

AARHUS  
KOMMUNE



# UDVIKLINGSPLAN FOR DET NYE BROKVARTER VED SØREN FRICHS VEJ



## INDHOLD

Indledning.....	2
- Visionen.....	3
Forbindelser og muligheder (kort).....	6
Byen i byen.....	7
Byliv, byrum og bygninger.....	8
Blandet by med børn.....	12
Byen med trafiknerve.....	13
Naturnær storby.....	18
Vand og klima.....	19
Midlertidig anvendelse.....	22
Miljøvurdering.....	24
Offentlig fremlæggelse.....	24

## UDVIKLINGSPLANEN

Målet med denne udviklingsplan er at sætte rammen for, hvordan der kan skabes en sammenhængende by langs Søren Frichs Vej fra Godsbanen i øst til Åby Skole i vest. De enkelte områders placering i byen, kvaliteter, forudsætninger og muligheder danner grundlaget, så udviklingen sker på de enkelte delområders præmisser.

Flere af områderne i kvarteret er udlagt til byomdannelsesområder i kommuneplanen. Det er kommuneplanen, som sætter den juridiske ramme for omdannelsen.

Denne plan indeholder Aarhus Kommunes ønsker til omdannelsen og vil guide med principper for udviklingen af kvarteret. Udviklingsplanen vil indgå i dialogen med udviklerne i området, og på baggrund af den vil der blive udarbejdet kommuneplantillæg og lokalplaner, som kommer i offentlig høring, hvorefter de konkrete løsninger fastlægges.

Udviklingsplanen viderefører og supplerer elementerne i oplægget til udviklingsplan for Godsbanearalerne, som Byrådet vedtog i juni 2015.

## BAGGRUNDEN

Aarhus kommune vokser med ca. 4.000 nye indbyggere om året, og det øger behovet for boliger. Det er ikke noget nyt fænomen, da Aarhus er vokset meget gennem tiden, og derfor har haft et naturligt behov for løbende at skabe plads og rum til flere boliger til byens borgere. I mange år har tilvæksten i boliger primært været i form af udbygninger med parcelhuskvarterer.

Der er ikke bygget et brokvarter, som vi kender det fra Trøjborg og Frederiksbjerg, med intime gaderum og handel siden 1930'erne, men nu går udviklingen i retning af, at flere igen vil bo centralt i moderne brokvarterer.

Området langs Søren Frichs Vej har tidligere dannet rammen om flere store industrivirksomheder, og området har igennem flere år været under forandring med blandt andet omdannelsen af Frichs gamle fabrikker til Frichsparken.

Denne forandring fortsætter lige nu med omdannelsen af den tidligere Fragtmandscentral, Godsbanen og Triangelen, og endnu flere områder er på vej. Derfor er der ønske om en samlet strategi for hele området, hvor området ses i en større sammenhæng.



## VISIONEN FOR KVARTERET

I forbindelse med udviklingen af det nye brokvarter har Aarhus Kommune opstillet en vision for området. Udviklingen af de enkelte områder skal tage udgangspunkt i denne vision. Visionen omfatter fem grundlæggende kvaliteter for det nye kvarter:

- **BYEN I BYEN:** En stærk identitet med egne kulturtilbud, butikker og mødesteder, der gør kvarteret til en by i byen med et stærkt fællesskab. Det kender vi i dag fra Øgaderne, Trøjborg og Frederiksbjerg.
- **BYLIV. BYRUM. BYGNINGER:** Byrummene til beboerne og besøgende skal have mere fokus end husene i sig selv. Først prioriteres byliv, så prioriteres bygninger. Der skal bygges i blandede højder og udtryk, men i en intim skala for at sikre livet mellem husene. Fire til seks etager skal være fremherskende.
- **BLANDET BY MED BØRN:** Boligudbuddet skal være blandet. Både i ejerform, men også i størrelse. Der skal være plads til flere børnefamilier i denne del af byen - både i lejlighederne og i byrummene.
- **BYEN MED TRAFIKNERVE:** Det nye brokvarter vil være karakteriseret ved den store trafikåre, Søren Frichs Vej, der vil være fastholdt som trafiknerve og skal videreudvikles som en travl bygade.
- **NATURNÆR STORBY:** Nærheden til naturen skal være kendetegnende som byelement. Byrummene skal tænkes grønne. Facader skal tænkes grønne. Gaderne skal have træer.

Denne vision forener Aarhus Kommunes strategi om at fortætte byen og målsætningen om at skabe mere bymiljø af høj kvalitet.

Visionens 5 kvaliteter uddybes på de følgende sider ligesom emnerne Vand og klima samt Midlertidig anvendelse beskrives.



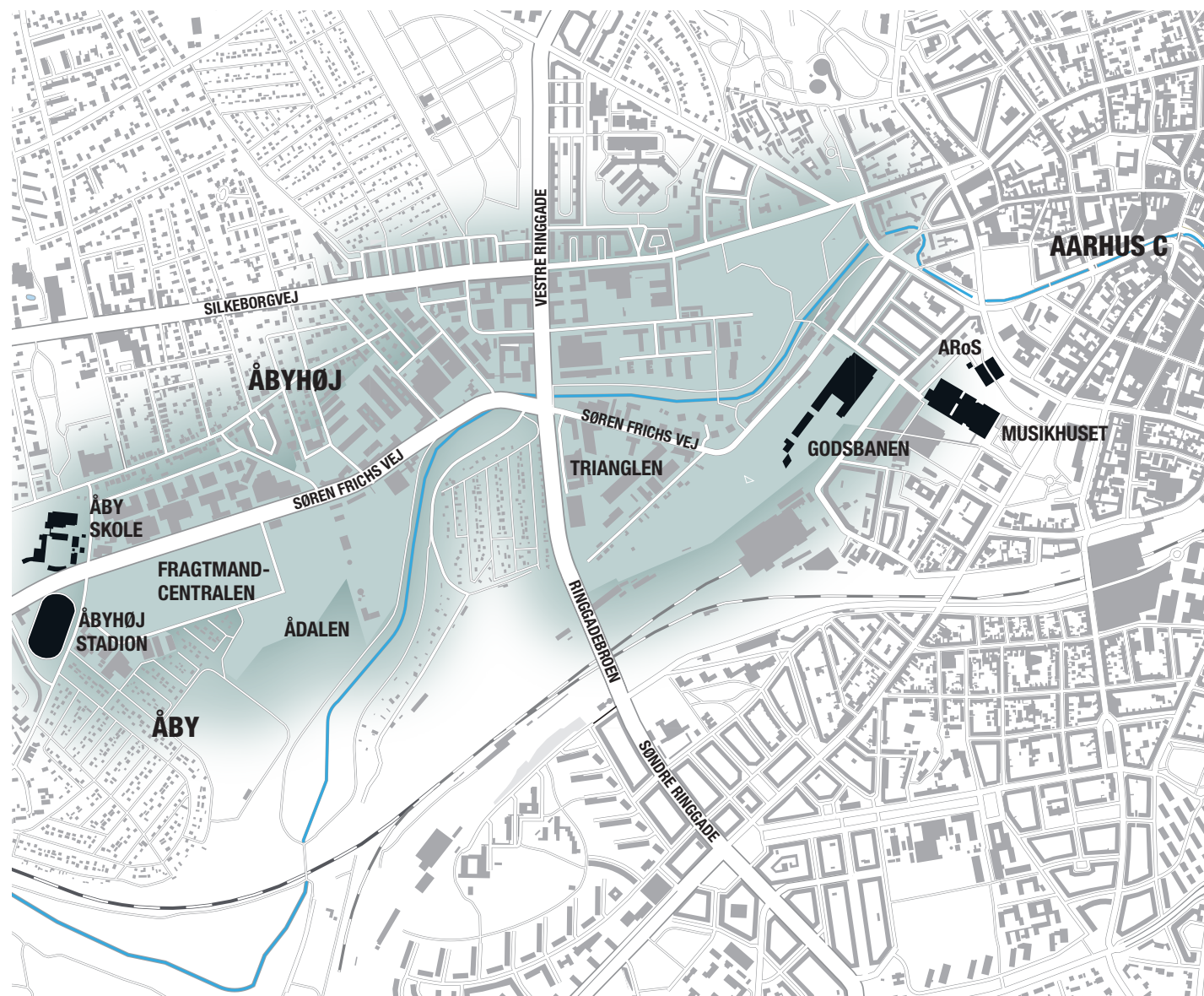
## KORT OVER OMRÅDET - DET NYE BROKVARTER

## MEDBORGERSKAB

Det nye kvarter kommer ikke af sig selv. Dele af området er privatejet, så udviklingen skal ske i tæt dialog med bygherrerne. Bygherrerne skal i den sammenhæng være indstillet på:

- at bidrage til anlæg, der ligger uden for de enkelte områder, men er nødvendige for, at området kan realiseres. Det kan for eksempel være stier, grønne områder og veje.
- at både det, de bygger, og området som helhed skal give noget tilbage til byen.

