



HASLE CENTRUM

Strategisk helhedsplan for byudvikling langs Viborgvej

TEKNIK OG MILJØ
Aarhus Kommune



Aarhus - en god by for alle - med et stærkt Hasle

"Fortællingen om Aarhus" (vedtaget af Byrådet den 12. sept. 2018) sætter ord, mål og visioner på, hvad der kendetegner byen, og på hvor byen skal bevæge sig hen:

Aarhus vil være en grøn og bæredygtig by, bevare de gode bymiljøer og den sociale sammenhængskraft. Vi vil stadig være en god by for alle med plads til forskellighed, rum til udfoldelse og åbenhed overfor omverdenen. Vi kan have brug for omsorg og en hjælpende hånd, men vi har alle noget at bidrage med. Vi vil have en by, hvor vi kan trives og være trygge, og hvor vi i fællesskab skaber det gode liv. Vi vil skabe rammer for mobilitet i bredeste forstand, og vi vil have plads til alle og brug for alle. Det kan vi kun gøre sammen - alle, der føler sig hjemme i Aarhus.

I planen kan du både læse om, hvorfor der aktuelt er så mange planer om byudvikling i Hasle, om hvordan Aarhus imødegår fremtiden via udvikling af boligområder, offentlig service, detailhandel og mobilitet. Og så kan du læse om, hvordan Hasle er vokset fra at være en selvstændig landsby til at være en vigtig og mangfoldig forstad i en storby.

INDHOLD

Forord.....	3
Vision: Centerområdet som bydelens hjerte	4
Baggrund for helhedsplanlægning	10
Helhedsplanens strategier.....	14
Relaterende planer i lokalområdet.....	16
Fortælling om Hasle	18
Hasle idag ; Borgernes input	26
Strategi 1: Et Hasle med plads til alle	30
■ Blandende boligtyper og befolkningsgrupper.....	30
■ Vi skal mindske afstanden mellem mennesker	32
■ Udviklingsplan for Bispehaven og nærområderne	34
■ Byudvikling og trafik i Hasle - på længere sigt.....	36
■ Offentlig service i Hasle.....	38
■ Mål og retningslinjer for et Hasle med plads til alle	40
Strategi 2: Hasle Torv som bydelens centrum.....	42
■ Hvordan ser centerområderne og detailhandlen ud i 2030 i Aarhus ...	42
■ Sammenhængende planlægning i stor og lille skala	43
■ Trafik og parkering.....	43
■ Bispehaven er en del af Hasle.....	44
■ Byliv, arkitektur og byrum i centerområdet.....	46
■ Mål og retningslinjer for udvikling af centerområderne	66
Strategi 3: Fortætning og fornyelse.....	70
■ Arkitektur, byliv og investeringslyst	70
■ Zoom på hvert enkelt nærområde	72
■ Mål og retningslinjer for fortætning og fornyelse af nærområderne...	96
Grøn omstilling og sammenhæng til anden fysisk planlægning	98
Miljøvurdering.....	100

LÆSEVEJLEDNING: "Denne publikation indeholder dobbelttopslag med kort og illustration, der bedst læses med tosidvisning og tilvalg af "Vis forside i tosidvisning". Hvis publikationen printes, fremstår den bedst med hæftning i venstre side midtfor."

FORORD

Aarhus Byråd besluttede med Kommuneplan 2017, at Aarhus skal være mere bæredygtig, rummelig og oplevelsesrig. Flere aarhusianere skal have adgang til højklasset kollektiv trafik, og flere aarhusianere skal bo tæt på - eller have nemt ved at komme til deres arbejdsplads, indkøbsmuligheder eller skole. Alle skal have mulighed for at bo i bykvarterer, som er strategisk planlagte med fokus på byliv og alle de kvaliteter, liv i gaderne medfører.

Vi bor i en eftertragtet kommune. Det giver os et stort ansvar for at sikre en god by for både gamle og nye aarhusianere med mulighed for at udnytte hinandens kvaliteter. I en god by er afstandene korte – enten fordi man allerede bor tæt på sin arbejdsplads, skole og andre byfunktioner. Eller fordi der er let adgang til højklasset kollektive trafik.

Aarhus Byråd har besluttet at udvikle byen, så flere aarhusianere kan bo tæt på den kollektive trafik. I Hasle betyder det, at vi nu tager fat på at genopfinde bydelen. Byrummet skal tænkes på en helt ny måde, så det indbyder til ophold og fælles aktiviteter, og nye boliger skal sikre tag over hovedet til flere aarhusianere.

Målet er, at Hasle i fremtiden skal rykke op i ligaen til områder som Trøjborg, Øgaderne og Frederiksbjerg, som har den stemning og de bylivskvaliteter, der gør Aarhus attraktiv. Hasle skal selvfølgelig have sin helt egen identitet med fokus på bæredygtighed og mangfoldighed.

Med denne helhedsplan vil vi bane vejen for en modernisering af Hasle. Vi vil bruge de investeringer, som følger med den højklassede kollektive trafik, til at bygge et trygtere, mere levende og bæredygtigt Hasle end dét, vi kender i dag.

Helhedsplanen skal sætte rammer for gode byrum, som indbyder til, at man sænker tempoet og tager del i aktiviteterne. Vi skal også give mulighed for et bedre udbud af lokale indkøbsmuligheder og skabe forbindelser, der kan gøre bylivet i Hasle mere sammenhængende.

En af planerne i Hasle er, at åbne Bispehaven mere op mod bydelen. Sørge for at befolkningsgrupperne og boligtyperne blander sig mere med hinanden og forandre mørke kroge uden funktion til byrum med liv. Helhedsplanen understøtter initiativerne ved at pege på, hvordan centerområdet og Bispehaven kan bindes bedre sammen.

Bedre forbindelser og mere sammenhæng mellem områderne skal gøre Hasle til et trygt og mangfoldigt sted at vokse op og leve sit liv.

Det er mit store ønske, at I vil bidrage til dette.

Bünyamin Simsek

Rådmand, Teknik og Miljø



CENTEROMRÅDET SOM BYDELENS HJERTE

Visionen bag helhedsplanen, er at tiltrække en udvikling så torvet og centerområdet fremover opleves som det entydige centrum i et mere bæredygtigt Hasle.

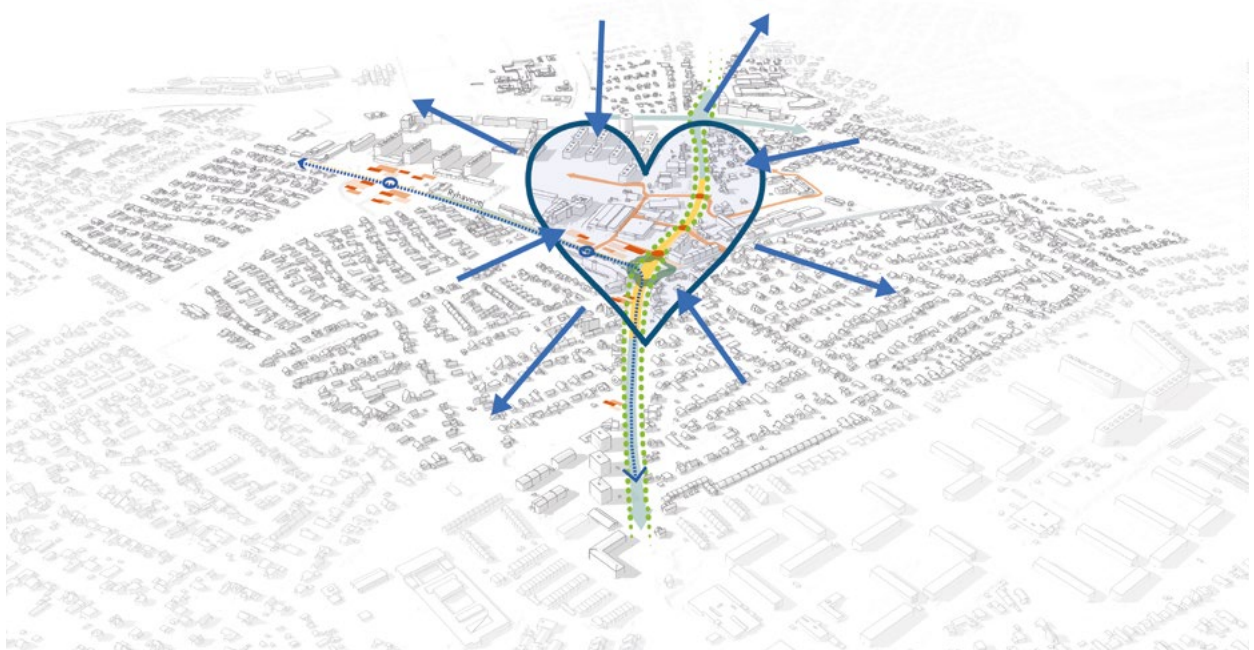
Hasle skal fortsat være en bydel, hvor det er attraktivt at bo og sundt at vokse op - for alle befolkningsgrupper. Hasle skal bestå af en positiv mangfoldighed af befolkningsgrupper, boligtyper, rekreative områder, butikker og aktiviteter. Dette kalder i nogen grad på fornyelse, variation og styrkelse af bydelens kvaliteter – og måske nye trafikvaner.

Bispehaven og Hasle skal i højere grad tænkes sammen med nye funktioner og veje - fordi integration mellem mennesker fordrer integration mellem by- og boligområder. I både Hasle og Brabrand er der mange steder, hvor man ikke kan se, hvad der egentlig ligger bag de krat, hegn og volde, der ligger ud mod vejene. De fleste volde ind mod Bispehaven er nu fjernet og man kan se de fine udearealer og stier, som ligger derinde – hvilket gerne skulle gøre det mere trygt fra udefrakommende

at bevæge sig ind i boligområdet. Men der er fortsat brug for at nedbryde mentale og fysiske volde flere steder i bydelen.

