

Fredericia, 03.12.2010

Fredericia C-konkurrencen og DN Fredericias vurdering

Vi i DN Fredericia er glade og tilfredse: Alle seks hold har forstået Fredericia og den sammenhæng, Fredericia C indgår i. Og allerede inden konkurrencen var det bestemt, at de nord-sydgående gader skal fortsætte på tværs af Oldenborggade – efter Kemiras fald den eneste tilbageværende barriere mellem os i byen og Lillebælt. Og det var også bestemt, at man fra de høje steder på volden skal kunne se ud over byen. Endelig går alle ind for en grøn by og en by, der satser på at gøre alt miljømæssigt rigtigt.

Det ser ud til, at vores ønsker vil blive opfyldt:

<http://dn.dk/Default.aspx?ID=652>

Dermed er vi sandsynligvis nået til grænsen af, hvad DN tager sig af.

Fredericia C-konkurrencen og skribentens vurdering

Jeg burde nu starte på et nyt dokument, men finder det unødigt pedantisk!

Alle holdene har som sagt forstået Fredericia og flere har lavet gode analyser – også af forskellene på Fredericia, Vejle og Kolding.

Jeg vil gerne tilføje et aspekt, som kan sige mere om, hvorfor Fredericia er, som byen nu engang er, og hvorfor selvfølelsen hos nogle svarer til den, som man kan finde i udkant-Danmark (bemærket af et af holdene), se bilaget.

Humlen er: Vi mangler de lokalpatriotiske entreprenører med en velpolstret pengepung, som kunne sætte fut i Fredericia C! Her har vi måske en forklaring på den langsomhed i udviklingen i forhold til Vejle og Kolding, som Vandkunsten har bemærket, og som man - i den situation, vi er i nu - fremhæver som en fordel: Den nuværende by er intakt, og den frembyder udviklingsmuligheder.

Når lokalpatriotiske følelser mangler hos interessenterne, er det i ordets snævre betydning investorer, det drejer sig om – ”kan det betale sig!” Det

stiller krav om en overbevisende plan og fysiske beviser på, at man mener den alvorligt.

Her er vigtige forudsætninger for succes:

1. Interessenterne skal vedvarende kunne have tillid til ledelsen af Fredericia C og den proces, man styrer. Her er vi godt kørende med Realdania Arealudvikling og de fremragende eksperter, som det er lykkedes at engagere. Også kommunen skal gøre sig fortjent til tillid.
2. Markedsføring og kommunikation med udgangspunkt i analyser af de potentielle kunder er voldsomt vigtig.
3. En plan som i hovedtræk beskriver Fredericia C - med markante attraktorer: Rock the Dock, Kanalerne, Rampark og Belvedere (KCAP), Tøjhusmuseet, militærmuseet, veteransekretariat og -videncenter (Vandkunsten), en markant bygning - en ledestjerne - for folk i byen og for folk, der passerer over Lillebæltsbroen.
4. Fysiske beviser på, at man mener det alvorligt - når udviklingsplanen er besluttet, skal gravemaskinerne i gang: De lige gader skal i en midlertidig grusversion føres ned til Lillebælt, udgravning af kanalerne og opbygning af Belvedere, markering af Rampark samt overbevisende tiltag mod forureningen – ingen vil bo oven på en gifttønde!
5. Den markante kulturbygning, tøjhuset og militærmuseet (og hvad man ellers kan finde på) skal bringes frem til diverse fonde, forhandlinger med disse skal føres igennem til succes.

Og så ruller det!

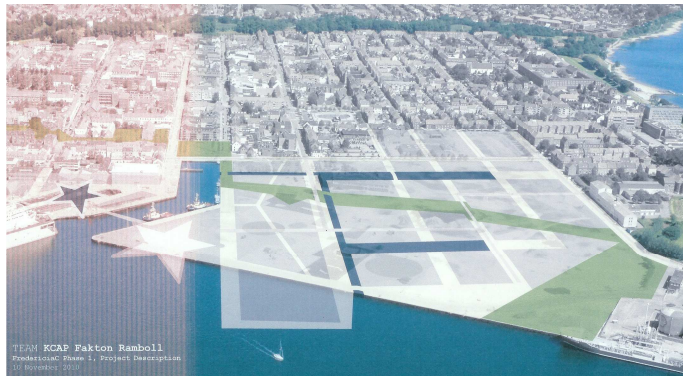
Jeg synes, at SLA's ord er en god begrundelse for en ambitiøs plan:

...der er betalt en høj købssum for et relativt lille område (sammenlignet f.eks. med Køge Kyst). Der skal derfor udvikles noget ekstraordinært på området, for at byggeretspriserne kan tjene udgiften ind.