Området skal via aktiviteter og funktioner spille sammen med den omkringliggende by. Det er kun muligt, når borgerne engagerer sig i området, og der skal derfor ske en høj grad af borgerinddragelse og samskabelse. Som led i arbejdet med udviklingsplanen har der været en bred dialog med interessenter i området, dels kommunale institutioner, dels en dialog med bl.a. Åbyhøj Fællesråd, Aktiv Åby, kirke-menigheder og interessenter i området ved Godsbanen samt de aktive bygherrer.







DEN GRØNNE KILE, GODSBANEAREALERNE

## BESKRIVELSE AF KVARTERET

Det nye kvarter strækker sig fra Godsbanen over Ringgaden, langs Søren Frichs Vej til Åby Skole. Det grænser op til Aarhus C, Åby/Åbyhøj og ådalen omkring Aarhus Å. Ringgaden deler området i to overordnede områder, som er indbyrdes forskellige.

Området inden for Ringgaden har et tættere tilhørsforhold til Aarhus C, blandt andet på grund af den kulturelle forbindelse mellem Godsbanen og kulturinstitutioner, som Aros og Musikhuset.

Området uden for Ringgaden har et tættere tilhørsforhold til Åby/Åbyhøj, blandt andet på grund af nærheden til institutionelle funktioner, som skolen og stadion.

Fælles for kvarteret er dog, at det er forbundet via Søren Frichs Vej som den infrastrukturelle rygrad og ådalen som den rekreative rygrad.

## DE LANDSKABELIGE RAMMER

Ådalen er et stærkt landskabeligt træk. Den er ryg-raden i byens blå og grønne struktur. Det nye kvarter ligger i ådalen og grænser til den slyngede å med dens både "vilde" og tæmmede næromgivelser. Stier og pladser tæt på åen er elementer, der understøtter nærheden til landskabet og naturen, og giver rum til et pust i hverdagen.

Gennem midtbyen er åen tæmmede i beton og stramme konstruktioner og skaber intime byrum med tæt kontakt til åen. Ved de nye byomdannelsesområder ved Ceresbyen og Godsbanearealerne får åen et andet attraktivt udtryk med mere naturprægede omgivelser.

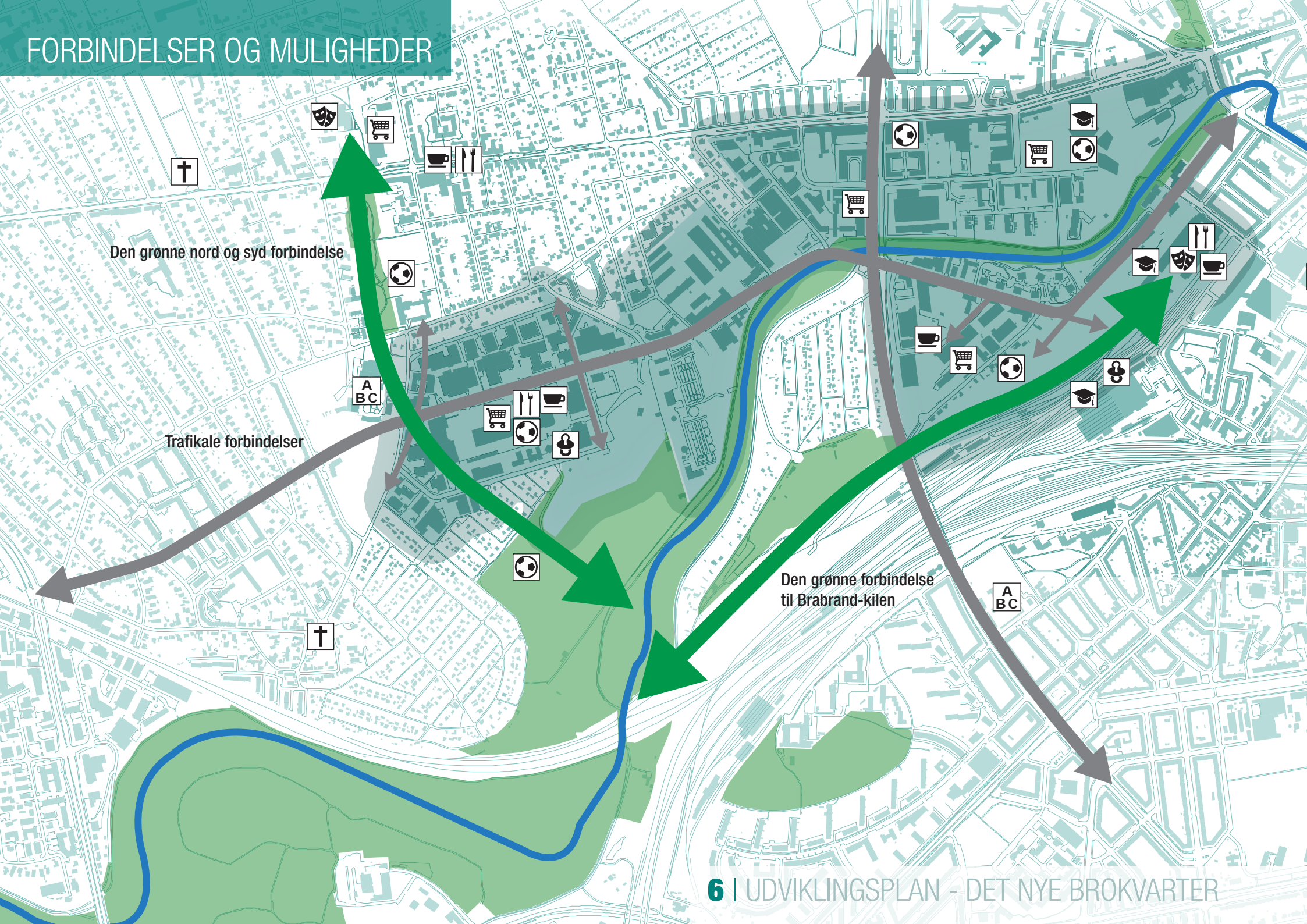
Uden for Ringgaden præsenterer åen sig i helt nye klæder i form af pilekrat, rørsump og oversvømmede enge, der giver fornemmelser af fortiden, ro og tænkksomhed. Tre helt unikke natur-, kultur- og rekreative omgivelser i midten af en travl og pulserende by.

I Godsbanearealernes grønne kile tilbagetænkes vandet i området og integreres med stier og adgange, der åbner for nye, spændende og rekreative perspektiver.

Ved Åby/Åbyhøj og det nye byomdannelseskvarter langs Søren Frichs Vej er åen og naturområderne kvaliteter, der ikke findes i enhver baghave.



# FORBINDELSER OG MULIGHEDER



Den grønne nord og syd forbindelse

Trafikale forbindelser

Den grønne forbindelse til Brabrand-kilen



A  
BC



A  
BC



## BYEN I BYEN

Visionen for kvarteret er, at det skal være en by i byen. Det vil sige, at der er tale om en selvstændig bydel, samtidig med at bydelen er en integreret del af resten af nærområdet og Aarhus. Der skal sikres intern sammenhæng i kvarteret, mens forbindelsen til resten af byen understøttes.

For at kvarteret kan fremstå som en attraktiv, selvstændig bydel, skal bydelen rumme kulturtilbud, mødesteder, forskellige forenings- og idrætsfaciliteter og den type servicefunktioner, der normalt er behov for at have i nærheden af boligen. Servicefunktionerne er eksempelvis dagligvarebutikker, daginstitutioner, skoler, plejecentre/boliger og sociale tilbud. De forskellige tilbud skal i forhold til omfang og variation dække beboernes forskellige behov nu og i fremtiden.

Kvarteret har, sammen med de omkringliggende byområder, mange af de kultur- og servicefunktioner, der er med til at understøtte, at der er tale om en selvstændig bydel i byen. For at sikre at der også ved udbygningen af området er tilpas med funktioner, planlægges der for flere af disse i det nye kvarter.

Åbyhøj har færre idræts- og fritidsfaciliteter end gennemsnittet i Aarhus Kommune. Det lægger pres på de eksisterende faciliteter – et pres, der vil blive større i takt med udbygningen af kvarteret. Derfor vil der være behov for at skabe rum for flere fritidsfaciliteter.

Det nye kvarter dækkes af tre skoledistrikter – Møllevangsskolen, Læssøesgades Skole og Åby Skole. På baggrund af skoleprognosen kan Åby Skole forventes at få et udbygningsbehov. Da planerne for kvarteret endnu ikke er slået fuldt ud igennem i prognosen, vil udbygningsbehovet sandsynligvis stige yderligere de kommende år. En udfordring i forhold til udvidelsen af Åby Skole er de begrænsede arealressourcer, som vanskeliggør en større udvidelse af de fysiske rammer. Udbygningen af området gør det desuden nødvendigt at indtænke rum til pasningstilbud for de yngste.