Vi skal planlægge for bedre overgange mellem de forskellige områder i byen. Vi skal åbne op og skabe synlighed, så man ikke skal bevæge sig rundt i facadeløse, anonyme byrum og landskaber mellem de enkelte boligområder, for det skaber utryghed og manglende overblik. Gennem kommende /igangværende udviklingsprojekter, skal vi arbejde med at skabe en bydel med forbundne, trygge mellemzoner, hvor man bruger stier og gaderum til at (gen-)skabe kendte bymotiver som gader med facader, aktiviteter, fortove og belysning, hvor man trygt kan bevæge sig rundt.

Aarhus Kommune arbejder for at forbedre den kollektive trafik i form af enten letbane eller Bus Rapid Transit (BRT) på forskel-



Visionskortet kan også ses på side 6-7 i stor, hvor de forskellige ønsker til udvikling vises med en signaturforklaringen til, som forklarer de forskellige streger og farver

lige udpegede steder, bl.a. på Viborgvej/Ryhavevej. Ved at give mulighed for stationsnær fortætning ved standsningsstederne og vigtige steder som fx Hasle Torv, vil vi tiltrække byudvikling med flere arbejdspladser og boliger, som kan bruge den gode kollektive trafik. I fremtiden må Hasle nemlig gerne blive en bydel, hvor kollektiv trafik og cykel oftere vælges til fremfor bilen, som i dag skaber trængsel, larm og omvejskørsel.

Byudvikling i Hasle skal bygge på bydelens historie og struktur, men også skabe nye kvaliteter, som kan give større sammenhængskraft i bydelen. Hasle C skal også fremover være genkendelig som en bydel med villaer i fine gamle haver, den højt liggende gamle landsbykirke, de ikoniske blokke i Bispehaven og vandtårnet som vartegn. Men der er også brug for at udvikle fx centerområdet til at blive et mere bymæssigt og levende centrum.

Helhedsplanen skal sætte overordnede rammer for flot arkitektur og interessante byrum med et levedygtigt mix af aktiviteter, boligtyper og butiksudbud. Hasle centrum skal være dér, hvor beboerne fra hele bydelen mødes, fordi det er nemt, hyggeligt og med et godt udbud af varer og aktivitetstilbud.

Formålet med planen

Helhedsplanen er tænkt som en forventningsafstemning mellem borgere, udviklere, politikere og planlæggere om, hvor der kan ske udvikling, og hvor der er eksisterende værdier, som vi skal værne om.

Planen skal sætte ord, rammer og billeder på, hvordan det nye kan se ud. Planen indeholder fx retningslinjer for hvordan man kan fortætte langs med Viborgvej samtidig med, at man tilpasser sig højden og byggestilen i de eksisterende villaområder. Men helhedsplanen udpeger også steder, hvor der kan bygges højere eller med en arkitektur som fornyer og markerer området positivt.

Helhedsplanen omhandler primært områderne nordvest for Præstevangsparken, som vist på kortbilaget. Andre nærtliggende ejendomme og arealer i Hasle kan dog også blive omfattet af retningslinjerne og betragtningerne i planen, eftersom vi fra kommunens side ønsker at se på bydelen ud fra et helhedssyn, når der skal omdannes eller bygges nyt. Planen omfatter derfor som minimum det viste område, men kommunens helhedsplanlægning følger ikke snævert dette område.

Der er løbende koordinering og samtænkning med en række andre planer, hvoraf planerne for en kommende letbane/BRT-løsning og udviklingsplanen for Bispehaven er de største. Der sker også koordinering med mindre lokalplaner og større byggesager i lokalområdet. Fælles for alle planerne er, at vi i Aarhus Kommune koordinerer på tværs af fag- og magistratsafdelinger – og i samarbejde med involverede borgere, foreninger og andre interessenter.

I et senere afsnit kan du læse mere om, hvilke konkrete planer og ønsker Aarhus Kommune har for offentlig service i Hasle.

Planens strategier, delmål og retningslinjer

Sigtet med helhedsplanlægning er at se på bydelen i et 360 graders perspektiv. Vi kortlægger og analyserer styrker samt svagheder og kommer med bud på fornyelse, bevaring og andre tiltag fordelt på forskellige strategier – på både langsigtet, overordnet og meget konkret niveau.

Helhedsplanen opstiller overordnede rammer for, hvordan der kan ske byudvikling i området omkring Hasle Torv/Viborgvej. Rammerne og anbefalinger skal efterleveres i efterfølgende lokalplaner for større eller mindre områder, hvor de følges op med mere detaljerede bestemmelser, for hvordan den enkelte bebyggelse skal ud. Alle efterfølgende planer vil få hver deres proces med borgerinddragelse og høringsprocesser.

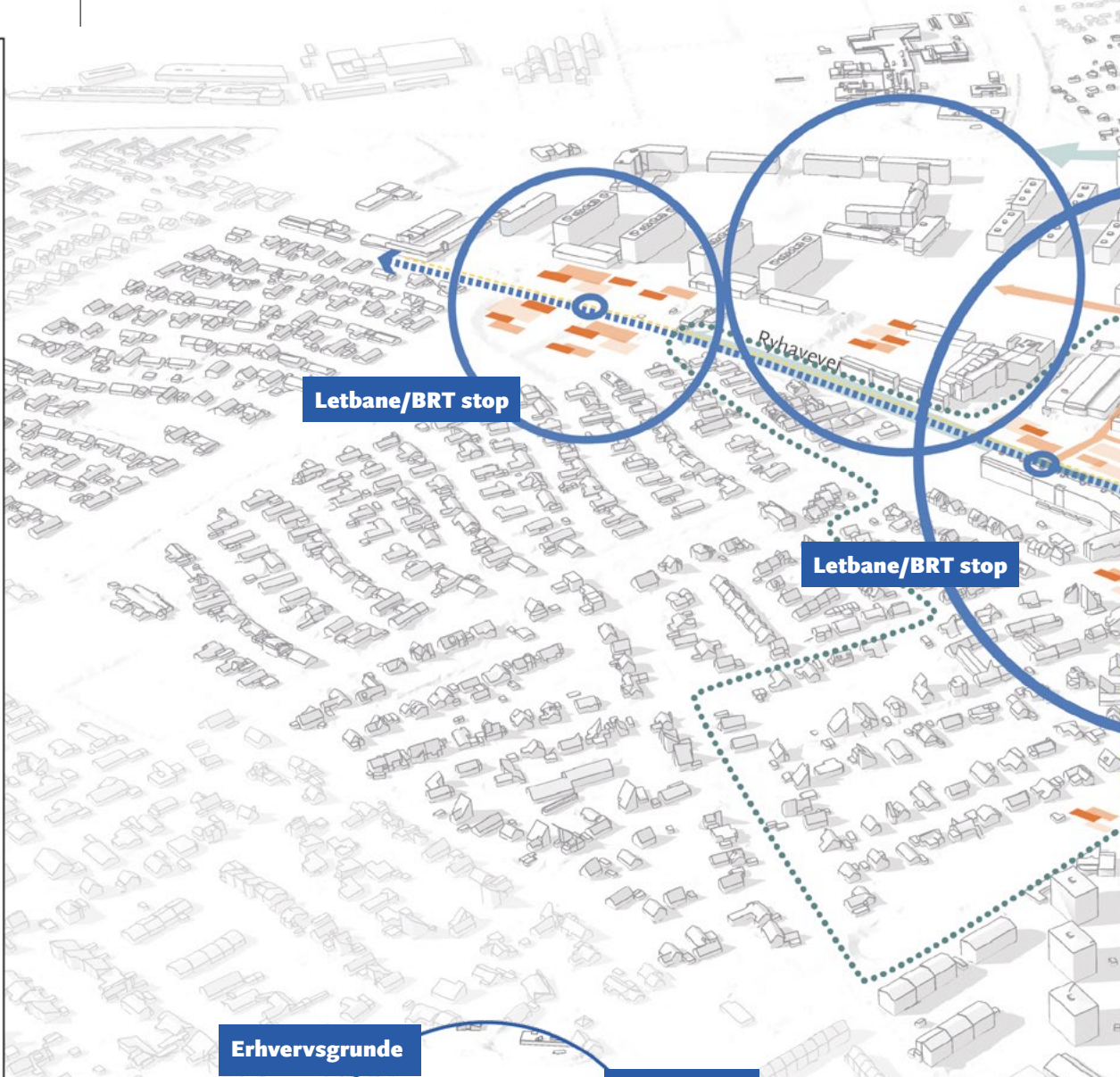
I kommuneplanen er fortætningspunkter vist som en principiel 500 m radius fra et eksisterende eller planlagt standsningssted til letbane/BRT.

I planlægningen skal hvert enkelt projekt konkret vurderes i forhold til indpasning i det eksisterende miljø og de politiske strategier. Herudover skal kommende projekter vurderes ud fra, om de understøtter intentionerne i Udviklingsplanen for Bispehaven, samt arkitektonisk kvalitet og bæredygtighed

VISION

Signaturforklaring

- Helhedsplanens afgrænsning
- Nærområdets vigtige vejforløb
- Hasle hovedgade
- Nye forbindelser
- Nye krydsningsmuligheder
- Potentielle fremtidige mødesteder
- Eksisterende mødesteder
- Vejtræer
- Mere grønt på torvet
- Principiell placering af Letbane / BRT stop
- Fortætning langs Viborgvej
- Bebyggelser
- Ny udvikling
- Villa
- Rækkehuse
- Ønsket om fortætning Etagebolig
- Alment <4
- Almen + 4 etager
- Erhverv, offentligt