SLA taler videre om cash flow og vigtigheden af at udskyde investeringerne mest muligt. Men uanset hvor god markedsføring og kommunikation, man får sat i gang: Man kan ikke snakke sig til alt – der skal beviser til – punkterne 4 og 5 oven for!

Kanalerne kan se ud som et ekstravagant element, men KCAP argumenterer overbevisende for, at grundpriserne vil kunne blive så meget desto højere. Der skal også bruges jord til Belvedere og måske til at hæve terrænet i hele Fredericia C.

Mange fredericianere ved, at vi skulle have haft nogle kanaler i 16-1700-tallet. Vi har stort set siden beklaget, at det ikke blev til noget. Kanalerne vil vække begejstring. Og som flere hold fremfører: Fredericianerne skal tage projektet til sig og arbejde med på det. Det har de ret i – ellers går det ikke.



Kopieret fra KCAPs oplæg. Bemærk kanalerne.

Andre gode ideer til udviklingsplanen – og problemer

De seks hold har leveret en lang række gode forslag – nogle skal fremhæves. Og læseren bør erindre Vandkunstens ord:

Langsigtede udviklingsstrategier bliver først holdbare, når de baserer sig på vanskeligt kopierbare karakteristika.

Dette notat beskriver elementer af målet, en ”færdig” by, men ikke processen frem mod den. Processen er afgørende vigtig.

1. Sammenhængen med den bestående by

Især Vandkunsten inddrager resten af byen inden for voldene. Fortsættelsen af de nord-sydgående gader og forholdsvis lave huse vil give en sammenhæng mellem det gamle og det nye, men der skal mere til. Også ændringer i den nuværende by: Nye øst-vest passager, ”opgradering af de iboende kvaliteter” etc. Cobe betoner, at den nuværende bys byrum er udgangspunktet for Fredericia C. Ja! For det betyder, at husene i Fredericia C typisk skal være på 2-4 etager.

Som holdene siger, bør Gothersgade og Prinsessegade (en opgradering af de sydlige ender kan nok tiltrænges!) fortsætte som forretningsstrøg ned mod og langs den østlige side af Gl. Havn.

Også Oldenborggades betydning er vigtig – den skal gøres attraktiv og med gode passagemuligheder, så gaden ikke kommer til at virke blokerende. Cobe taler om connectorer på tværs af gaden.

Flere hold foreslår en kobling, der forbinder banegården med bymidten og Fredericia C. Vandkunsten taler om et nyt rekreativt strøg. Andre hold

slår mere på cykel- og gangforbindelse mellem by og banegård. Ja, det er vigtigt for Fredericia C's miljø-image. Fredericia er cykelby.

KCAP har den pointe, at vi kan risikere, at flere udviklingsområder kan komme til at konkurrere indbyrdes, hvis markedskræfterne får lov at bestemme. Man nævner Electrolux-grunden og har ret i, at vi skal sørge for, at projekterne bliver komplementære. Det har man også ideer til.

DN Fredericia har tidligere argumenteret mod konkurrerende projekter. Vi er således meget imod byudvikling i Skærbæk. Kommunen mener, at nye medarbejdere hos DONG vil efterspørge boliger nær arbejdspladsen. Det tror DN slet ikke på, idet det vil dreje sig om yngre, højt uddannede mennesker – bymennesker og prototypen på personer, der vil elske Fredericia C - og som vi har brug for til de nye restauranter, cafeer og specialbutikker. Se vores læserbrev om kommunens skævert her <http://dn.dk/Default.aspx?ID=6471>

Cobe siger, at vi ikke må glemme vores industrifortid, når vi døber nye veje og pladser. Altså ikke fiseformemme gadenavne – promenaden langs Lillebælt skal fortsat hedde Svovlsyrekajen!

2. Den grønne ring

Allerede Gehl Architects oplæg (som vi desværre ikke har hørt meget til!) foreslog en grøn forbindelse hen over Kemiragrunden, som forbinder Kastellet med den sydvestlige vold. Som KCAP rigtigt siger, kan der ikke blive tale om en vold, idet det ville spolere sigtelinjerne. Men vi kan da lave en slags voldgrav – det rimer godt med andre forslag om vand i byen som et vigtigt tema. Vi har så også et sted til vand fra voldsomme regnskyl (absolut ikke kloakvand - kun regnvand).