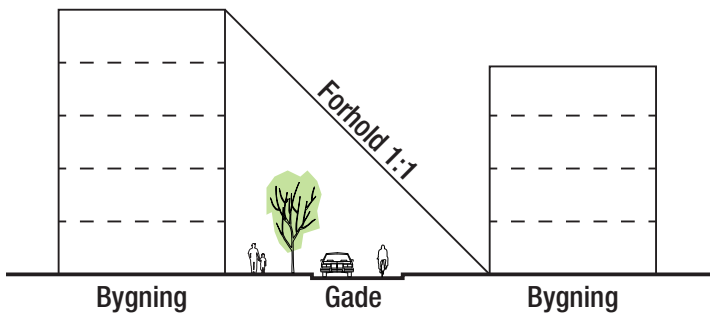
## DER SKAL ARBEJDES FOR

- at der skabes en selvstændig bydel, der rummer de nødvendige kultur-, forenings-, idræts- og servicetilbud og tilstrækkeligt af dem, så de kan dække de behov, der opstår.
- at kultur-, forenings-, idræts- og servicetilbudene dækker alle aldersgrupper og borgernes forskellige behov, herunder aktivitetstilbud til socialt udsatte. Derfor skal der være fokus på at iværksætte initiativer tids nok til at sikre kapaciteten inden for de relevante tilbud.
- at allerede eksisterende kultur-, forenings-, idræts- og servicetilbud udnyttes på nye måder, så de bliver tilgængelige for flere og andre grupper.
- at give mulighed for, at beboerne kan handle i nærområdet.

- at området har egne kulturtilbud og mødesteder, hvor beboerne kan mødes, men som også er med til at tiltrække folk fra den øvrige by til kvarteret. Godsbanen er et godt eksempel på dette. De øvrige delområder i kvarteret skal også have attraktioner, men i mindre skala, såsom pladser/grønne områder til ophold og leg, caféer, mindre butikker, erhverv samt aktiviteter til idræt eller lignende, der kan tiltrække folk til områderne.
- at inddrage beboerne i nærområdet i udviklingen af bydelen, således at kvarteret bliver en integreret del af den omkringliggende by.
- at sikre faciliteter til idræts- og fritidsmæssige formål i nærområdet for børn og voksne.
- at etableres partnerskaber mellem Aarhus Kommune og private grundejere om at udbygge fritidsfaciliteterne.







FOR AT SIKRE GODT MED LYS OG LUFT I GADERUMMET BØR BYGNINGERNE IKKE VÆRE HØJERE END GADEN ER BRED. DE BØR VÆRE I FORHOLD 1:1.



EKSEMPEL PÅ ERHVERV I STUEETAGEN



EKSEMPEL PÅ GRØNNE HAVER UD TIL GADEN

# BYLIV | BYRUM | BYGNINGER

## ”BROKVARTERET”

Målet er at skabe et nyt, levende kvarter med intime gaderum og handel, hvor livet leves i gaden, i forretninger og i de grønne byrum. Forbilledet er kvarterer som Frederiksbjerg og Trøjborg og med reference til de Københavnske brokvarterer, Østerbro, Nørrebro og Vesterbro. Det er kvarterer med bebyggelser, hvor karréen spiller en hovedrolle.

Byrummene, som befolkes af beboerne og besøgende, har mere fokus end husene i sig selv. Først prioriteres byliv, derefter byrum og sidst bygninger.

## DER SKAL ARBEJDES FOR

### ANVENDELSE:

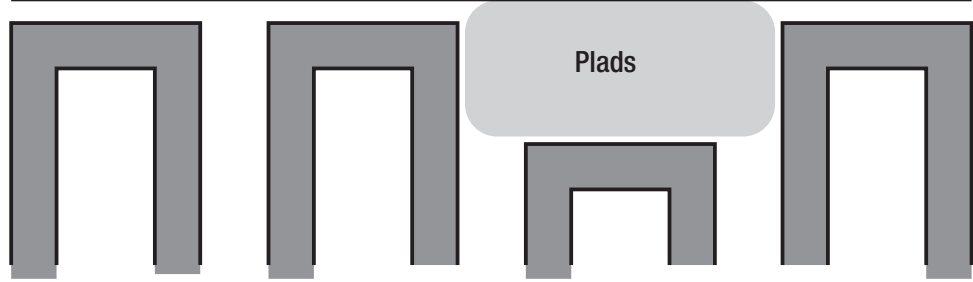
- at skabe en blandet og varieret anvendelse. Det vil sige, at funktionerne i området skal supplere hinanden og bestå af en blanding af erhverv og boliger. Det skal være erhverv, der uden problemer kan være i et boligområde, som for eksempel kontorer, undervisning, klinikker, butikker og træningscentre. Erhverv kan skabe aktivitet i området om dagen og tåle mere støj end boliger. Derfor kan erhvervsbyggerier skærme boligerne mod støjen fra de mest befærdede veje.
- at stueetagerne indeholder flest mulige udadvendte funktioner, som for eksempel butikker, caféer, træningscenter, institution eller lignende.

### BYRUM:

- at bebyggelsen mod Søren Frichs Vej, placeres med facaden helt ud til vejen for dermed at medvirke til at afgrænse gaderummet og understøtte Søren Frichs Vej som bygade. Udvalgte steder trækkes bebyggelsen tilbage for at muliggøre pladsmønstre mod vejen.
- at byrummene indrettes forskelligt for at sikre variation i dem, så de kan medvirke til at danne de bedste rammer for det gode sociale liv.
- at karrébebyggelsen skal have en klar skelnen mellem de offentlige rum i gader, på pladser samt i grønne offentlige områder uden for karréen og de private gårdrum inde i karréen.
- at gaderne er stedet for det hurtige møde på vej til og fra arbejde. Gaderne indrettes med gode opholdsmuligheder, så det korte møde bliver til et ophold.
- at gadens destinationer - de små pladser og opholdssteder, butikker caféer mm. - bliver placeret strategisk rigtigt med henblik på at skabe opholdsmuligheder. Her er indholdet i stueetagerne mod de mest befærdede gader og vigtige knudepunkter, som Søren Frichs Vej, skal skabe den gode ramme for det lille ophold.
- at gaderne bliver rummelige med lys og luft. Gadernes bredde skal forholde sig til bygningernes højde.



Søren Frichs Vej



BEBYGGELSE PLACERES MED FACADE UD TIL VEJEN, OG PÅ UDVALGTE STEDER TRÆKES BEBYGGELSEN TILBAGE FOR AT MULIGGØRE PLADSDANNELSE MOD VEJEN



EKSEMPEL PÅ BOLIGGADE

Grafik: C.F. Møller





INDGANGSDØR ORIENTERET MOD GADEN



INDGANGSPORT ORIENTERET MOD GADEN

- at der ved boligerne i stueplan skabes en overgangszone eller kantzone mod gaden. Det kan være forhaver, terrasser eller en lignende markering på 0,75 - 3 m i dybden. Bredden kan være varieret, blandt andet som følge af solens retning og øvrige funktioner i gaden.
- at gårdrummene giver beboerne private og halvprivate opholdsmuligheder. Her bør placeres både private terrasser, haver og altaner knyttet til boligerne og de enkelte opgange samt større arealer til hele eller dele af en karré.