Letbane/BRT stop

Letbane/BRT stop

Erhvervsgrunde

Hasle plejeboliger

Bispehaven

Ny byudvikling

Krydsningmulighed

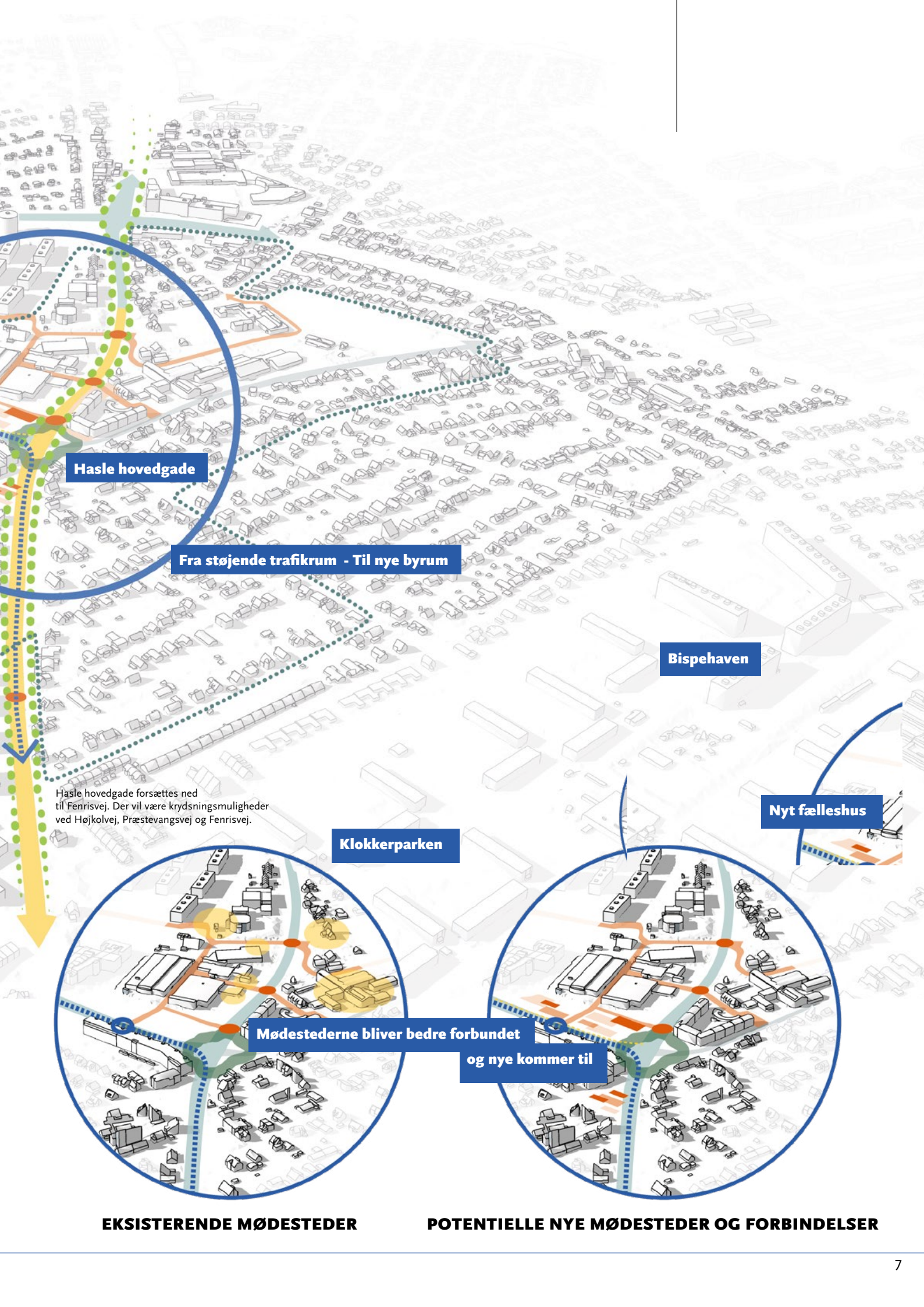
Hasle hovedgade

Nye vejtræer

Fortætnings langs Viborgvej

TRAFIK: KRYDSNING AF VIBORGVEJ

TYDELIGERE BYIDENTITET



Hasle hovedgade

Fra støjende trafikrum - Til nye byrum

Bispehaven

Hasle hovedgade forsættes ned til Fenrisvej. Der vil være krydsningsmuligheder ved Højkolvej, Præstevangsvej og Fenrisvej.

Klokkerparken

Nyt fælleshus

Mødestederne bliver bedre forbundet og nye kommer til

EKSISTERENDE MØDESTEDER

POTENTIELLE NYE MØDESTEDER OG FORBINDELSER

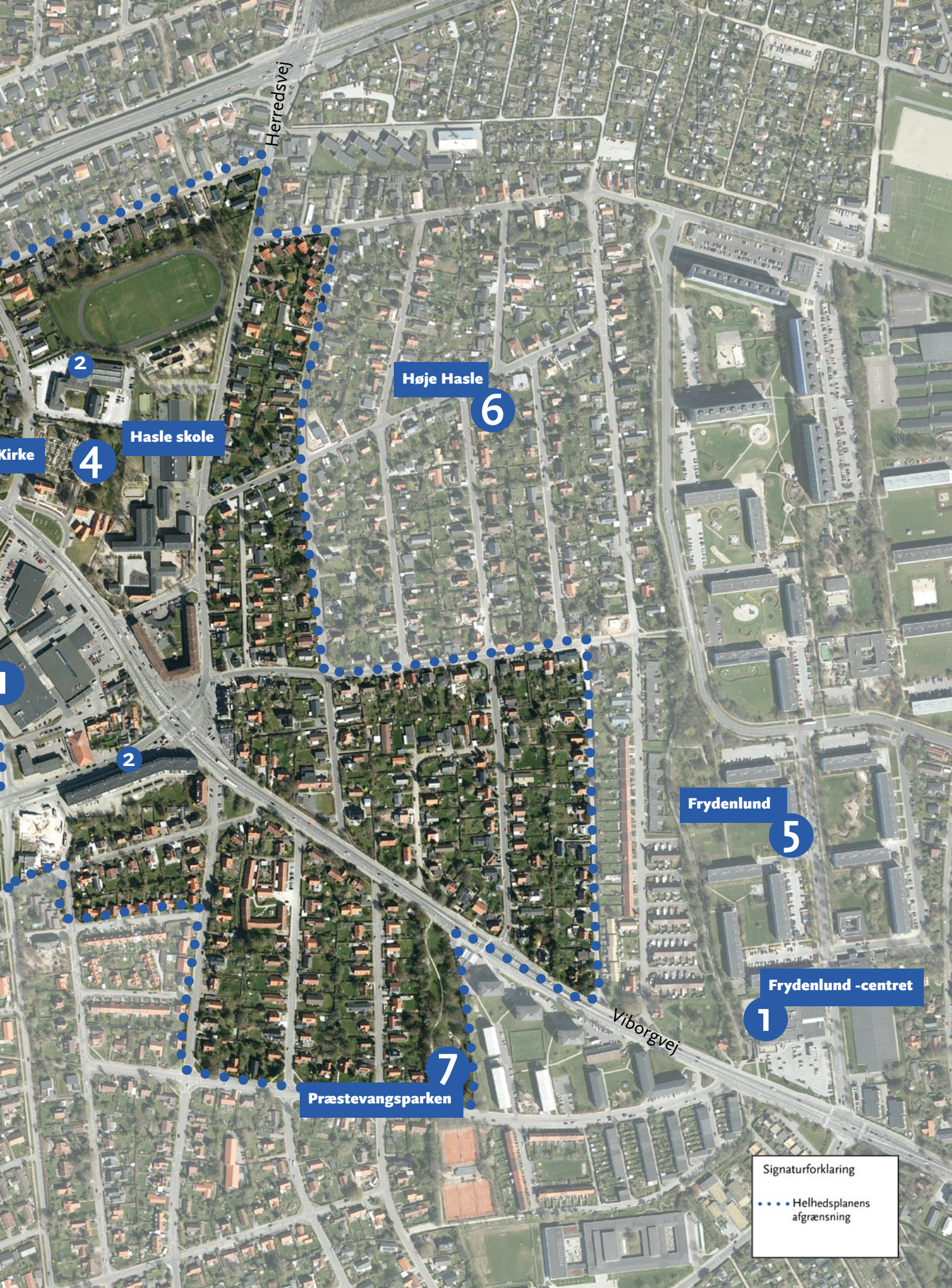
1:5000

Områdernes primære anvendelse i dag.

Helhedsplanen har som delmål at blande funktionerne og boligtyperne lidt mere i Hasle, end de er i dag, for at skabe en mere afbalanceret bydel – med et mere tæt centerområde.

- 1. Centerområde
- 2. Blandet bolig og erhverv
- 3. Erhvervsområde
- 4. Offentlige formål: skole, dagtilbud
- 5. Almene boliger
- 6. Ejerboliger: Høje Hasle, Klokkerbakken
- 7. Rekreativt område





Herredsvej

Høje Hasle

Hasle skole

Frydenlund

Præstevangsparken

Frydenlund -centret

Viborgvej

Signaturforklaring
••••• Helhedsplanens afgrænsning

BAGGRUND FOR HELHEDSPANLÆGNING

Planproces, politiske beslutninger og investorinteresse

Fortætning

Kommuneplan 2017 indeholdt mål om 50.000 flere indbyggere i Aarhus inden 2030 og 2.000 nye arbejdspladser om året. Hvis vi når dette mål, er der 250.000 arbejdspladser i Aarhus samt mange flere uddannelsespladser – med tilhørende transportbehov i 2050.

Kommuneplanen arbejder med en todelt strategi for hvordan, vi skaber plads til de mange nye indbyggere, studerende og arbejdspladser. Dels omdannelse i den eksisterende by, men også nye byer i fx Lisbjerg og Nye. Udviklingen skal være socialt, økonomisk og miljømæssigt bæredygtig, hvilket bl.a. kræver at vi reducerer arealforbrug og biltransport pr borger.

Ved at bygge tættere på udvalgte steder, kan vi fastholde en lavere tæthed andre steder. Der er faktisk plads til både luft og nye grønne områder samtidig med, at vi bliver flere. Vi kan fx omdanne tidligere hospitaler, udtjente erhvervsområder eller bygge højere. Og husk - fortætning kommer i mange størrelser, og ikke altid højt; fx som rækkehuse i stedet for parcelhuse i et villakvarter, og andre steder måske i form af etageboliger i 4-6 etager.