Med Cobes anbefaling om navne, bør vi bruge de gamle bastionsnavne på steder under vejs i forbindelsen.

KCAP foreslår en vold nær Kastellet som en station på vejen – et udsigtspunkt over byen - Belvedere. Begrundelserne er, at vi har brug for et sted til forurenede jord og en beskyttelse mod fatale hændelser hos Shell. Også andre hold vil have en sådan vold – det er nødvendigt.

Shell-udskibningen vil ophøre. Danmarks oliereserver svinder, og raffinaderiet vil derfor formentlig lukke inden for måske 10 år. En ren jordvold vil være let at flytte. Det vil bringe Kastellet tilbage til fordums storhed – i dag skammer de mange tanke på kanten af Lillebælt.

Den grønne ring bør være en selvfølge – et af de træk som ikke kan gøres efter, fordi udgangspunktet er volden og Kastellet.

3. Byen og dens rum

Jeg fik næsten tårer i øjnene, da jeg læste disse linjer i ARUPs oplæg:

When urban fields are turned into real-estate development, farming facilities move onto rooftops, creating potential for greenhouses or open gardening on the roof of row houses and apartment houses.

Vi i DN har i årevis argumenteret for grønne tage grundet deres mange miljømæssige fordele, men vi havde forestillet tage med urten sedum. I stedet kan vi få nyttehaver. Man bør overveje, om det ikke er et vilkår at have grønne tage i byen. Det vil være en attraktion at stå på toppen af volden og - hen over de røde tegltage - se grønne tage i horisonten. Et synligt bevis på miljøtænkning!

Og det siger sig selv, at et lavt forbrug af energi til opvarmning og køling bør gennemføres så konsekvent, at byen blot af denne grund bliver et studieobjekt. Hold ARUP vil gøre lav udledning af CO₂ til en hoveddrivkraft. ADEPT beskæftiger sig indgående med vores gode muligheder for fjernvarme med mulighed for tilførsel af varmt vand, der er produceret med et lavt udslip af CO₂. Fredericia er en fjernvarmeby.

ARUP nævner Kartoffelrækkerne som inspiration på grund af de små, private haver. En idé, der vil høste anerkendelse i Fredericia, idet vi har tradition for sådanne haver – dog ikke foran husene.

Her er vores hus i Kongensgade – det med altan og dannebrogsvinduer – fotograferet fra vores lille have:



Flere hold taler om vand i byen. Cobe, som også går også ind for grønne tage, skriver:

...tilstedeværelsen af vand kan indtænkes som et positivt element i

udviklingen af bydelen. Vand skaber liv og aktivitet i bybilledet og en integreret strategi for håndtering af vandet kan tilføre området kvalitet og identitet.

Man viser gode eksempler på vandet i byrummet – detaljer, som er med til at gøre byen til noget særligt. Flere hold taler om små parker ("lommeparker") rundt i byen – gerne med vand. Ja, lad os få en grøn by og en blå by!

Jeg synes godt om Cobes forslag til gader med shared space – i princippet gågader med adgang for biler. Det holder farten nede. Og jeg er enig i, at de øst-vestgående gader skal bryde med princippet fra den gamle by, idet de ikke skal gå hele vejen gennem bydelen, men i stedet skal være i forskudte forløb, der modvirker vindtunneleffekter. Den fremherskende vind er vestenvinden.

En anden besøgende på udstillingen gav mig den idé, at gaderne gradvis bør blive bredere, eftersom man nærmer sig Lillebælt. Det vil give et forøget perspektiv for folk i gader og huse, og byen vil synes mere åben og venlig set fra søsiden.

Så lidt af grunden som muligt skal ligge hen som parkeringspladser. Cobe siger max. 20% som overfladeparkering, flest tæt på Oldenborggade. Muligheden for at indbygge parkeringsrum i højnen mod Shell er nævnt af flere hold.

Et hold foreslår, at der er parkering i husenes stueplaner, idet man så får hævet beboelsen til et sikkert niveau, så de ekstraordinære højvandssituationer, man må forvente, ikke giver alvorlige problemer. Men vil det ikke se trist ud set fra gaden?