#### TRYGHED OG LYSFORHOLD I BEBYGGELSEN:

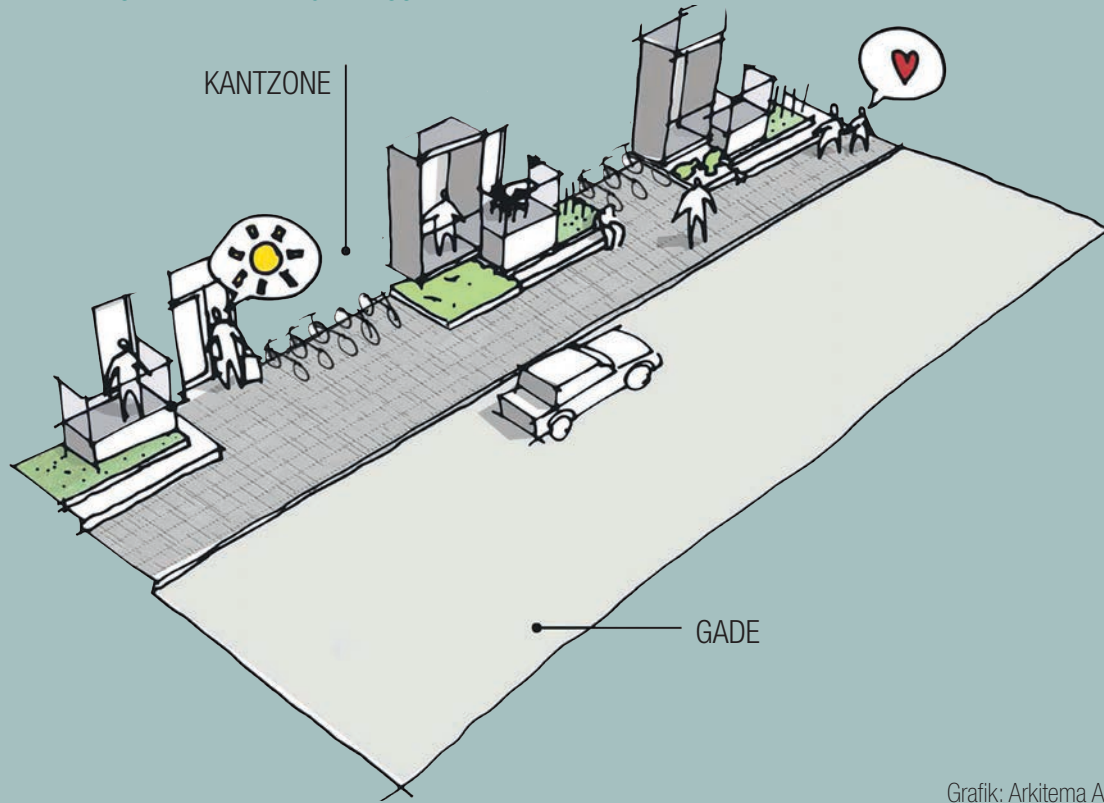
- at gaderne bliver oplevelsesrige og trygge. Indgange skal derfor være orienterede mod gaden og gerne imod hinanden. Det er vigtigt med korte afstande mellem indgangene. Det vil skabe aktivitet og gøre det muligt, at beboere mødes, når de kommer og går.
- at der ikke etableres altangangsbyggerier da de har få opgange og derfor ikke på samme måde er med til at give et indholdsrigt liv i gaden. Da altangange ligeledes giver indbliksgener og dårlige daglysforhold i de bagvedliggende boliger, er altangangsbyggerier generelt ikke en mulighed i området.
- ved hjælp af tilbagetrukne bygningsdele og skrå tage at sænke den oplevede bygningshøjde og optimere lysforholdene i gaderne.

- ved hjælp af karnapper at give bedre mulighed for passiv overvågning af gaden. Franske altaner, lave vindueskarme og gennemsigtige rækværk på balkoner skaber visuel kontakt til jorden fra bygningerne. Der må ikke være "blinde" facader uden vinduer.
- at bebyggelsen indrettes, så der ikke opstår bagsider, eller arealer som ikke kan overvåges, da det vil svække bylivet her, da disse områder kan opleves utrygge.

#### ARKITEKTUR OG MATERIALER:

- at der etableres bygninger i forskellige højder og udtryk, men bygges i den menneskelige skala for at sikre, at det bliver rart at opholde sig i gaderummene. Derfor skal 4-6 etager være det fremherskende i området.
- at sikre variation i facaderne ved hjælp af forskydninger, højdeforskelle, materialeskift eller ved en ændring i facadeudtrykket, herunder variation i detaljerne (f.eks. skift i fugefarve, forbandt eller lignende). Dette er for at skabe spændende og oplevelsesrige byrum og gadeforløb i området.
- at der sikres byggeri af høj kvalitet. Derfor skal der anvendes gode materialer, som er fremtidsikret i forhold til drift, vedligehold og visuel fremtoning. Teglstenbyggeri skal være dominerende i området, hvilket også er tilfældet for de øvrige brokvarterer.





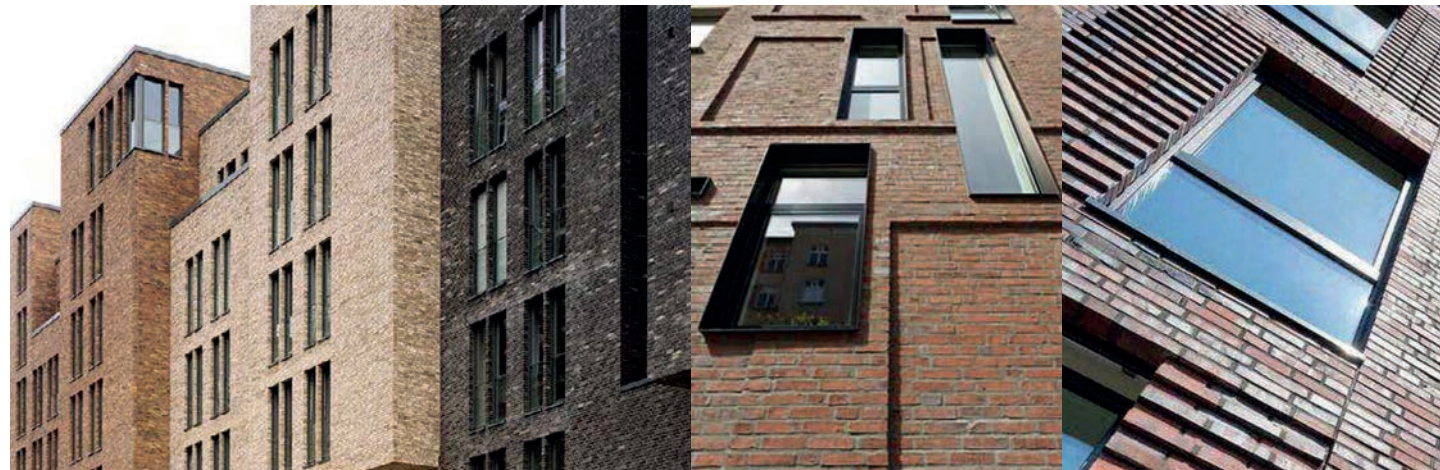
Grafik: Arkitema Architects

**AFFALDSHÅNTERING:**

- at affaldsbeholdere placeres i forhold til de bevægelsesmønstre, området bliver indrettet til. De skal støtte aktivitet og mulighed for, at man mødes i gaden.
- at affaldsbeholdere etableres i form af nedgravede affaldscontainere.
- at restaffald og genanvendelige fraktioner placeres i samme gruppe. Det betyder, at der ved planlægningen skal tages hensyn til beholderantal og det deraf krævede areal.
- at der sikres mulighed for indsamling af stor-skrald.



EKSEMPEL PÅ KANTZONE



EKSEMPEL PÅ ARKITEKTUR OG MATERIALER



# BLANDET BY MED BØRN



## DEN BLANDEDE BY

Det er målet at skabe et kvarter med forskellige boligtyper i form af ejerform og størrelse. Det er for at sikre, at der kommer en varieret beboersammensætning i kvarteret.

Der er vigtigt, at kvarteret bliver en attraktiv bydel, hvor det sikres, at det også bliver rart og trygt sted for børnefamilier.

Byrådet vedtog i 2015 en boligpolitik om bl.a. at udnytte planlovens mulighed for at fastsætte krav om, at op til 25 % af boligmassen i et område skal være almene boliger. Dette er for at sikre gode boliger til rimelige priser i de attraktive dele af byen. Desuden er det for at modvirke en socialt opdelt by.

Det konkrete krav om almene boliger vil blive stillet i forbindelse med lokalplanlægning for nye boligområder, herunder også for privatejede arealer.

## DER SKAL ARBEJDES FOR

- at beboersammensætningen bliver varieret. Derfor skal der både være ejer-, lejer- og almene boliger. Der skal også være boliger i forskellige størrelser, så der er et bredt udbud af boliger til alle livsfaser, husstandstyper og indkomstgrupper. Store og små boliger, boliger til både singler, par, familier, unge, ældre og til udsatte grupper.
- at en andel af bebyggelsen etableres som almene boliger.
- at pladser og gårdrum indrettes med forskellige anvendelsesmuligheder og udtryk, så de henvender sig til mennesker i alle aldersgrupper og med forskellige behov.
- at opholdsarealer, herunder i gårdrum udformes, så børn og forældre er trygge ved at lade børnene lege der.





# BYEN MED TRAFIKNERVE



FREDERIKS ALLÉ | AARHUS

## TRAFIKALE FORHOLD

Målet er et kvarter, der er bygget op om trafiknerven Søren Frichs Vej. Søren Frichs Vej skal have en menneskelig skala og i langt højere grad være en grøn bygade, hvor borgerne føler sig trygge og har mulighed for at krydse vejen efter behov. Områdets veje og stier skal indrettes, så de understøtter ønsket om mere byliv. Området ligger tæt på midtbyen, og derfor skal der skabes rum for, at cyklen bliver den fortrukne transportform. Den kollektive trafik skal tilpasses det nye kvarters ændrede behov.

Visionen er at skabe en bydel, der trafikalt hænger sammen, såvel øst-vest som nord-syd, således at nye bydele integreres naturligt med allerede eksisterende kvarterer og deres udbud af servicefunktioner og grønne områder. Mere konkret arbejdes med at styrke de trafikale forbindelser mellem Søren Frichs Vej og Silkeborgvej.