Fortætning af den eksisterende by skal primært ske i omdannelsesområder, vækstakser eller fortætningspunkter. Her ved kan byudvikling understøttes af god infrastruktur og offentlig service. Vi opnår nok befolkningsgrundlag til at sikre bydele med egne butikker, institutioner, idrætsfunktioner og kollektiv transport. Vi kører også mindre i bil, når der ikke er så langt mellem tingene.

Området omkring Hasle Torv er udpeget som et fortætningspunkt, hvilket betyder at kommunen her kan give mulighed for at bygge mere end de nuværende kommuneplanrammer tilsiger. Den forventede linjeføring for letbanen /BRT via Viborg-

vej/Ryhavevej er udpeget som en vækstakse, hvilket også betyder, at vi er villige til at fortætte og forny her når der indkommer gode projekter.

Kommunen kan nemlig afslå at hæve kommuneplanrammerne for nybyggeri, hvis det foreslåede projekt ikke vurderes at have god kvalitet eller være veltilpasset. Højere og tættere byggeri skal bidrage positivt til områdets udvikling ud fra ét eller flere politiske pejlemærker – ved fx at forbedre miljøet, trafikale løsninger, at bidrage med ønskede boligtyper eller med bedre byrum.

Hvad er en helhedsplan

Helhedsplaner skal lave rammer for et større område end dét, som en lokalplan typisk dækker – fx for en bydel eller lokalsamfund. Denne helhedsplan skal sikre sammenhæng mellem planer, nybyggerier, infrastruktur, rekreative arealer med mere i området ved Viborgvej/ Ryhavevej/Hasle Torv.

Helhedsplaner skal bruges strategisk til at udpege en retning for byens udvikling mod mere sammenhængende og bæredygtige lokalsamfund. Denne plan skal sætte ord og billeder på, hvorfor byudvikling er ønskværdig i Hasle, og på, hvad der er god kvalitet her.

Byudviklingen skal primært realiseres af private udviklere, som investerer i fortætning og omdannelse, under de forudsætninger, som opridses her i planen.

Visionen i helhedsplanen bygger på et bredt funderet analysearbejde, hvor mange interessenters bidrag er indarbejdet. Involveringen af borgere, lokale erhvervsdrivende, investorer og institutioner har givet retning og indblik i, hvilke områder, der er vigtige at prioritere og bygge videre på, men også hvor der er plads til forbedringer.

Kommuneplan 2017 Retningslinjer for fortætningspunkt

1) Fortætning af centerområder uden for Midtbyen skal ske efter helhedsorienteret planlægning, som omfatter hele eller dele af centerområdet eventuelt kombineret med fortætningsønsker i centrets omgivelser. Den principielle centerstruktur i Aarhus Kommune fremgår af kortet *Principiel centerstruktur*, side 34.

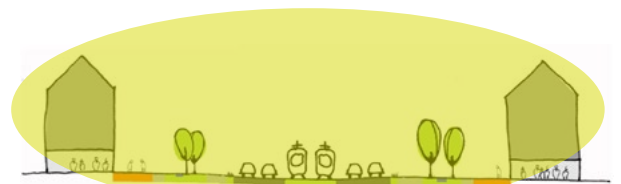
2) Uden for Midtbyen bør butikker, private og offentlige servicefunktioner og kulturtilbud lokaliseres centralt i byområdet i nær tilknytning til centerområder eller stationsområder.



En helhedsorienteret tilgang



Traditionel planlægning - silo opdel



Helhedsplanlægning - holistisk menneskeorienteret planlægning

1:20000

Kommuneplan 2017 har udpeget fortætningspunkter og vækstakser forskellige steder i kommunen, for at signalere, at vi er villige til at tillade fortætning og omdannelse nær ved god infrastruktur og offentlig service – når udviklingsprojekterne har høj kvalitet og er tilpasset den lokale kontekst

Fortætningspunkt
fra Kommuneplanen -



- til endelig udformning
i helhedsplanen

Udviklingsplanen for Bispehaven

Fortætningspunkt Brabrand

Fortætningspunkt Gellerup

Brabrand Sø

Viborgvej

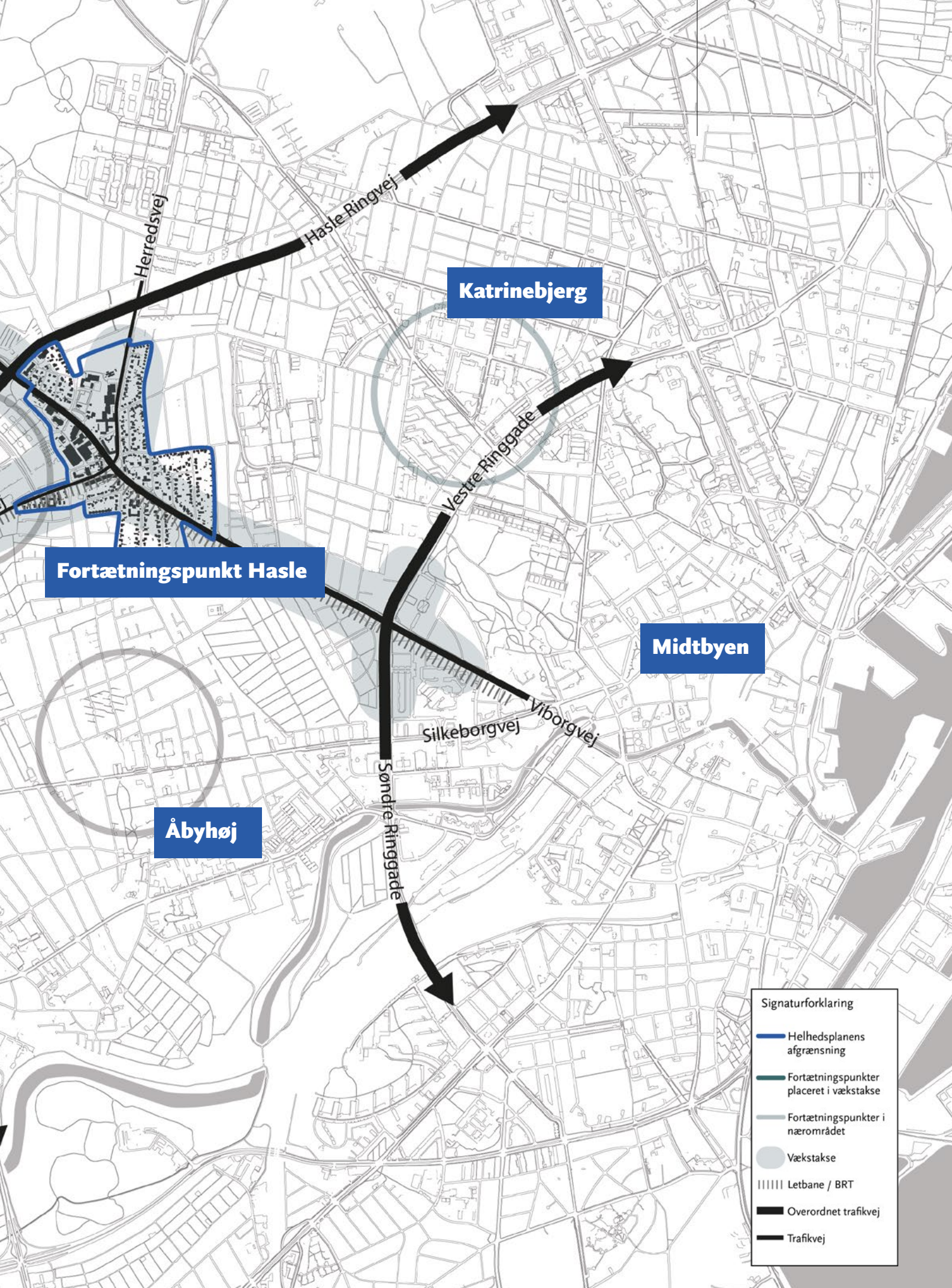
Ryhavevej

Edwin Rahrs Vej

AbyRingvej

Silkeborgvej

Viby Ringvej



Fortætningspunkt Hasle

Katrinebjerg

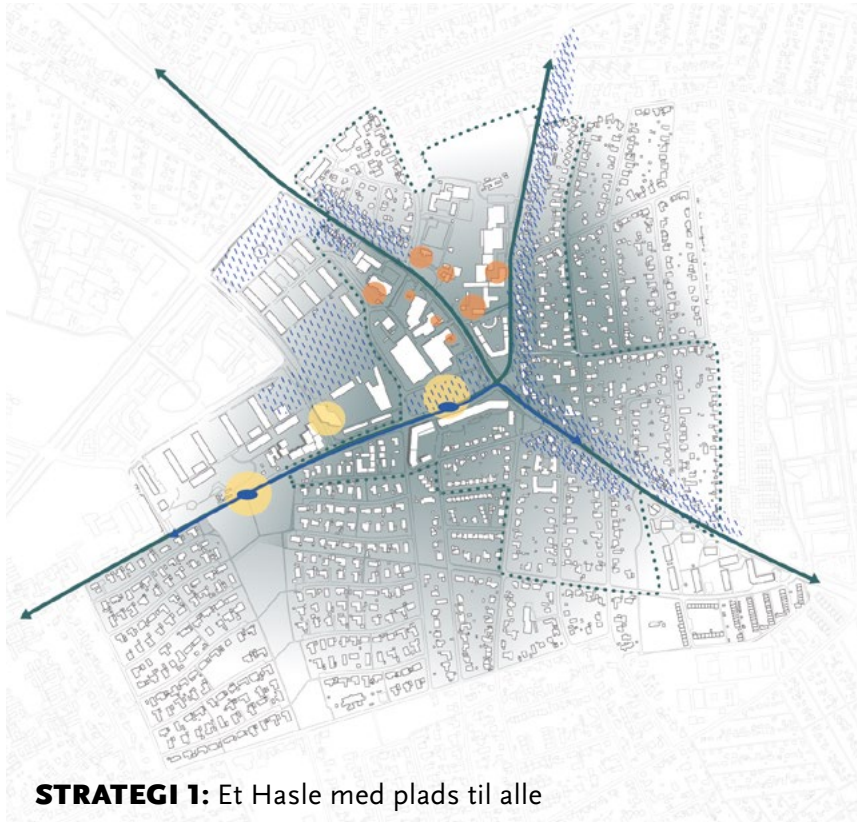
Midtbyen

Åbyhøj

- Signaturforklaring**
- Helhedsplanens afgrænsning
 - Fortætningspunkter placeret i vækstakse
 - Fortætningspunkter i nærområdet
 - Vækstakse
 - ▨ Letbane / BRT
 - Overordnet trafikvej
 - Trafikvej