Som DN-er må man blive begejstret, når Cobe siger, at man vil arbejde for en beplantningsstrategi, der bekæmper støj, og at man vil finde hjemmehørende træer og buske, der tiltrækker fugle. Fugle kvadrer og vinden suser i træerne – en behagelig "støj", der afleder fra irriterende støj.

Jeg spekulerer meget på, hvordan vi sikrer os en smuk by. Prøv at gå fra Akseltorv og mod nord ad Dalegade – på vestsiden. Bemærk husene på østsiden af begrænset facadelængde og glæd dig over de mange murdetaljer. Lige før Danmarksgade kommer man til den jammerlige beverding, Brøddehytten. Og nu er tiden inde til at gå over på det andet fortov, for nord for Danmarksgade er de smukke huse på vestsiden. Kan man tænke sig murdetaljerne i en ny fortolkning i Fredericia C?

Gå så hen i Kongensstræde og kig på boligbyggeriet mellem Danmarksgade og Prinsensgade. Her er der en lang facade med de samme elementer gentaget. Néstlegården er et andet eksempel på nyere boligbyggeri.

Facade med gentagelser, stram og lukket, men på havesiden åbner bygningerne sig op. Også boligkarreerne, som er kommet til efter Bloch og Andresen i Danmarksgade og Bjergegade, giver et monotont bybillede.

Derfor et vigtigt spørgsmål: Hvordan undgår vi, at en investor køber hele grundstykket mellem to gader – eller en hel blok - og lader opføre lange bygninger med gentagelse af de samme virkemidler. Bygninger hvor der er tænkt meget på økonomi og lidt på arkitektonisk skønhed? Det vil jeg gerne have svar på i næste fase af projektet.

KCAP fortæller, at det er lykkedes at undgå lange, ens facader i Hafencity i Hamborg. Ja, det er lykkedes ud mod vandet, men prøv at se på husrækker længere til bage i luftfotoet. Her er der eksempler på det, jeg mener, vi absolut bør undgå: Kæmpebygninger med de samme udtryk gentaget og gentaget.



Kopieret fra KCAPs oplæg. Fra Hafencity i Hamborg.

Af samme grund synes jeg ikke, at punkthusene på Middelfarts vandfront er noget at efterligne. Se dem fra vandet og sammenlign med den gamle bys varierede udtryk længere mod vest.

Kun ret få kan komme til at bo ud til Lillebælt, men vil det ikke være næsten lige så godt at bo ud til en kanal, hvor man kan have sin jolle liggende, og hvor man nemt kan søsætte sin havkajak. Og hvad skulle der være i vejen for at tage sig en svømmetur i kanalen!

Et af holdene siger, at vi ikke bør have for travlt med at få grundene ud mod Lillebælt solgt, idet vi vil kunne få meget mere for dem, når udviklingen først er i gang. Nok så vigtigt: Facaden mod vandet – og de mange sejlere - bør være særdeles repræsentativ, og med succes i ryggen kan vi meget bedre stille krav om særlig god arkitektur.

Kunstnere kan i etableringsfasen skabe værker, som vil trække folk fra nær og fjern ned på grunden – som da billedhuggeren Jens Galschiøt udstillede sine tankevækkende værker i Kastellet. Hvilken rolle skal kunst spille i ”den færdige” by? Tænk på frihedsstatuen og New York.

4. Ledestjernen

KCAP forestiller sig et ”musical landmark” på det østlige hjørne mellem Gl. Havn og Lillebælt, og man afbilder operahuset i Sidney. En ikonbygning, som drager folk fra byen ned i Fredericia C. Og som også vækker interesse hos folk, der sejler forbi, og som passerer på Lillebæltsbroen.

For ikke at blokere en af sigtelinjerne fra byen mod Lillebælt, skal bygningen ligge mellem sigtelinjerne langs Gothersgade og Prinsessegade.



Ja, hotellet i Dubai er ”opfundet”! Vores bygning skal nu ikke være helt så stor – og behøver ikke vandhaner af guld.

Det skal være en bygning, som fylder i højden og ikke så meget i bredden, og det skal ikke bare være en firkantet kasse eller en cylinder – det har man så mange steder i forvejen – oven i købet i Vejle! Det skal være en bygning af suveræn arkitektur – gerne én, som giver associationer til vand og skibe. En fantastisk placering for en hotel- og restaurantbygning.