## SØREN FRICHS VEJ

Den bærende trafikåre i området er Søren Frichs Vej, som binder området sammen fra øst mod vest. Søren Frichs Vej er indrettet på en måde, der gør den velegnet til at afvikle trafik til et større erhvervsområde med mange lastbiler. En omdannelse af områderne, der ligger op til vejen, tilskriver, at Søren Frichs Vej ombygges til en bygade, så den kan fungere som eksempelvis Frederiks Allé eller Tordenskjoldsgade - veje med store trafikmængder, men også med byliv.

Søren Frichs Vej bygges op med arealer til beplantning, parkering og krydsning. Kryds, der fungerer som adgang for større områder, signalreguleres og indrettes med svingbaner og fodgængerkrydsning. Vejen vil få et udtryk, hvor der veksles mellem trafik anlæg i form af signalregulerede kryds og grønne rabatter kombineret med parkeringslommer. Fodgængere og cyklister gives trygge forhold ved, at de kan færdes på cykelstier og fortove, som det også ses på Frederiks Allé.



TORDENSKJOLDSGADE | AARHUS





## BOLIGGADERNE

De lokale boligkoder skal indrettes, så trafikken foregår ved lav hastighed og på de gående og cyklernes præmisser. Gaderummene skal indbyde til ophold, og dermed skal de indrettes med pladser, parkeringslommer og beplantning, der sammentænkes med indretningen af boligernes kantzone.



EKSEMPLER PÅ INDRETNING AF BOLIGGADER



SKERNVEJ, AARHUS

## PARKERING

Bil- og cykelparkering skal indtænkes i områderne og som en integreret del af helheden. Både bil- og cykelparkering er pladskrævende og fungerer generelt dårligt, når de ikke bliver behandlet som et vigtigt element på lige fod med eksempelvis bygningers arkitektur og boligernes udendørs opholdsarealer. Bilparkering skal tænkes som større, samlede anlæg i P-kældre eller i P-huse. Overfladeparkering begrænses til parkeringslommer i boligkoderne, der kan understøtte bylivet i gaderne.



PARKERINGSBUS





PARKERINGSLOMMER I BOLIGGADE



CYKELPARKERING

## KOLLEKTIV TRAFIK

Med en omdannelse af området fra erhverv til boliger skal det ændrede behov for kollektiv trafikbetjening overvejes, så der skabes en mere højklasset busbetjening. Der kan på sigt etableres busprioritering i de signalregulerede kryds på Søren Frichs Vej, og vejen indrettes med standsningssteder for busserne.

## STISTRUKTUR

Stistrukturen i området er bygget op omkring to hovedstiforbindelser: Trafikstierne langs Søren Frichs Vej, der også fremover forløber med traditionelle cykelstier og fortove i begge sider af vejen, og Brabrandstien, der forløber i den grønne kile langs åen. Brabrandstien forgrener sig i to forløb ved De Tre Broer. Én forbindelse følger åen ind til centrum, og en anden løber i kanten af Banegraven og krydser under Ringgadebroen, hvorfra den bliver en aktiv del af udviklingen af området øst for Ringgaden.

## VANDHÅNDTERING

Vandhåndtering bliver generelt en større og større udfordring, og da området ligger i ådalen, og dermed for enden af bakken, vil vandet naturligt søge til området. Vej- og stistrukturen bør sammentænkes med vandets strømningsveje, så de kan understøtte hinanden, enten ved at vandet løber i åbne render ved siden af stierne, eller ved at stierne anvendes som overløb i situationer med ekstrem regn.

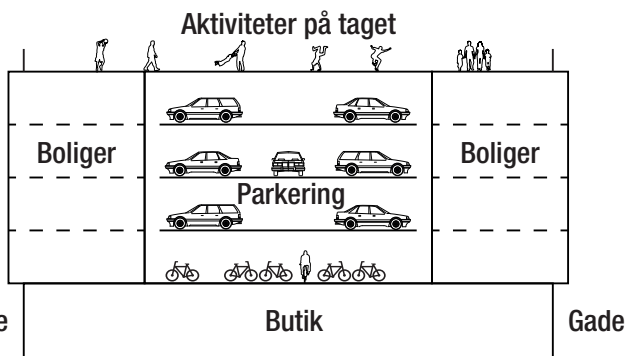
## SKOLEVEJE

Områderne øst for Ringgaden og syd for åen er tilknyttet Læssøesgades Skole, mens områderne nord for åen er tilknyttet Møllevangskolen, og områderne vest for Ringgaden er tilknyttet Åby Skole.

Fra arealerne øst for Ringgaden er der 1-1,5 km til Læssøesgades Skole, hvilket er almindelig gåafstand. Der skal derfor sikres forbindelser fra området ved A. Hertzums Vej til østsiden af Ringgadebroen, så elever kan færdes sikkert til fods. Større elever, som er i stand til at forcere stigningen på Ringgadebroen på cykel, sikres en sikker skolevej via et nyt, signalreguleret kryds ved A. Hertzums Vej/Søren Frichs Vej og krydset Søren Frichs Vej/Ringgaden.

For arealerne vest for Ringgaden vil Søren Frichs Vej, med sit nye udseende med midterrabat og flere signalregulerede kryds i kombination med fortove og stierne langs vejen, sikre gode og trafik sikre forbindelser til Åby Skole. Møllevangsskolen nås via cykelstier langs Ringgaden.





## EKSEMPEL PÅ PARKERINGSHUS



## EKSEMPLER PÅ CYKELPARKERING

## DER SKAL ARBEJDES FOR

### VEJE OG GADER:

- at ny bebyggelse mod Søren Frichs Vej placeres så de er med til at understøtte vejens nye bymæssige karakter.
- at bolig-gaderne indrettes, så trafikken afvikles ved lav hastighed. Der skal som udgangspunkt indtænkes beplantning, parkering, affaldsløsninger, pladsdannelser og evt. vandrender/regnbede, så indretningen kan være med til at understøtte bylivet. Specielt parkeringspladser kan på lige fod med placeringen af adgangsdørene mod gaden skabe aktivitet og mulighed for, at man mødes i gadebilledet.

### BILPARKERING:

- at parkering etableres i parkeringshuse, i bygningskonstruktionen og under terræn. Der er fordele og ulemper ved alle løsninger, og i valg af løsning skal der tænkes i områdernes samlede kvaliteter og i, hvordan man bedst understøtter disse med valg af parkeringsløsning. Der skal i videst muligt omfang tænkes i større, samlede parkeringsløsninger, hvor mulighederne for dobbeltudnyttelse optimeres.
- at der ved parkering i parkeringshuse tænkes på placering og på den ydre fremtoning. Det samme gør sig gældende ved parkering i byg-