HELHEDSPLANENS STRATEGIER:

STRATEGI 1: ET HASLE MED PLADS TIL ALLE

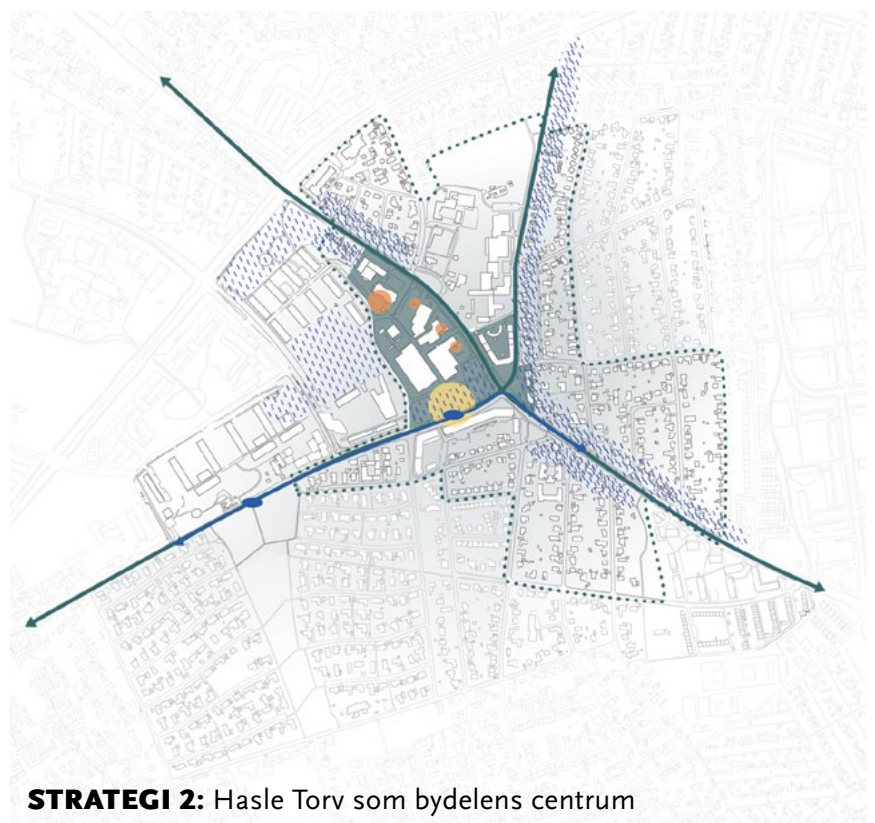


Hasle består af mange mindre kvartere; Kalenderkvarteret, Herredsvang, Høje Hasle, Klokkerparken, Bispehaven og Frydenlund for bare at nævne nogle. Kvartererne er opdelt af veje og parker, men også af mentale skel mellem ung/gammel, indvandrere/etniske danskere og mellem rig og fattig.

Gennem helhedsplanlægningen håber vi på at kunne knytte bånd mellem mennesker gennem (nye) mødesteder, funktioner og bedre stiforbindelser, hvor bydelens beboere kan mødes og nedbryde fordomme og skel.

Planlægning på tværs af kommunens fagskel skal sikre, at der også i fremtiden er daginstitutioner og skolepladser nok til nye børn i Hasle, idrætsfaciliteter, et varieret udbud af boligtyper og anden offentlig service.

STRATEGI 1: Et Hasle med plads til alle



STRATEGI 2: Hasle Torv som bydelens centrum

Signaturforklaring	
	Helhedsplanens afgrænsning
	Centerområdet
	Nærområderne
	Potentiel fortætning
	Eksisterende mødesteder
	Potentielle fremtidig mødesteder
	Letbane / BRT stop

STRATEGI 2: HASLE TORV SOM BYDELENS CENTRUM

Når man i dag passerer Hasle Torv, er det ikke sikkert man når at opdage, at dette er bydelens hjerte! Her er ganske vist butikker, torv, skole og kirke, men byrummene virker usammenhængende og er stærkt domineret af støj og gennemkørende trafik.

Når vi i planen siger "Hasle Torv" tænker vi i øvrigt ikke kun på selve torvepladsen – men på området med butikker omkring krydset mellem Viborgvej og Ryhavevej / Herredsvej i mere bred forstand.

Den centrale del af Hasle trænger til en fornyelse, så alle kan se, at dette er Hasles centrum – med levedygtige butikker, smuk arkitektur, trygge byrum og god tilgængelighed langs og på tværs af de store veje.

I planlægningen skal vi både se på, hvordan vi kan fastholde små lokale butikker, hvilke andre funktioner vi savner i centerområderne og på, hvordan vi skaber bedre byrum og trafikal sammenhæng, der gør det nemt og godt at handle her.

STRATEGI 3: Fortætning og fornyelse langs større veje og centerområdet



STRATEGI 3: FORTÆTNING OG FORNYELSE

Ved at bo tættere i byen, er vi flere om at dele butikker, skoler, parker og veje, hvilket kan være rigtig positivt, hvis vi forstår at bygge og omdanne med respekt for både historie, menneskelig skala, trafikmønstre og klima.

Helhedsplanlægning skal være med til at skabe byrum og områder med plads til leg, kultur og mødesteder på tværs af befolkningsgrupper og boligområder i Hasle. Byrum som er trygge at opholde sig og færdes i.

Afsnittet omhandler de fysiske rammer for byliv: arkitektur, byrum, rekreative områder og mobilitet. Vi kommer med konkrete anbefalinger og retningslinjer til at styrke og forny bydelens sammenhængskraft med respekt for det, der er værdifuldt i Hasle.

Vi beskriver forskellige delområder, som vi opfatter dem i dag og kommer med bud på, hvordan hvert af disse områder kan omdannes eller forskønnes ud fra mål om balance og variation i arkitektur og byrum.

RELATEREDE PLANER I LOKALOMRÅDET:

Relaterede planer i lokalområdet

Helhedsplanen for Hasle C hænger nøje sammen med blandt andet Kommuneplan 2017, Udviklingsplanen for Bispehaven, Ellekær og nærområder samt planlægningen for 2. etape af letbanen eller BRT (Bus Rapid Transit).

Aarhus Kommune arbejder tæt sammen med Østjysk Bolig samt Transport-, Bygnings- og Boligministeriet om en gennemgribende omdannelse af Bispehaven, som jo er forbundet med centerområdet. Helheds- og Udviklingsplanen koordineres og afstemmes løbende. I Bispehaven planlægges nedrivning, nybyggeri og nye veje og stier, som skal binde Bispehaven bedre med resten af bydelen. Udviklingsplanen for Bispehaven skal ligeledes konkretiseres gennem lokalplaner og borgerinddragelse.

Hertil kommer to vedtagne lokalplaner som aktuelt er ved at blive realiseret; Nr. 1057 for en butiks- og boligbebyggelse på Ryhavevej/Klokkerbakken og nr. 1082 for et nyt fælleshus på Rymarken og butiks- og boligbebyggelse på Ryhavevej.

Der er også igangsat lokalplanlægning for ombygning af Frydenlundcenteret, nedrivning af blokke i Bispehaven og for omdannelse af en del af erhvervsområdet ved transformerstationen på Ryhavevej 50.

Alle planerne bliver til i nært samarbejde med bydelens beboere og handelsdrivende. Men også i samarbejde med politikere og udviklere, der ikke kun er ser på, hvad der er godt i Hasle i dag – men også er optagede af, at gøre Hasle endnu bedre i fremtiden.

I et senere afsnit kan du læse mere om, hvilke andre nationale og kommunale planer og politiske beslutninger denne plan relaterer til.

