennem sejlads. Her findes landets største grossist inden for udstyr. I Kolding findes to af landets største detailbutikker med udstyr, som har hele Jylland og Fyn som marked. I realiteten er her tale om en erhvervsklynge, hvilket naturligvis også bør afspejle sig i Marina City. Flere af de ovennævnte virksomheder har udtrykt interesse for at etablere sig eller være repræsenteret i Marina City.

I Marina City ønskes der skabt mulighed for erhverv af følgende art:

Butikker med proviant, fiskebutik, kiosk/isbutik, salg af brændstof, båd- og sejlerudstyr, butikker med kajakudstyr, dykkerudstyr, surf udstyr, fiskegrej og lignende butikker. Genbrugs-/byttemarked for maritimt udstyr.

Maritime ydelser i form af sejl-/kalechemager, bådservice, motorreparation og –service, bådcharter, bådsalg, showroom med præsentation af bådbyggere/udstyrsleverandører etc., privat sejlerekole, privat surf-skole, privat dykkerskole, bureau for events på vand, udlejning af joller/sejl-/kajak-/dykker- og andet udstyr i fbm. aktiviteter på vand, maritimt genbrugsværksted som socialøkonomisk aktivitet.

Kolding Kommune vil i plangrundlaget sikre, at det bliver erhverv, som er maritimt orienteret.

I Marina City ønskes der mulighed for overnatning i form af vandrerhjem, sportel eller hotellejligheder.

Det vil tilføre beboere og liv i området året rundt, hvis det rummer overnatningsmuligheder, der kan benyttes i forbindelse med maritime aktiviteter som f.eks. sejlsportsarrangementer, -træningslejre, -stævner, -kurser, sejlerekole og bådudstillinger.

Som en særlig mulighed peges på synergimuligheden i forbindelse med den eventuelle udvikling af Marina City som et nordeuropæisk center for handicapsejlads (parasport). Her er brug for gode overnatningsmuligheder på stedet, både for udøverne men ikke mindst for deres ledsagere/familier, som almindeligvis følger med.

Størrelsesmæssigt ligger niveauet på et vandrerhjem/sportel med 40-50 værelser, eller ca. 50 hotellejligheder. I planen disponeres med ca. 2.000 etagekvm. til sådanne overnatningsformål. Her er således ikke tale om hverken et hotel eller et feriecenter. Lokale aktører har udtrykt interesse i at udvikle vandrerhjem eller hotellejligheder i Marina City.

Generelt kan der refereres til andre store lystbådehavne/marinaer med forskellige typer af overnatningsmuligheder, som bidrager positivt til stederne: Marselisborg (lille hotel), Kaløvig (huse/hotellejligheder) og Ishøj (campinghytter).

Fritidsfunktioner, rekreative faciliteter, aktivitets- og læringsmuligheder, midlertidige anvendelser, marinafunktioner m.v.

I Marina City planlægges en længere række af fritidsfunktioner, rekreative faciliteter, aktivitets- og læringsmuligheder, midlertidige anvendelser, marinafunktioner m.v. Alle disse funktioner forudsættes at være relaterede til vandet, og formålet er desuden at sikre offentligheden god adgang til vandet.

Funktionerne lokaliseres primært langs havnepromenaden, samt ud mod marinaparken i Marina City's østligste del. Det følgende er en oversigt over funktionerne.

*Basale lystbådehavnefunktioner:*

Her er tale om en lang række af funktioner, nødvendige for en meget stor og meget attraktiv lystbådehavn. Her kan nævnes:

- Havnebassin og sejlrende med tilstrækkelig dybde.
- Dækmoler, bølgebrydere, kajanlæg og stenkastninger.
- Bådebroer, hhv. flydebroer og faste broer, inkl. forankring, gangbroer, forsyningsanlæg, belysning, skiltning og sikkerhedsudstyr.
- Bådpladser inkl. fortøjningspæle og Y-bomme.
- Servicekajer med båd- og mastkraner.
- Serviceanlæg med brændstof, el-ladning, tømninganlæg for toiletspildevand, vaskepladser.
- Slæbesteder for hhv. trailerbåde, joller m.v.
- Bådoplagspladser inkl. forsyning.
- Jollepladser, mastepladser, havnepladser, stier m.v. inkl. forsyning.
- Vejanlæg og parkering for biler, trailere, cykler, autocampere på forskellige årstider.
- Servicebygninger med bad/toiletter, sejlerstue, køkken, vask, havnekontor.
- Masteskure.
- Grejplads, grejbygninger og skure til havnens forsyning og drift.
- Forsyningsanlæg, terrænbelysning, adgangskontrolanlæg og overvågningsanlæg.

*Fritidsfunktioner:*

- Klubhuse for nogle af de ca. 25 klubber/foreninger, som er aktive på/i/under/ved vandet i Kolding fjord. I dag er her 6 klubber/foreninger, og flere andre er interesserede i at etablere sig i Marina City.
- Friluftsstøttepunkt for de mange selvorganiserede, som er aktive på/i/under/ved vandet i Kolding fjord (havkajak, surf, havsvømmere, dykkere, fiskere, triatlon, løbere etc.). Omklædnings-, bade-, garderobe-, opbevarings-, grejfaciliteter.
- Vandsportscenter med agora (højloftet jollehal/aktivitetshal), omklædning, møde-/kursus-/stævnefaciliteter.
- Grejhuse og jollehal til klubberne.
- Bådhus.
- Fiskerskure til grej for fritidsfiskere.