## BYEN MED TRAFIKNERVE

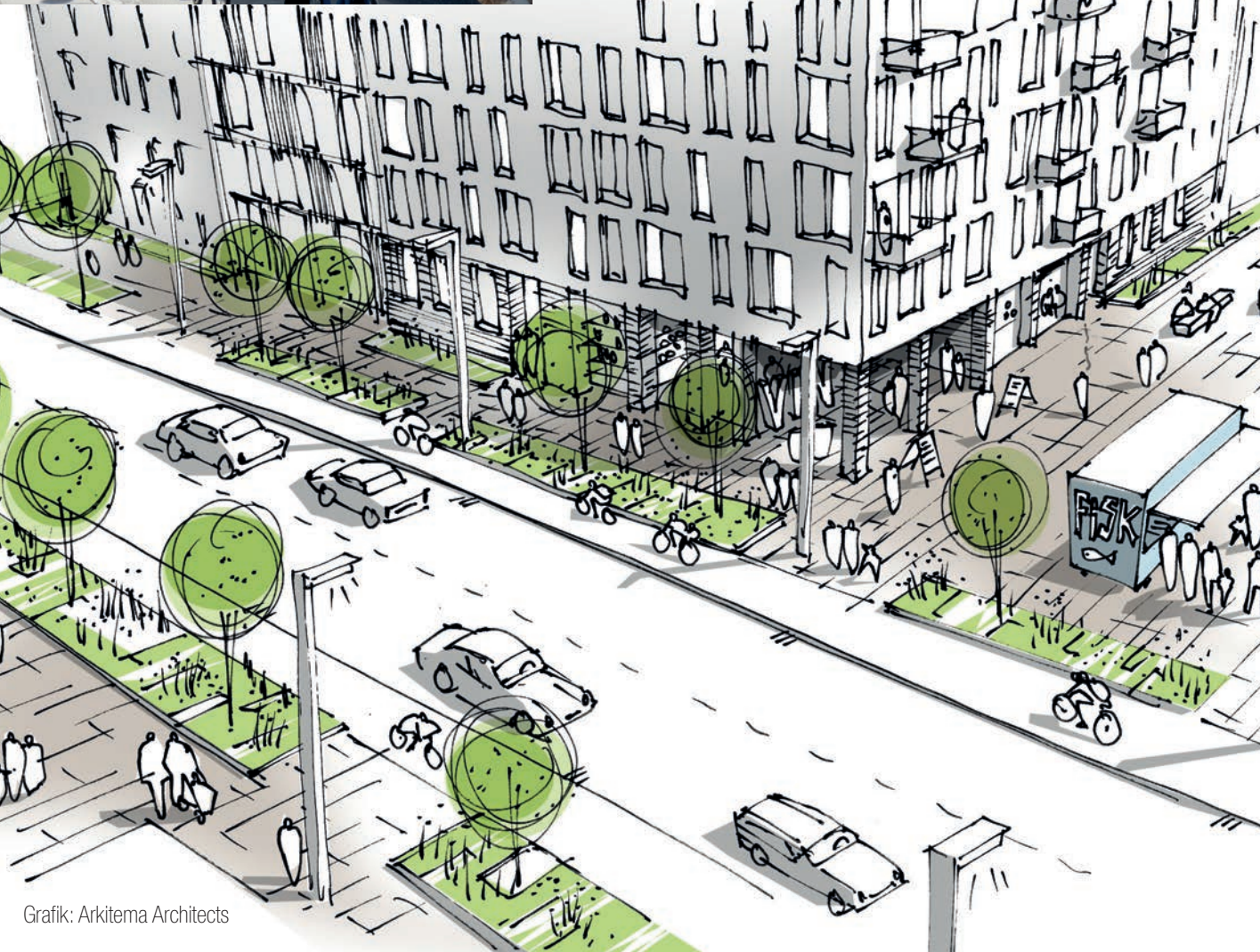
ningskonstruktionen, hvis de nederste etager i en ejendom anvendes til parkering. Facader i de to nederste etager skal altid være aktive uanset anvendelse. Underjordisk parkering kan medføre en ringere kvalitet af de udendørs opholdsarealer, hvis der ikke samtidig tænkes i terrænbearbejdning og skabes et tilstrækkeligt jorddæk, der muliggør beplantning - også med større træer.

- at integrere alternative transportudbud, som udbud af delebiler, ekstraordinære cykelparkeringsforhold og lignede, som kan have betydning for parkeringskravet.

### CYKELPARKERING:

- gode cykelparkeringsforhold, da området ligger i cykelafstand til mange af byens funktioner. Cykelparkering skal placeres i tilknytning til indgange og være overdækket, og sikring mod tyveri bør indgå i overvejelserne. Der skal gives rum til parkeringsløsninger for større cykler, som eksempelvis Christiania-cykler og cykeltrailere.
- at cykelparkering indgår som en integreret del af projektet fra starten. En oplagt mulighed er, at dele af den nederste etage forbeholdes cykelparkering. Ved placering af cykelparkering i konstruktionen skal det - lige som ved bilparkering - sikres, at facaden bliver en aktiv facade.





- at cykelparkering sammentænkes med indretningen af opholdsarealer og kan med fordel placeres på skyggefulde arealer, så de mest solbeskinnede arealer kan udnyttes til ophold.
- at der i forbindelse med indgange reserveres areal til gæstecykelparkering. Denne skal sammentænkes med bylivsaktiviteter og kan med fordel integreres i kantzonen. Parkeringen skal indrettes på en måde, så den ikke opleves som forhindring eller barriere, hverken når den er i brug eller står tom.

**STIER:**

- at der skal i områderne skabes et fintmasket system af stier/forbindelser mellem de enkelte delområder samt til hovedruterne langs Søren Frichs Vej og Brabrandstien.
- at stistrukturen i områderne bliver et bærende element i at invitere ind i områderne, men også i at skabe nye forbindelser på tværs af områderne, der kan være med til at understrege bylivet i de enkelte områder.
- at stistrukturen underbygger de nye områders samhörighed med naboerområderne og skaber forbindelse til allerede eksisterende fritids- og servicetilbud i bydelene, og som et middel skaber øget adgang til de rekreative værdier, der eksisterer i de grønne arealer langs Aarhus Å.
- at stiforbindelser til de omkringliggende kvarterer styrkes og udbygges, såvel øst-vest som nord-syd.

Grafik: Arkitema Architects



# NATURNÆR STORBY



EKSEMPEL PÅ BROFORBINDELSER OVER ÅEN. SAMTIDIGT BEVARES DET NATURMÆSSIGE OG GRØNNE PRÆG, SOM ÅDALEN RUMMER. EKSEMPEL ET ER FRA 'REKREATIV VISION FOR AARHUS Å.



## ÅDALEN OMKRING AARHUS Å

Den nye bydels placering ved ådalen omkring Aarhus Å er et kæmpe plus for området. Ådalen rummer forskellige elementer fra de skrøbelige naturlokaliteter, der skal værnes om og beskyttes, til aktiviteter på vand og land, hvor området har den fornødne robusthed. Ådalen har et godt stisystem for cykelpendlere og tilbud til en bred vifte af motionister.

Der er udarbejdet en rekreativ vision for Aarhus Å for strækningen fra Brabrand Sø til Aarhus Havn. Visionen peger på, at selv om dele af Aarhus Å allerede udnyttes rekreativt, er der stadig et stort uudnyttet rekreativt potentiale langs Aarhus Å. Det drejer sig primært om strækningen fra Brabrand Sø til Carl Blochs Gade. På denne strækning vender byen ryggen til Aarhus Å. En central del i visionen er derfor at øge tilgængeligheden, hvor dette er muligt i forhold til andre interesser, især hensynet til naturværdierne.

Visionen er et debatoplæg til diskussion og videreudvikling, om hvordan man kan øge tilgængeligheden til ådalen, samt hvordan ådalen kan bidrage til, at der på de umiddelbart tilgrænsende områder kan skabes nye attraktive og centralt beliggende byområder langs Aarhus Å.

Nærheden til ådalen skal afspejles i byrummene ved, at de tænkes grønne. Desuden skal der skabes forbindelse til de grønne strøg i området, herunder nord og syd forbindelsen.

## DER SKAL ARBEJDES FOR

- at kvarteret får en grøn identitet.
- at pladser og gader skal indrettes med beplantning, der er udformet med en klar lokal identitet for hvert område.
- at en stor andel af gårdrum og haver skal være begrønnede i form af græs, buske, planter og mindre løvtræer.
- at der skabes nye forbindelser mellem de rekreative områder og ådalen, herunder nord og syd forbindelsen.



EKSEMPEL PÅ GRØNNE HAVER UD TIL GADEN



# VAND OG KLIMA

## GENERELT OM REGNVAND OG KLIMA

Grønne områder og grønne byrum er med til at gøre byen til et rart sted at være. I bybilledet er de grønne elementer (byrum, parker, stier mv.) altid til stede, mens de blå elementers tilstedeværelse afhænger af, hvor meget det regner. Når det regner en smule fylder vandet kun lidt i byrummet. Men når der er skybrud, fylder vandet meget i byrummet, og hvis det medfører oversvømmelser, kan det betyde skader på bebyggelser og infrastruktur. I forbindelse med byudvikling og byomdannelse er det derfor vigtigt, at der indtænkes klimatilpasning, så vandet bliver en rekreativ ressource i byen i stedet for et problem.

Vand løber altid nedad, hvor der er plads. Derfor er det i planlægningen vigtigt at undgå at 'eksportere' oversvømmelser til uønskede arealer i området eller til naboen. Hvis man vil ændre vandets strømning, skal man også ændre terrænet/byrummet. Ofte vil klimatilpasning ske i grønne områder, og hvis disse områder er udformet korrekt, kan de i samspil med vandet skabe lokale synergieffekter. Logikken er, at det grønne bærer det blå, men det blå styrer det grønne.

Ændringer i klimaet betyder mere vand i fremtiden. Derfor skal klimatilpasningen også tænkes ind i byudviklingen lokalt og på byniveau. Klimaløsningerne skal tilpasses og udnytte byens markante topografi, vandets strømningsveje i samspil med byens tæthed og samtidig udvikle byens grønne områder og parker. Der skal sættes på løsninger, der både kan bidrage til klimatilpasning og til bedre byliv og bykvalitet. Altså løsninger, der gør byen mere attraktiv for borgerne, for eksempel grønne anlæg, der både har rekreativ værdi og bidrager til klimatilpasningen.