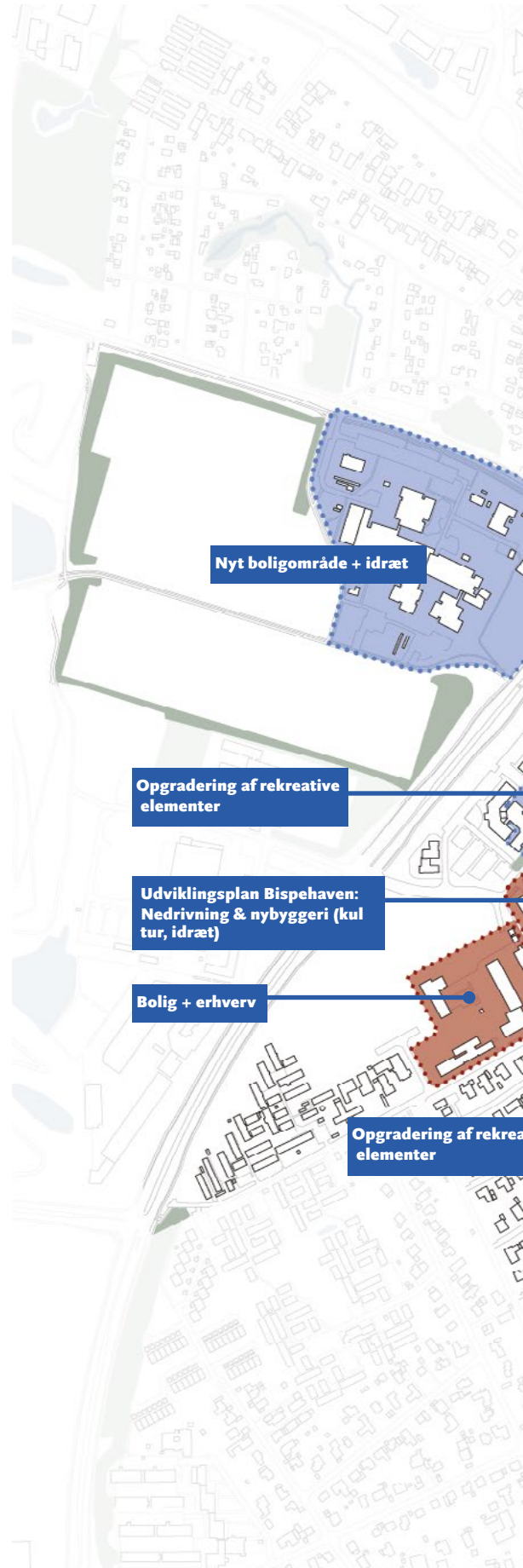
Retningslinjer: Kommuneplan 2017

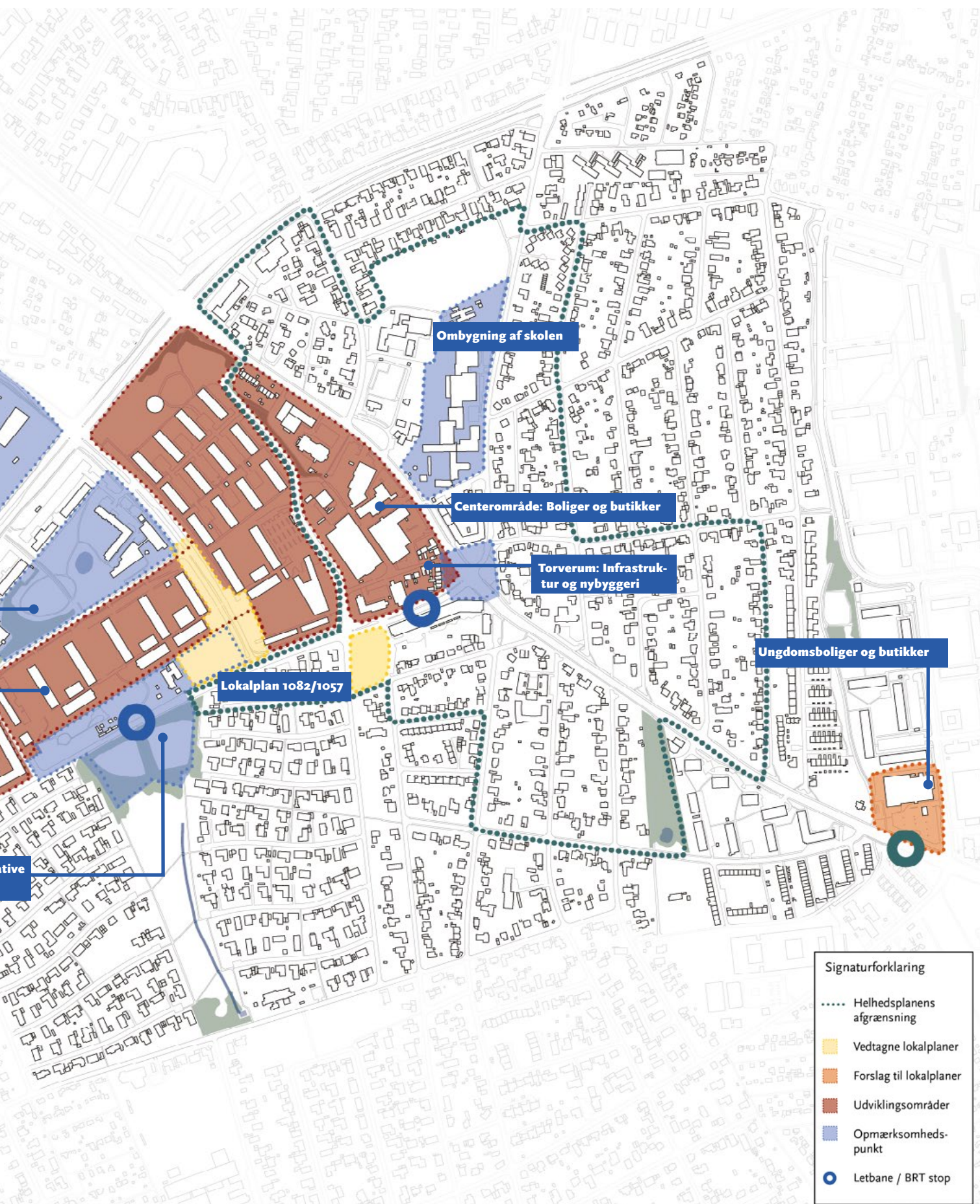
2) Uden for Midtbyen bør butikker, private og offentlige servicefunktioner og kulturtilbud lokaliseres centralt i byområdet i nær tilknytning til centerområder eller stationsområder.

a.) Ældreboliger og boliger til bevægelseshæmmede kan også placeres ud fra hensyn til nærhed til eksisterende lokalcentre.

b.) Institutioner mv. kan også placeres ud fra hensyn til trafiksikre forbindelser, nærhed til boligbebyggelse, samarbejdende institutioner og grønne områder.

4) I lokalplanpligtige byudviklingsprojekter skal udvikles nye mødesteder til området tilpasset projektets størrelse. Mødestederne bør være placeret og udformet, så der skabes positivt samspil med nærområdet.





Ombygning af skolen

Centerområde: Boliger og butikker

Torverum: Infrastruktur og nybyggeri

Ungdomsboliger og butikker

Lokalplan 1082/1057

ative

- Signaturforklaring**
- Helhedsplanens afgrænsning
 - Vedtagne lokalplaner
 - Forslag til lokalplaner
 - Udviklingsområder
 - Opmærksomhedspunkt
 - Letbane / BRT stop

FORTÆLLINGEN OM HASLE

I dette afsnit kan du læse om, hvordan landsbyen Hasle har formet sig siden middelalderen og om, hvilke træk fra forhistorien, som stadig kan ses. Om, hvordan Hasle har udviklet sig til at være en forstad i en sammenvokset storby med store indfaldsveje og voksende trafikmængder.

Landsbytræk

Landsbyen Hasle stammer fra middelalderen og lå oprindeligt centreret omkring vejen til Viborg. Med landboreformen i 1700 tallet, blev det muligt for gårdejerne at styre deres egen bedrift og flere gårde flyttede ud på egen mark, mens andre blev liggende inde i landsbyen. Da den enkelte gård nu skulle ligge på eller meget tæt ved egne jorder, opstod den kendte stjerneudstyknings, som også kan ses i Hasle. Enkelte markveje er fortsat synlige som regulære vejforløb, men den senere udvikling har udvisket de fleste spor. Herunder stjerneudstyknings på kort fra ca. 1900

Hasle er oprindeligt en uregelmæssig vejforsteby med en struktur, hvor gårde lå omkring byens fællesareal – forten – hvor også gadekæret typisk lå. Forten antages at have haft sit forløb omkring Viborgvej; særligt foran kirken, midtvejs med gadekæret (Kærtøften) og to vejudvidelser længere mod syd (Tingvej og Ryvej) vest for Viborgvej.

Helt op til ca. 1925 foregik udviklingen fra landsby til forstad forholdsvis langsomt, hvorefter udviklingen i 1950erne og 1960erne tog fart med bl.a. boligområderne Klokkeparkeren og senere Bispehaven. Udviklingen af arealerne omkring den gamle landsby foregik primært som udstykninger af landbrugsjord til parcelhuse – fx til Høje Hasle. Hasle kom ind under Aarhus Kommune i forbindelse med kommunalreformen i 1970.

Hasle Torv og den gamle landsby

Hasle kirke er fra 1100 tallet og kirkens placering er et validt fixpunkt i forhold til at aflæse historiske ændringer på ældre kort.

I dag er der kun få spor tilbage af den tidligere landsby; Viborgvej, Herredsvej samt Ryvej og til dels Ryhavevej er ældre vejforløb. Herredsvej er i dag ført sammen med Ryhavevej, som er blevet opgraderet til et mere markant vejforløb, modsat Ryvej, der er blevet neddroset og i dag har status som villavej.

Der er ingen ældre markering af selve Hasle Torv. Torvedannelsen er opstået i forbindelse med ændring af de store vejforløb Herredsvej og Ryhavevej, og ved opførelsen af den markante trefløjede etageejendom fra 40'erne, der danner byrummets nordlige væg. Begrebet 'torv' er sandsynligvis opstået i sammenhæng med de udadvendte funktioner i stueetagen langs Viborgvej i den markante boligejendom – sammen med en smal parallelvej langs Viborgvej, hvor det var let at komme til og fra, og hvor butikslivet blev trukket lidt væk fra den befærdede Viborgvej. Herudover kom der en bager og en bank på den østlige side af Herredsvej, hvilket forstærkede stedets identitet som lokalt torv.

Som nævnt, begynder Hasle at ændre sig omkring 1925 - den gamle forte bliver fyldt ud med bebyggelse flere steder og vejforløbene ændres gradvist. Herredsvej og særligt Ryhavevej ses mere markeret i forhold til visningen på kortet fra 1860-1893 og der er kun få spor tilbage fra den landsby. Udover vejforløbene og resterne af forten, er de små huse langs Kærtøften og kirken de eneste tilbageværende bygningsmæssige indikationer på, at der har været beboelse før nyere tid.