*Aktivitets- og læringsmuligheder:*

- Naturpark Lillebælt. Offentligt formidlingssted om naturen i fjorden og Lillebælt. Består af bygning, grejskure og udendørs formidlingsarealer.
- Naturformidling og –læring. En naturskole med fokus på fjord, å og bælt. Særligt for skoler/uddannelsesinstitutioner og interessegrupper. Består af bygning, depot/grejskure og udendørs aktivitetsarealer.
- Børnenes Fjordhus. Støttested for daginstitutioner, dagplejere, folkeskoler i fbm. besøg og aktiviteter ved stranden eller på fjorden. Består af bygning, halvtag, depot/grejskure og udendørs aktivitetsarealer.

*Rekreative faciliteter:*

- Opholdspladser og grillpladser, placeret hensigtsmæssige steder langs havnepromenade og i marinaparken. Består af læafskærmninger, borde, bænke og grill'er på belægning, én overdækket grillplads.
- Små legepladser langs havnepromenaden og stor naturlegeplads i marinaparken. De små legepladser består af legeredskaber og faldunderlag. Naturlegepladsen består af legeredskaber i naturtræ og nødvendigt faldunderlag.
- Motionspladser langs havnepromenaden og i marinaparken. Består af motionsredskaber og nødvendig belægning.
- Beach volley bane i marinaparken. Består af sandareal og baneudstyr.
- Fjordbad med særligt gode udendørs og indendørs badefaciliteter, vinterbadefaciliteter, fitness, wellness. Består af bygning, terrasser, indendørs- og udendørs bassiner.
- Kunst. På havnepromenaden og i marinaparken integreres kunstnerisk udsmykning/land art. Eksisterende skulptur ved Skamlingevejen flyttes til ny placering ved marinaparken.

*Midlertidige anvendelser:*

- Rundt omkring i Marina City vil der opstå arealer, som afventer deres endelige ibrugtagning. For at aktivere disse steder påtænkes etableret midlertidige faciliteter / installationer.
- Det kan være vidt forskelligt, hvad man gør her: Nogle arealer kan beplantes midlertidigt. Her kan opstilles "container-byer" med information, butikker eller boder. Her kan etableres aktivitetsarealer som Beach volley, MTB-bane, byhaver, kunst eksperimentarium eller andet.
- Her vil også være tale om midlertidig anvendelse til vejadgang, bådoplag, parkering af autocampere og bilparkering.

### Sammenligning med andre store lystbådehavne

Ambitionen er at udvikle Marina City som landets mest attraktive marina (5-stjernet).

For at udfolde, hvad en sådan topmoderne lystbådehavn bør kunne rumme, har vi (august 2017) foretaget en kortlægning af en række af landets mest attraktive og moderne lystbådehavne.

Sted	Rungsted	Skovshoved	Vallensbæk	Ishøj	Kaløvig, Aarhus	Egå, Aarhus	Marselisborg, Aarhus	Marina City, Kolding
Særlig profil	Eksklusivitet	Allehånde vandsportaktiviteter	Strandpark og natur	Områdets maritime center	Aktivt sejlsportsmiljø	Topfaciliteter for sejlere	Det herlige, blandede miljø	Landets mest attraktive marina
Særlige attraktioner				Kunstmuseet Arken			Aarhus midtby m.m.	
Antal bådpladser i havnen	850	620	630	600	500	650	450	1000
Antal vinteroplagspladser på land, ca.	625	500	425	450	375	700	265	500
Cirka størrelse på landareal	8 ha	10 ha	5 ha	10 ha	7 ha	9 ha	4 ha	14 ha
Gnst. totalt landareal pr. bådplads	95 m <sup>2</sup>	160 m <sup>2</sup>	80 m <sup>2</sup>	165 m <sup>2</sup>	140 m <sup>2</sup>	140 m <sup>2</sup>	90 m <sup>2</sup>	140 m <sup>2</sup>
Dækningsprocent vinteroplag i fht. bådpladser	75%	80%	65%	75%	75%	110%	60%	50%
Antal maritime klubber på havnen	3	8	4	5	1	5	7	P.t. 6
Antal restauranter, caféer, ishuse m.v.	11	3	2	3	1	3	7	P.t. 2
Overnatningskapacitet hotel (vær. x senge) eller sengepladser i hytter	0	0	0	Ca. 85	20 x 2	0	26 x 2	?
Antal registrerede erhverv og foreninger	48	17	9	40	1	28	73	?
Antal registrerede helårsadresser (både)					Ca. 30	Ca. 20	Ca. 25	?

Sammenfattende består funktionerne i disse store, moderne marinaer af følgende hovedelementer:

- De marine anlæg med broer, moler, slæbesteder, kajanlæg, kraner, udstyr m.v.