Billede: Carsten Ingemann

EKSEMPEL PÅ BMX-BANE I REGNVANDBASSIN



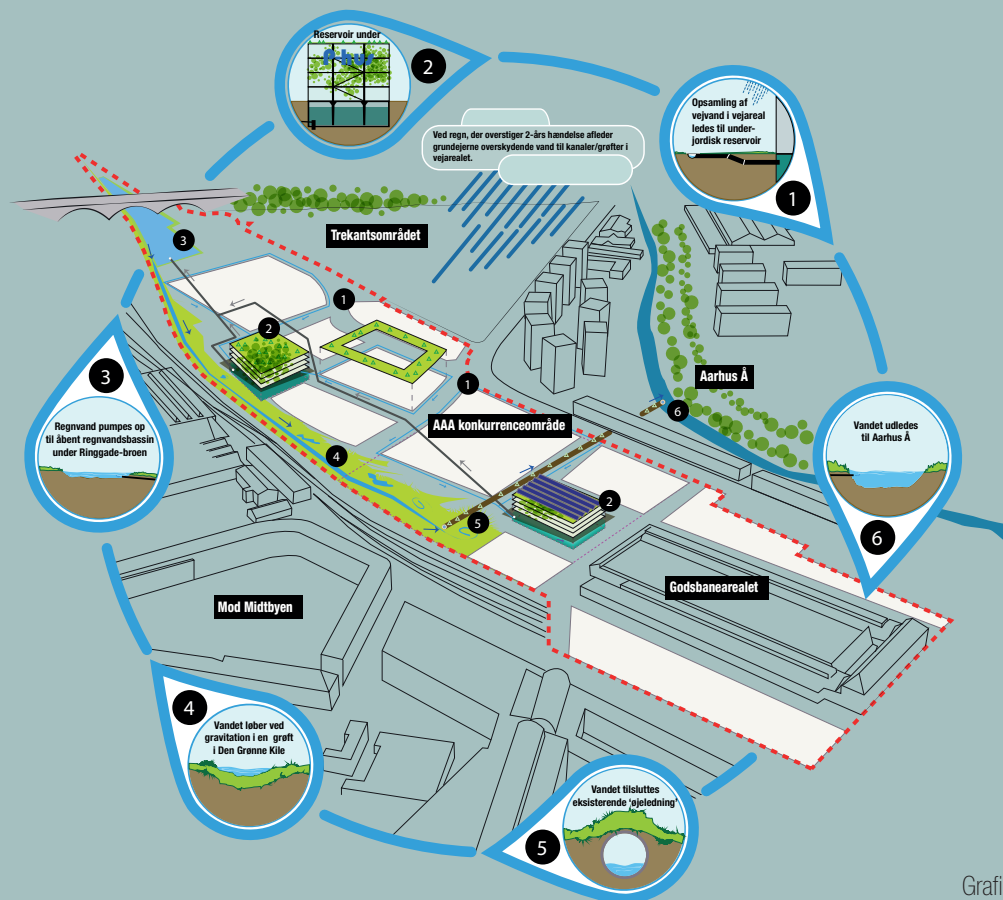
Billede: Carsten Ingemann

EKSEMPEL PÅ FODBOLDBANE I REGNVANDBASSIN



PLADS - UDFØRT I SÆNKET NIVEAU OG ANVENDT TIL REGNVAND UNDER KRAFTIGT NEDBØR





Grafik: aarhus Kommune

## VAND OG KLIMA I DEN NYE BYDEL

Den nye bydel ligger lavt placeret i terrænet og i forhold til de omkringliggende byområder. Det kan betyde, at når det regner meget (oversvømmelser) er der risiko for regnvand fra nærområderne. Derudover står grundvandet højt i området. Disse omstændigheder betyder, at der er behov for ekstra fokus på vandhåndteringen i bydelen. Håndteringen skal dels ske i de enkelte projektområder og dels i fællessystemer i området. Tiltagene kan være i form af forsinkelsesbassiner, kanaler, regnbæde og lignende, der naturligt indgår som en integreret del af byrummene og bidrager til funktionelle og rekreative, interessante og spændende byrum.

I Åbyhøj er der til en vis grad en sammenfaldende blå-grøn struktur. Når der udarbejdes nye projekter i området, for eksempel vejprojekter, kloakprojekter, ombygning på skoler og ældrecentre, kan der ved en koordineret indsats skabes nye muligheder for sammenhængende grønne forløb, hvor skybrudsvand kan håndteres, så der ikke sker skader på bydelens boliger og vitale funktioner.

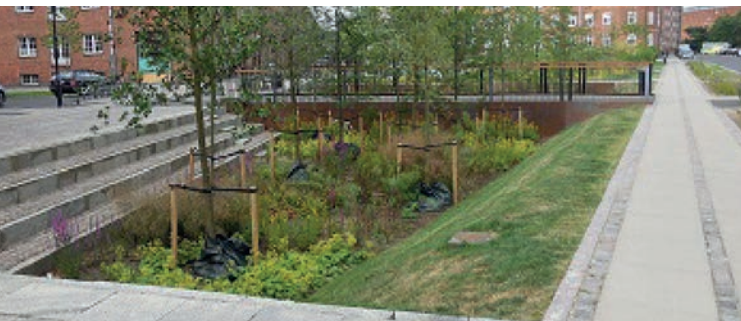
Planlægningen for Godsbanen er et eksempel på, at vandet er blevet indarbejdet som en integreret del af området. Her er der udarbejdet en vandhåndteringsstrategi, der giver retningslinjer for vandhåndteringen, fra det lander på taget eller grunden, til det løber i gaderne og ender i et fællessystem i de grønne områder.

### PRINCIPPET FOR REGNVANDSHÅNDTERING PÅ GODSBANEOMRÅDET





EKSEMPEL PÅ REGNBED



ET REGNVANDSBASSIN TILPASSET BYENS KARAKTER



EKSEMPEL PÅ VANDRENDE

## DER SKAL ARBEJDES FOR

- at vandhåndteringen indgår som en integreret del af projektet fra starten, da den er pladskrævende. Regnvand skal dels forsinkes og dels renses, inden det kan ledes videre.
- at håndtering af regnvand som udgangspunkt skal ske for størst mulige områder med fælles løsninger. Der kan være tidsmæssig forskydning mellem udbygningsetaper eller andre lokale forhold, der vanskeliggør store fælles anlæg.
- at de løsninger, der vælges til håndteringen af regnvand, skal bidrage positivt i bybilledet og indpasses i byen, så det forøger kvaliteten af parker og byrum samt bymiljøet generelt.
- at håndteringen af overfladevandet skal følge vandets strømningsveje. Såfremt det er nødvendigt at ændre på dette, er det vigtigt, at strømningsvejene ikke ændres på en måde, så det skaber problemer opstrøms og nedstrøms.
- at stistrukturen bør sammentænkes med vandets strømningsveje, så de kan understøtte hinanden, enten ved at vandet løber i åbne render ved siden af stierne, eller ved at stierne anvendes som overløb i situationer med ekstremregn.
- at der i projektområderne etableres regnvandsløsninger, der både kan håndtere hverdagsregn og ekstremregn/skybrud. Faskiner, rørbassiner, forsinkelsesbassiner, kanaler, regnbæde samt grønne facader og tage er løsninger til håndteringen af hverdagsregn. I grønne områder, parker, vejarealer, opholdsarealer mv. skal ekstremregn/skybrud håndteres.
- at regnvand opsamles og genanvendes, da det reducerer det regnvand, der ellers skal forsinkes.
- at forsinkelse af regnvand håndteres både i åbne og lukkede bassiner. Lukkede bassiner kan være faskiner og rørbassiner, og åbne bassiner kan være forsinkelsesbassiner, kanaler og regnbæde.
- åbne regnvandsbassiner, da de er meget velegnede til rensning af regnvand. De fleste urenheder bundfælder, samtidig med at luftens og solens påvirkning er positiv for vandkvaliteten. Rensning kan også ske i underjordiske anlæg med filterfunktioner.



# MIDLERTIDIG ANVENDELSE



EKSEMPEL FRA GODSBANEN PÅ MIDLERTIDIG ANVENDELSE



ØHAVEN, URBANE NYTTEHAVER PÅ ÅRHUS Ø

Midlertidig brug er især blevet en metode til at aktivere tomme byggegrunde, ubenyttede arealer og bygninger. Små virksomheder, borgere, foreninger mv. kan for billig leje eller helt gratis få lov til at bruge et område/bygninger, samtidig med at udlejer gennem de midlertidige aktiviteter kan øge stedets attraktionsværdi.

De midlertidige anvendelser kan bidrage til flere nye virksomheder, flere jobs, nye erhvervsnetværk/-klynger mv., som ikke ville opstå uden de lave huslejer. Den midlertidige brug af arealerne kan også medvirke til, at det pågældende sted kan blive spændende at besøge for borgere og turister, være rammen for flere gode oplevelser og et sted, hvor man kan udle-

ve sit liv og sine gode idéer. Et eksempel på dette er Aarhus Ø, hvor der er etableret byhaver på grunde, der endnu ikke er bebygget, samt fra forskellige tiltag og begivenheder på Godsbanearrealerne i samarbejde med Institut for (X).