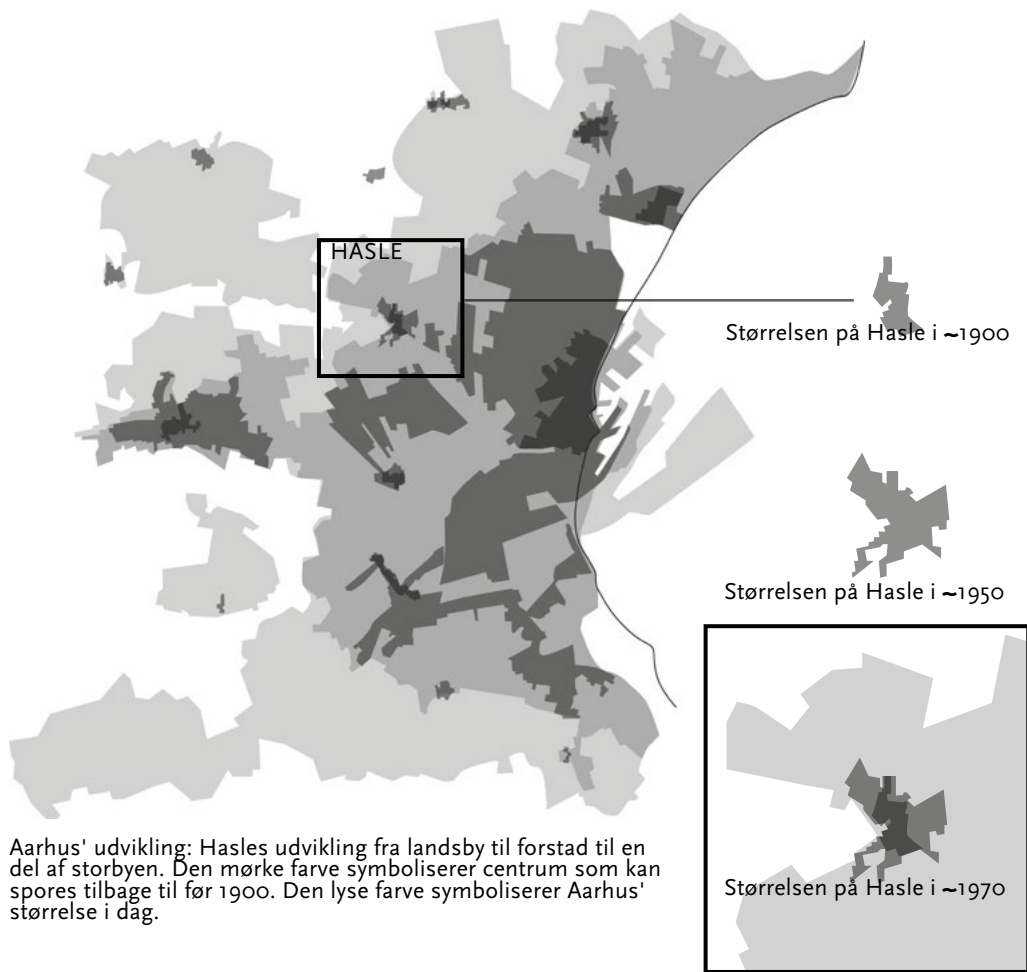
Faktabokse: kulturmiljø

Et kulturmiljø defineres som et geografisk afgrænset område, som ved sin fremtræden afspejler væsentlige træk af den samfundsmæssige udvikling.

Et kulturmiljø består altså af en helhed, et sted med mange fortællende elementer. Elementerne kan bestå af bygninger, anlæg, vej- og gadestruktur, særlige rumlige sammenhænge eller bebyggelsesstruktur men også landskabstræk, diger, alleer mv.

For det hele gælder, at det skal være fysisk og opfattes i en sammenhæng.

For at kunne udpeges som et kulturmiljø, skal det indeholde en kulturhistorisk fortælling, for eksempel om en hændelse, en epoke, større generelle tendenser, erhvervsformer eller en samfundsmæssig udvikling, af væsentlig betydning.



Aarhus' udvikling: Hasles udvikling fra landsby til forstad til en del af storbyen. Den mørke farve symboliserer centrum som kan spores tilbage til før 1900. Den lyse farve symboliserer Aarhus' størrelse i dag.



Kort fra Historisk Atlas: Hasle i ~ 1900



Kort fra Historisk Atlas: Hasle i ~ 1970

HISTORIE

Zoom

Forten har haft sit forløb langs Viborgvej særligt foran kirken

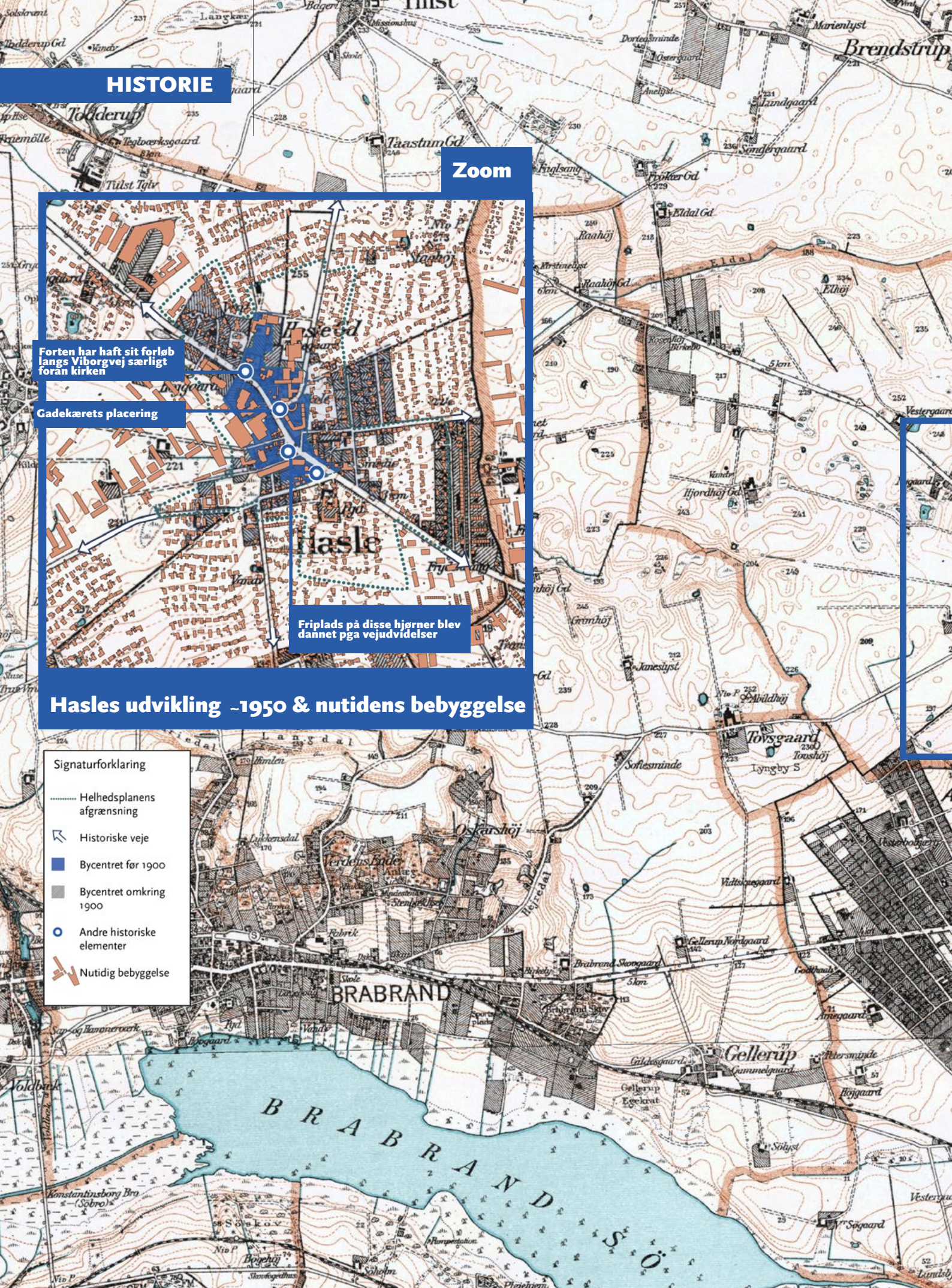
Gadekærets placering

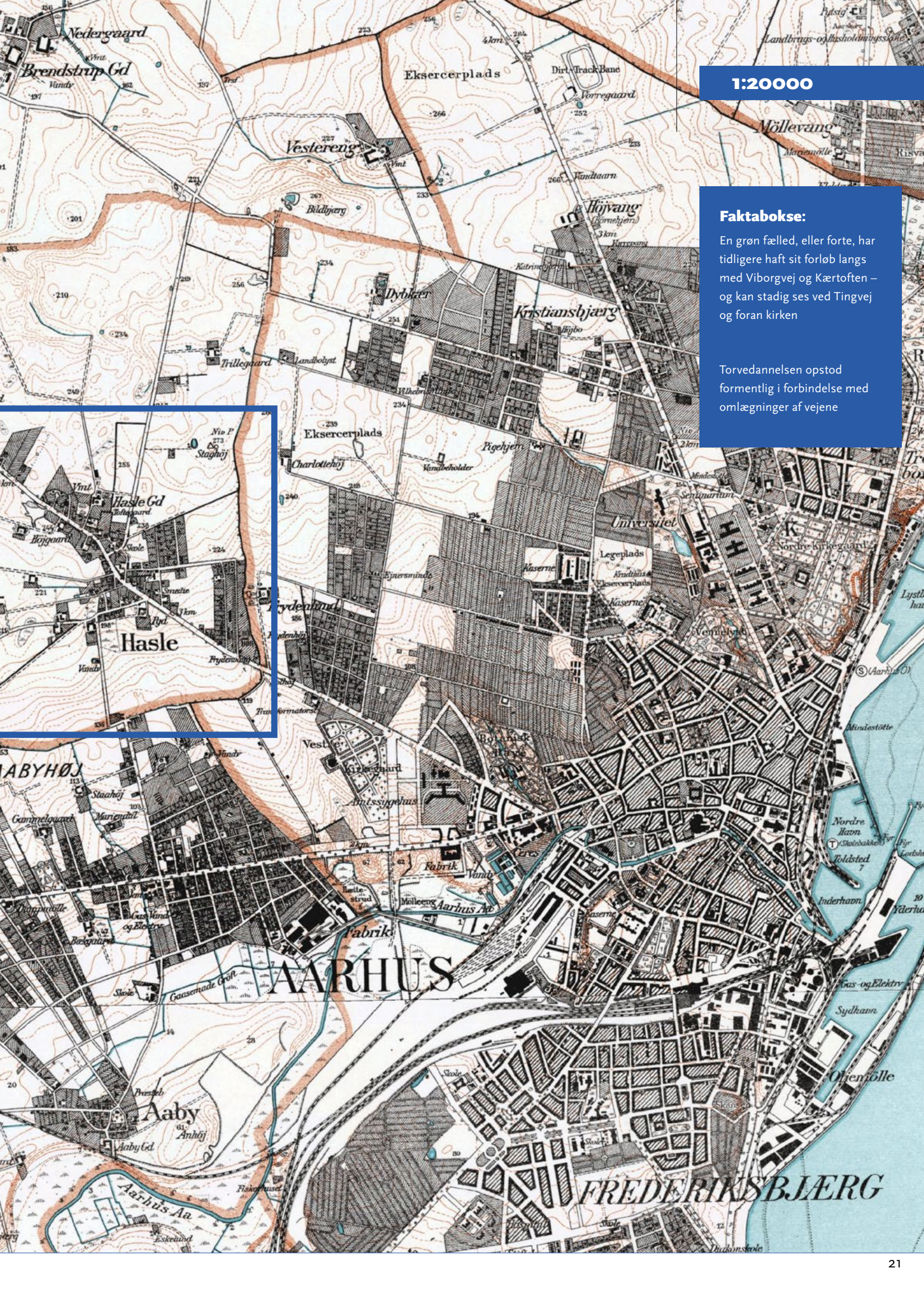
Friplads på disse hjørner blev dannet pga vejudvidelser