Det bør være den eneste bygning i Fredericia C, der er på mere end fire etager.

Forslag: Vi rejser en række vindmøller med vertikal akse langs havnekanalen – og det kan gøres allerede nu. Der er mange slags, nogle meget elegante:



Sådanne vindmøller er lydløse og ufarlige og vist ikke voldsomt produktive. De er et blikfang i bevægelse, der vil vække opsigt. Og vi får signalet, at her er der en by, der satser på en bæredygtig udvikling.

5. Rock the dock

Betegnelsen er KCAP's, men flere hold forestiller sig værftsområdet som et område for unge menneskers musikudfoldelse og et kreativt hjørne for kunstnere og innovative sjæle. Man ser tørdokken i brug til koncerter og andre formål.

Og hvorfor ikke give værftet et bud på den sidste flydedok. Her kan være et havbad eller en sommergæstehavn for lystsejlere.





Kranerne skal blive der som et minde om vores industrielle fortid, som så grundigt er fjernet på Kemiragrunnen.



Mal kranerne som her i Buenos Aires!

Jeg har tidligere sendt Fredericia C et forslag om at gøre god plads til gæstesejlere i den gamle fiskerihavn og ved diverse kajer i værftsområdet. Sejlerne passerer i vældigt antal forbi Fredericia, danske som udenlandske – ja, netop forbi – for de gider ikke vores lystbådehavn. Den ligger alt for langt fra byen, og der er meget støj fra Strandvejen. Blandt sejlerne er der masser af potentielle tilflyttere og investorer til såvel boliger som kontorer.

KCAP har vist en teltoverbygning på tørdokken. Her er noget lignende i Vancouver (men tag ikke ved lære af det grimme hus!):



Med sådan en indretning af værftet og med gæstesejlere og musik og events har vi igen noget, der ikke er til at efterligne for andre, og som vil tiltrække folk fra nær og fjern.

Måske skulle man for en tid flytte Ungdommens Hus hertil for hurtigt at få skabt liv.

6. Trafik

De fleste hold går stærkt ind for, at cyklen er en prioriteret trafikform, såvel som fodgængere skal have gode vilkår, men man undgår selvfølgelig ikke biler i byen. Gader med shared space er sagen.

Flere hold foreslår en nem og direkte forbindelse til banegården for gående og cyklister. En sådan forbindelse bør have høj prioritet, og den kan etableres samtidig med, at Holstensvej skal forlægges mod nord.

ARUP minder om aftalen med Betterplace om at gøre Danmark til et pionerland inden for el-transport. Fredericia har særlige muligheder takket være DONG, og dem skal vi udnytte.

Også elektrificeret offentlig transport mellem byen og banegården bliver nævnt, og flere hold minder om, at der stadig er togs Skinner mellem havneområdet og banegården.

Ad åre kunne man tænke sig en virkelig attraktor: En førerløs monorailbane – den første (sandsynligvis) i Danmark - som kunne køre frem og tilbage mellem J.B. Nielsens Plads og banegården. De miljømæssige fordele er uomtvistelige.



På et senere tidspunkt kan monorailbanen forlænges ud ad Vejlevej. Toget kører på søjler, så der bliver ingen problemer med at krydse sidegader.

7. Svovlsyrekaen, dvs. havnepromenaden

ARUP vil ikke blot have en promenade, men erkender, at den to meter høje kaj udgør et problem. Flere hold forestiller sig trapper ned mod vandet – og ARUP taler om muligheden for at pumpe havvand ind i bassiner for på den måde at skabe excellente bademuligheder. Det bør undersøges i næste fase.

Det ville være fint, hvis promenaden kunne fortsætte på en bro over Gl. Havn, men kun hvis vi vælger en løsning, der vil tillade gæstesejlere at sejle ind i havnen. Jeg mener også, at der fortsat skal være plads ved kajerne i Gl. Havn til hjemmevernsskutter, slæbebåde, turbåde for turister og lystfiskere – og absolut igen de røde lodsbåde. Det giver liv.

8. Grimme problemer, der skal vendes til en fordel!

Ja, det lyder jo nemt! Men hverken investorer eller beboere vil have noget med Fredericia C at gøre, hvis man ikke anviser løsninger på forureningsproblemer, stigning i vandstanden og de risici for fatale hændelser, som Rahbekfisk og Shell repræsenterer.