- Landanlæg hertil i form af vinteroplagspladser, bådvaskepladser, manøvrearealer for bådtransporter, parkeringspladser, oplagspladser til grej, jollepladser, rekreative arealer, legepladser, eventarealer, autocamperparkering, midlertidige campingarealer i fbm. stævner m.v.
- Bygningsanlæg i form af sejlsportscenter, klubhuse, havnekontor, servicebygninger, jollehuse og -haller, grejhuse, fiskerskure, masteskure m.v.
- Klubhuse og grejhuse for de mange - organiserede såvel som selvorganiserede - brugere af vandet: Mange forskellige slags sejlklubber/bådklubber, roere, kajakroere, surfere, SUP'ere, dykkere, svømmere, vinterbadere, søspejdere, marineforeninger, triatlonklubber, fritidsfiskere, trollingfiskere m.v.
- Maritime erhverv: Butikker med salg af marineudstyr, -beklædning, surfudstyr, dykkerudstyr, fiskerudstyr, kajaker, proviant, fisk m.v. Showrooms og kontorer for maritime virksomheder som f.eks. bådforhandlere/-mæglere, producenter og leverandører, bådcharter, bådservice, eventarrangører, shipping, undervisning m.v. Sejlmager. Serviceværksteder i fbm. f.eks. motorservice, elservice, propelservice, polering.
- Rekreative faciliteter og service: Overnatningsmuligheder (vandrerhjem, sportel, hotel, hotellejligheder). Restauranter, caféer og kiosker af forskellig art. Wellness, fitness, badefaciliteter. Strand og strandpark. Motions-/aktivitets-/legemuligheder.
- Naturoplevelse og -læring: Naturcenter. Naturskole. Støttested for daginstitutioner, skoler, uddannelsesinstitutioner samt kommunens naturformidling.
- Særlig attraktion: Stor vægt på at skabe maritim stemning, oplevelse og udsigt over vandet, samt opbygning af en særlig profil/identitet.
- Alt efter stedet, indgår der nære relationer til de omgivende by- og landskabsområder, således at stederne indgår i en helhed, er multianvendelige og nyttiggøres som et led i stedernes samlede rekreative og turistmæssige tilbud.

### **Behovet for opfyld på søterritorium**

Den konkrete planlægning af Marina City har afdækket behovet for opfyld på søterritorium, således at det samlede anlæg (nuværende landareal + opfyldt areal) kommer til at udgøre 14 ha. Heraf udgør det nye, opfyldte areal 7,6 ha. Der er redegjort for den planlagte arealanvendelse i tidligere afsnit.

For at belyse rimeligheden i arealets størrelse indeholder ovenstående skema også cirka størrelser på andre, sammenlignelige lystbådehavne i Danmark. Konklusionen her er, at arealforbruget på 14 ha til en lystbådehavn med ca. 1000 pladser ligger helt på linje med arealforbruget i de øvrige havne.

I denne vurdering bør også indgå, at der – for at fremtidssikre anlægget – bør være en vis fleksibilitet og rummelighed for at kunne tilpasse sig fremtidens behov for f.eks. større bådpladser, ny udvikling i friluftslivet osv.

Behovet for en lystbådehavn med 1000 pladser er klart til stede, jf. tidligere afsnit om venteliste og andre lystbådehavne i området. Og samtidigt er der behov for, at en højattraktiv lystbådehavn også rummer en række maritime virksomheder, aktivitetsmuligheder, rekreative faciliteter m.v. Forhåndsdialogen med det maritime erhvervsliv, med klubber og andre aktive omkring fjorden, med byens turistliv og med formidlerne af naturoplevelser omkring fjorden har tydeligt vist både interesse og behov for udviklingen af et bredt facetteret miljø i Marina City.

### **Eventuel etapedeling**

Som beskrevet ovenfor, er der et stort behov for at tilvejebringe det samlede lystbådehavneanlæg og alle de beskrevne landarealer på én gang.

Af hensyn til de mange bådejere og andre brugere af lystbådehavn Nord skal flytningen ske over en kort tidsperiode, effektivt og velplanlagt. Det er derfor nødvendigt at kunne stille det samlede, nye lystbådehavneanlæg til rådighed inden for kort tid. Herunder også alle de landfaciliteter, som hører hertil.

De nye landarealer vil blive anlagt i etaper (udbygning, etablering af moler, opfyldning over en vis tidsperiode, sætningsperiode). Men af hensyn til bl.a. naboerne i området har byrådet ønsket, at anlægsperioden begrænses, så langvarige og generende anlægsarbejder begrænses.

Erfaringen fra andre lystbådehavneudvidelser viser, at der sandsynligvis sker et midlertidigt dyk i efterspørgslen efter bådpladser i selve anlægsperioden, på grund af byggegener af forskellig art. Skulle dette også ske i Marina City, påtænkes det i en første periode at reducere antallet af udlagte flydebroer. Dette ændrer dog ikke på placeringen og etableringen af de dækkende værker ud mod fjorden og åen.