En strategisk rammesætning af de midlertidige aktiviteter/virksomheder kan være med til at understøtte den identitet, man på sigt ønsker at skabe i den nye bydel. De midlertidige anvendelser kan virke identitetsskabende for et område – en mental byomdannelse, som sker forud for og peger frem imod den fysiske omdannelse. Midlertidige installationer kan også bruges til at afprøve forskellige tiltag i skala 1:1, som inspiration for permanente tiltag eller inden beslutningen om store investeringer.



*Fodnote: Institut for (X) er en kulturel platform for unge entreprenører, designere, musikere, kunstnere og håndværkere, der sammen udgør et fællesskab af projekter.*

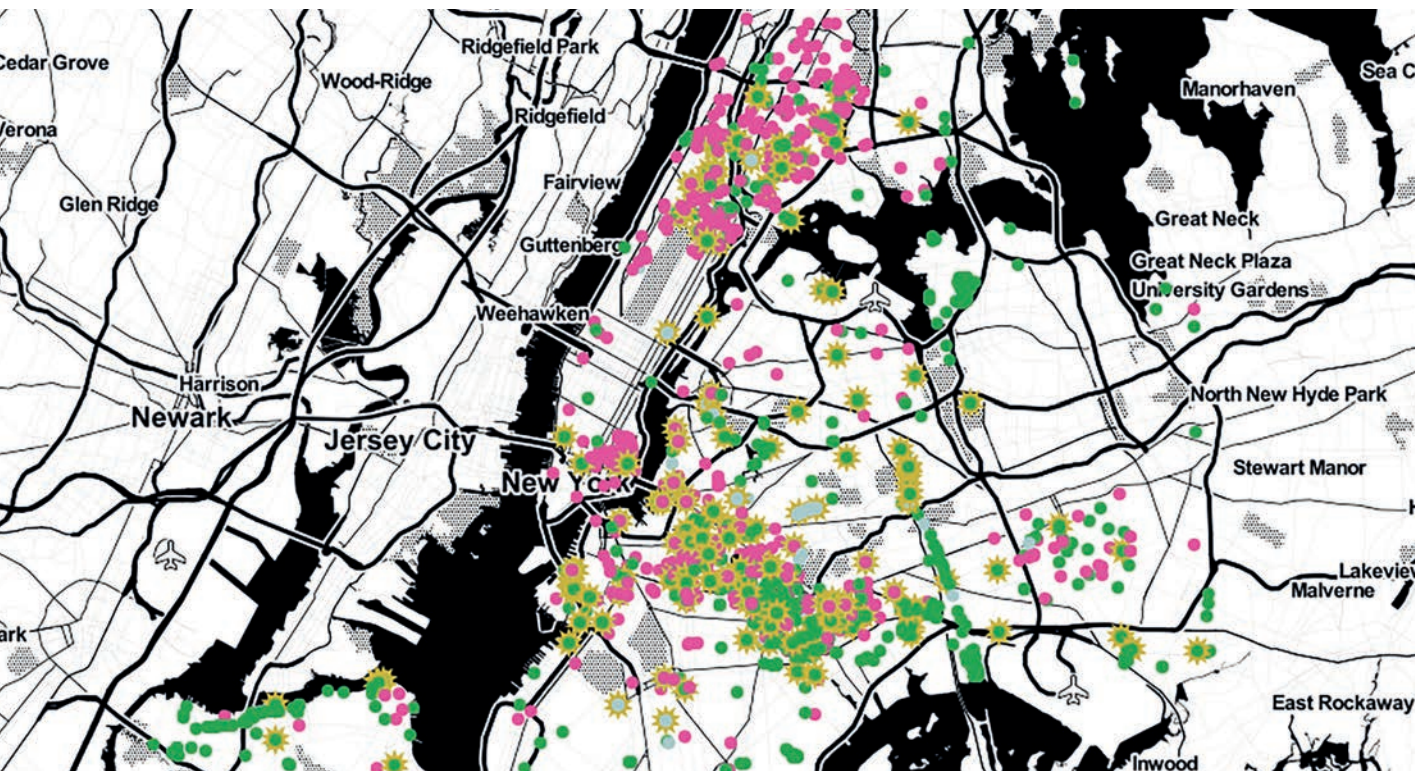


EKSEMPEL FRA NEW YORK, HVOR DER FINDES EN OPEN SOURCE-HJEMMESIDE MED EN OVERSIGT OVER, HVOR DER ER TOMME BYGNINGER OG AREALER, OG HVOR ALLE KAN MELDE IND, AT DE HAR TOMME AREALER/BYGNINGER, DER KAN BRUGES TIL MIDLERTIDIGE AKTIVITETER, SAMT HVAD DER MÅ FOREGÅ AF AKTIVITETER DET ENKELTE STED.

## DER SKAL ARBEJDES FOR

- kortlægning og formidling af, hvad der står tomt, så det er lettere for borgere, foreninger mv. at realisere forslag og initiativer af midlertidig karakter og anvende tomme bygninger og byrum i tidsbegrænsede perioder. Denne formidling bør følges af en strategisk indsats, der understøtter og koordinerer initiativerne.

- klare rammer mellem de involverede aktører, som lejere og ejere, samt i forhold til naboer, turister mv., så alle er klar over, at aktiviteterne er midlertidige, og hvornår de ophører.
- at integrere de midlertidige initiativer, der fungerer i forhold til både uderum og bygninger, i byudviklingen – også efter byomdannelsen. For eksempel kan nye små, billige lejemål indtænkes i de nye bygninger. Virksomheder, der er startet op i ventetiden, kan på den måde fortsætte efter den fysiske byomdannelsen.
- at være åben over for initiativer fra eksisterende og nye virksomheder, foreninger og fællesskaber, så der er rum til at skabe og videreudvikle de kreative miljøer og sikre sammenhæng mellem dem.
- at der er arealer/bygninger, der kan huse midlertidighed i den færdige bydel. Derfor er det vigtigt, at borgerprojekter indtænkes i bydelens fysiske udformning og udtryk, så der fortsat er plads til foranderlighed og nye initiativer.





# MILJØVURDERING - OFFENTLIG FREMLÆGGELSE

## MILJØVURDERING

### MILJØVURDERING AF UDVIKLINGSPLAN FOR DET NYE BROKVARTER

For udviklingsplaner, der er omfattet af Lov om miljøvurdering af planer og programmer, foretages en screening.

Ved planlægning i Aarhus Kommune anvendes et screeningsværktøj i form af en tjekliste til vurdering af lokalplanens indvirkning på miljøet. Planen vurderes i forhold til påvirkning af internationale naturbeskyttelsesområder, lovens bilag 3 og 4 samt Aarhus Kommunes højhuspolitik. Her afgøres også, hvorvidt planen vil kunne få en væsentlig indvirkning på miljøet ud fra et bredt miljøbegreb. I afgørelsen indgår hensynet til kriterierne i lovens bilag 2 (bl.a. forhold vedrørende planens karakteristika samt kendetegn ved indvirkningen og det område, som kan blive berørt).

I henhold til § 4 i Lov om miljøvurdering af planer og programmer er der truffet afgørelse om, at udviklingsplanen ikke er omfattet af kravet om miljøvurdering, idet planen fastlægger anvendelsen af et mindre område på lokalt plan eller mindre ændringer i gældende planer og ikke vurderes at få væsentlig indvirkning på miljøet jf. lovens § 3, stk. 2. Aarhus Kommune vurderer, at udviklingsplanen kun medfører mindre ændringer i gældende planer.

Begrundelse for at planen ikke vurderes at få væsentlig indflydelse på miljøet:  
For udviklingsplanen er de væsentligste påvirkninger vurderet ud fra kriterierne i bilag 2. De vurderede påvirkninger berører emnerne natur og naturbeskyttelse, overfladevand, grundvand, landbrug, virksomheder, jord, trafik, klimatiske forhold, kulturarv, arkitektoniske forhold, ressourcer og affald, befolkning og sundhed, socioøkonomi / materielle goder samt tryghed.

Påvirkningerne vurderes samlet til ikke at have væsentlig indvirkning på miljøet.  
Det skyldes, at kommuneplanens rammer for de enkelte områder ikke ændres med denne udviklingsplan. Udviklingsplanen indeholder principper og retningslinjer for udviklingen af kvarteret og skal bruges i dialog med udviklerne. På baggrund af denne dialog udarbejdes lokalplaner og evt. kommuneplantillæg. Derfor er der flere forhold i screeningen, der først kan afklares i den videre detaljerede planlægning for de enkelte områder, da det er her de konkrete løsninger fastlægges.

## OFFENTLIG FREMLÆGGELSE

Forslag til udviklingsplan for det nye brokvarter blev godkendt til offentlig fremlæggelse af Aarhus Byråd den 21. december 2016.

Forslaget var offentlig fremlagt fra den 13. januar 2017 til den 10. marts 2017.

Udviklingsplan for det nye brokvarter blev endelig vedtaget af Aarhus Byråd den 15. november 2017.