Desværre forventer vores omverden det værste, for vores image som en foruren by lever stadig. Men har man bevist handlekraft og talent til at løse problemer, som andetsteds lades uløste, kan det forbedre vores image og trække folk til byen.

8.1. Sundhedsproblemer grundet den forurenede jord.

ADEPT taler om at indbygge den forurenede jord i volden mod Shell, idet man derved kan få den hævet nogle meter over grundvandsniveauet.

Cobe og andre hold taler om at lægge ren jord oven på den forurenede for at beskytte indbyggerne mod giftstoffer, der ikke kan fjernes af fysiske eller økonomiske årsager. Derved sikrer man sig også bedre mod vandstandsstigninger.

Det forudsætter en løsning, som modvirker, at den rene jord bliver forurenede af opstigende grundvand fra den forurenede undergrund.

Vi i DN Fredericia bekymrer os også om udslip af forurenede vand til Lillebælt. Der er nu store søer på grunden, og vi må regne med, at vandet er forurenede. Bliver det rensede, inden det bliver ledt ud i Lillebælt? ADEPT taler om at man måske bør forstærke spunsen mod Lillebælt for at forhindre udsivning.

Holdene synes enige om, at jordforureningen skal løses in situ. Til dels af økonomiske årsager.

8.2. Stigninger i vandstanden

Et af holdene nævner muligheden for at bygge husene på søjler med parkering i nederste niveau. Men de fleste hold peger på tilførsel af ren jord for på den måde at hæve niveauet.

Dette vil ikke forhindre, at dele af den nuværende by kan blive oversvømmet. Det forekommer klogt at finde en løsning også på dette problem.

Ingen investor vil interessere sig for Fredericia C, hvis beskyttelse mod stigende vandstand ikke er tænkt ind i projektet.

8.3. Luftforurening fra Shell

Forureningen fra Shell er i dag et grimt problem – mon det er mere eller mindre løst med de nye krav til Shell – emissionen af oliedampe skal over tre år reduceres med 85% (Fredericia Dagblad 27.11.2010).

Vi oplever det af og til i Kongensgade. Det er ubehageligt at vågne en sommernat med åbne vinduer og tro, at man er blevet lukket inde i en olietank. KCAP har teknologiske løsninger.

8.4. Støj og anden luftforurening fra skibe

I første række drejer det sig om tankskibe, der lægger til ved Shell.

Skibene har hjælpemotorer kørende konstant, og de udsender for nogles vedkommende en støj, der målt ved støjilden når over 100 dB(A) – vel at mærke mange meter over jorden, så selv en meget høj vold vil ikke beskytte helt mod støjen. Samtidig udsendes CO₂, partikler og NO_x, som er sygdomsfremkaldende. Skibsfarten er den væsentligste kilde til NO_x-forurening.

ADEPT taler derfor om at forsyne skibene med strøm fra landjorden, men det er vist urealistisk. Det har andre steder vist sig, at der simpelthen skulle mere power til, end byen kunne klare. Det er et særligt stort problem ved anløb af krydstogtskibe, som er kolossalt strømforbrugende. Og også de 50 turbusser, der skal bringe turisterne videre, er et støj- og forureningsproblem. Men ærgerligt måske at må give afkald på de mange kunder. Her er der en kilde til ballade og uenighed mellem beboere og handlende!

Valg mellem hold

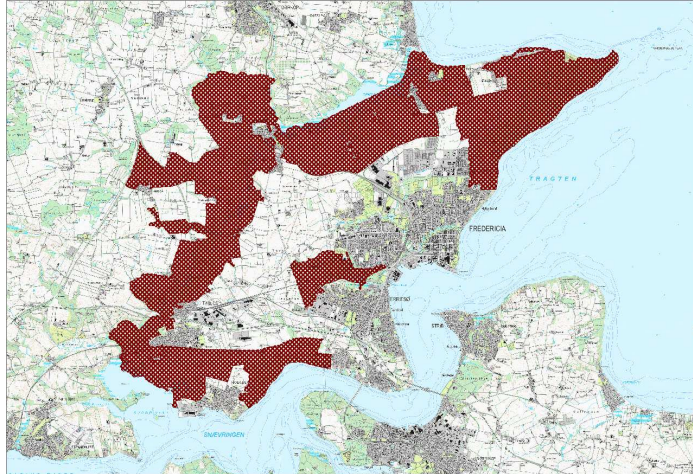
Et sådant valg kræver mere viden om holdene, end man kan få ved at læse deres oplæg, så det vil jeg ikke indlade mig på. Men det ville ikke forbavse mig, hvis Vandkunsten og KCAP går videre.

Der er den vanskelighed ved at vurdere ud fra oplæggene, at man er tilbøjelig til at give en høj karakter til et løsningsorienteret forslag, som rammer ens smag og ideer, mens et mere procesorienteret forslag ikke glimrer helt så meget. Det kunne føre til fejlvalg, for den rette proces er altafgørende.

Kunne der være andre gode grunde til at flytte til Fredericia end Fredericia C?

Det er der selvfølgelig. Jeg vil pege på den beskyttelse af natur og landskaber, som er lige så unik, som Fredericia C vil ende med at blive:

Fredericias 4 landskabsparker. Ingen dansk kommune har noget tilsvarende – og de fylder pænt på kommunekortet:



Vores landskabsparker består kort sagt af en kerne af natur med omgivende landbrugsområder – ofte et kuperet landskab, som fortæller historien om, hvordan isen har formet landet.

Fredericia Kommune er ikke nogen mester i markedsføring og kommunikation. Til trods for, at ingen anden dansk kommune har noget tilsvarende, leder man forgæves på hjemmeside og på byportal efter en omtale af fænomenet – de er ellers med i kommuneplanen 2009-2021. Men heldigvis kan man læse om dem og om vores forslag til en udvikling af dem: <http://dn.dk/Default.aspx?ID=5068>

Jeg vil tro, at information om landskabsparkerne kunne være med til at få en familie til at beslutte sig for at flytte til kommunen, evt. til Fredericia C.

Ole Klottrup
Kongensgade 12
7000 Fredericia
7593 1717
Inge.ole@tdcadsl.dk

Bilag: Fredericia, Vejle og Kolding – personlige iagttagelser

Bilag:**Fredericia, Vejle og Kolding – personlige iagttagelser**

I 1969 blev jeg hyret af Regnecentralen – datidens store, danske edb-flagskib – til at starte en afdeling i Fredericia, der skulle dække Syd- og Sønderjylland. Man havde valgt Fredericia, fordi man her havde seks gode kunder – alle middelstore industrivirksomheder.

Jeg startede med at lave lange lister over potentielle kunder i hele mit område og kunne konstatere, at Fredericia adskilte sig fra især Vejle og Kolding: I disse byer var de fleste betydelige virksomheder lokalt ejet og ledet. Det var de ikke i Fredericia – alle de store virksomheder havde bosserne i København. Dvs. at de tilhørte en anden Regnecentral-afdeling - jeg måtte finde nye kunder alle andre steder end i Fredericia.

Fredericias befolkning var hovedsagelig industriarbejdere eller ansat hos DSB og i Forsvaret - kun få var velhavende, og butikkerne så ud derefter. Siden har billedet ikke ændret sig meget – ind til for nylig.

Uden fornyelsen af midtbyen og tillægsgevinsterne - Føtex's nye satsning i Jyllandsgade, Hennes og Mauritz, den nye biograf og parkeringshuset - ville det have set kritisk ud.

Kolding har for byens vedkommende valgt en tilsyneladende selvmorderisk kurs med et storcenter, der efterlader tomme butikker i centrum. Her har Vejle i stedet satset på en bymidte med masser af butikker.

Et hold kalder Fredericia er en stolt industriby. Men hos den betydelige del af indbyggerne, der er industriarbejdere eller børn af sådanne, er der ikke meget stolthed tilbage – den knækkede definitivt, da skibsværftet blev sagt op – af et socialdemokratisk/SF domineret byråd. ”Vores egne”! Det var noget andet med Kemira, hvor ”udenlandske kapitalister” traf en beslutning om ophør.

At Socialdemokraterne – og navnlig den daværende borgmester - blev straffet ved det efterfølgende kommunalvalg, var sikkert en ringe trøst.

Af mine seks kunder er der nu kun Rahbekfisk. Én er overtaget af en udenlandsk koncern, de øvrige er ophørt. Det samme er det selskab, som lavede en så fin plan for nordsiden af Oldenborggade, Kongens Punkt. Ak ja!

Fordi byen er, som den er, mangler vi lokalpatriotiske entrepreneur-typer med en velspækket tegnebog, der kunne virke som pionerer og lade opføre de første bygninger i Fredericia C. Vi er afhængige af kræfter ude fra.