Hasles udvikling ~1950 & nutidens bebyggelse

Signaturforklaring

- Helhedsplanens afgrænsning
- ↔ Historiske veje
- Bycentret før 1900
- Bycentret omkring 1900
- Andre historiske elementer
- ↗ Nutidig bebyggelse



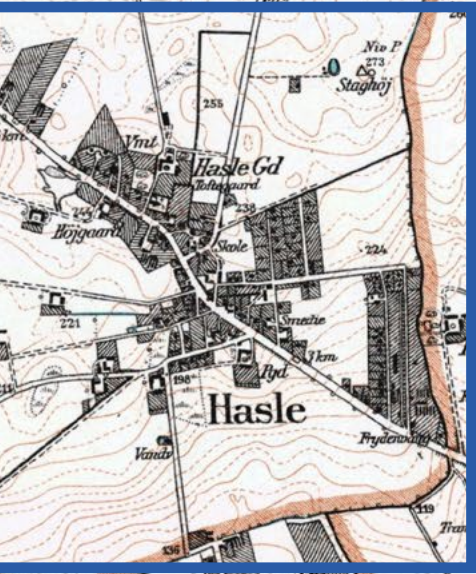


1:20000

Faktabokse:

En grøn fællod, eller forte, har tidligere haft sit forløb langs med Viborgvej og Kærtøften – og kan stadig ses ved Tingvej og foran kirken

Torvedannelsen opstod formentlig i forbindelse med omlægninger af vejene





Luftfoto Hasle torv 1966



Luftfoto Hasle torv 1979



Hasle skole i 1947, en lille landsbyskole



Udvidelse af skolen til en forstadsskole



Hasle i 1956. Torvet er også dengang med små butikker



Hasle torv i 1950 med små butikker



Luftfoto Hasle torv 1999



Luftfoto Hasle torv 2017



Ryhavevej 3 inden torvet blev lavet om i 2006



Hasle torv i 2005 inden nyt torverum i 2007



Haske kirke 1956. Hasle som afgrænsning mod det åbne landskab



Hasle torv kritisk knudepunkt ~ 1980

Fortællingen – hvad skal vi bygge videre på

Det virker ikke overbevisende at række direkte ud efter den middelalderlige fortælling i en eventuel omdannelse af torverummet, eftersom sporene fra fortiden og områdets befærdede karakter i dag ligger meget langt fra forhistorien. I nyere tid er torvet blevet omlagt, butikker er lukket og åbnet og selve torverummet fremstår støjplaget, forblæst og lidt goldt trods smuk belægning og nye træer. Butiksrækken i den trefløjede ejendom ser dog ud til at trives.

Helhedsplanen lægger op til at torvet kan omlægges eller forskønnes ud fra nutidige behov og ønsker til torvet og at resterne af den grønne forte ved kirken og sognehuset kan forstærkes med ny beplantning.

Når man kører ad Viborgvej i dag, er der ikke en entydig identitet der fortæller dig, at du er nået til hjertet af Hasle, men for dem der bor her, udgør torvet, skolen og kirken centrum af bydelen. Hvis man da ikke har vendt ryggen til området og i stedet vendt sin loyalitet mod Åbyhøjs centrum, som for nogle virker mere bymæssig og trafikalt tilgængeligt.

Viborgvej er en af de otte vigtige hovedveje/indfaldsvej, der fører ind til Aarhus og har også været det historisk set. Langt størstedelen af bebyggelsen omkring Viborgvej inkl. Vestre Kirkegård og Aarhus BSS er opført/anlagt i 1920erne og 1930erne. Frydenlundbebyggelsen og -centret er opført i 60erne og 70erne.

Der er kun få bevaringsværdige villaer langs strækningen mellem Ringgaden og Ringvejen set ud fra en SAVE-vurdering: Der er ingen udpegede kulturmiljøer omkring denne del af Viborgvej. Bebyggelsen fremstår ret sammensat og forskelligartet i sin arkitektur og skala. Strækningens landskabelige kvaliteter består primært af markante træer i private haver op til Viborgvej.

Ved Vestre Kirkegård står resterne af en lindeallé plantet i 1975. Alléen gik tidligere fra Ringgaden til Præstevangsvej, men der er kun 8 træer tilbage. Gaderummet her har primært karakter af at være en indfaldsvej i en forstad.

Når man nærmer sig Tingvej fra syd, på Viborgvej, ser man den højtliggende gamle landsbykirke og vender man sig om, er der en sigtelinje til rådhusårnet og en flot udsigt ind over byen.

På den vestlige side af Viborgvej, ved Ryhavevej og Kærtøften er historien så godt som udvisket – de ældre huse, som er tilbage her, er slidte og ikke umiddelbart værd at bevare – hvilket giver mulighed for at lave en ny fortælling om Hasle Torv.

Ryhavevej er en lang og forholdsvis lige vej, med villaer på den ene side og etageboliger på den anden. I den ene ende bymæssig og i den anden ende som en lukket villavej.

Klokkerparken er en kommunalt ejet park fra 60'erne, som indgår i planerne om, hvordan Hasle forbindes bedre med Bispehaven. Nogle af ideerne går på at udvikle den nordlige del af parken mod Ryhavevej, til at blive mere imødekommende og funktionel end i dag - med respekt for den oprindelige landskabsplan og bebyggelse, som er udpeget som et kulturmiljø i kommuneplanen. Du kan læse mere om kulturmiljøet og bebyggelsen i strategi #3.

RETNINGSLINJER FRA KOMMUNEPLAN 2017

- 31) I de udpegede bevaringsværdige kulturmiljøer skal de kulturhistoriske værdier sikres, styrkes og anvendes aktivt, når der sker ændringer i kulturmiljøet. Markante rumlige træk og historiske elementer bør opretholdes og fortsat udgøre visuelle historiske referencer i områderne. Der skal vises hensyn over for områdets oplevelses- og fortælle værdi.
- 32) De bevaringsværdige sammenhænge skal løbende forbedres. Ved planlægning og enkeltsagsbehandling skal der være generel opmærksomhed på det miljø, projektet indgår i. Hvis miljøet umiddelbart fremstår i en sammenhæng med kulturhistoriske værdier, der vil forringes, skal bevaringsværdierne kortlægges og sikres.



HASLE I DAG, BORGERNES BIDRAG

Følgegruppe, borgermøder og høringer

I forbindelse med henholdsvis helhedsplanen, udviklingsplanen for Bispehaven og andre lokalplaner i området, har der været afholdt flere borgermøder og offentlige høringer, hvor bl.a. fællesråd, skole og borgere fra Hasle har deltaget i stort tal og med stort engagement. På møderne er der både blevet snakket om den samlede planlægning i lokalområdet og om de enkelte planer.

For at få en tættere dialog med lokalområdet, blev der i januar 2020 nedsat en følgegruppe på nærværende plan, med borgere fra forskellige dele af området og med deltagelse af erhvervsfolk og udviklere. Sammen med planlæggerne fra Aarhus Kommune har de arbejdet med at blive klogere på områdets bestående værdier og på, hvor der er potentiale for forbedring og fornyelse.

Følgegruppen deltog samlet i tre workshops, hvor formålet var at diskutere udfordringer og muligheder for udvikling

i området, set ud fra følgegruppens eget perspektiv. Den lokale viden om området har dermed tjent som en slags byggeklodser i helhedsplanen.

F.eks. hjalp følgegruppen med at kaste lys over, hvilke områder i Hasle, der kan være utrygge at færdes i, af forskellige årsager. Et andet tema stillede skarpt på, hvilke byrum der har potentiale til forbedring, herunder snakke om, hvilke elementer borgerne i Hasle sætter mest pris på, og hvilke de føler sig udfordret af.

Et tredje tema handlede om Hasles vej- og stiforbindelser, og om hvad der kan gøres for at forbedre flowet i trafikken og sammenhængen i bydelen på tværs af store veje og forskellige boligområder.

Disse tre temaer, samt fællesrådets lokal-samfundsbeskrivelse af, hvordan de opfatter bydelens styrker og forbedringspotentialer samt mange andre synspunkter er indsamlet tidligt i processen. Borgernes egne erfaringer er dermed blevet brugt til at skrive helhedsplanen.



Der er fortsat grupper, som arbejder med udviklingsplanen for Bispehaven og der vil også fremover blive flere chancer for at deltage i debatten og udviklingen af Hasle.

Helhedsplanen er tænkt som en forventningsafstemning mellem borgere, udviklere, politikere og planlæggere om, hvor der kan ske udvikling, og hvor der hellere skal være bevaring af eksisterende værdier. Planen har mål og retningslinjer for tre overordnede strategier samt anbefalinger og forslag til konkrete tiltag, der kan realiseres i lokalområdet.

Helhedsplanen opstiller kun de overordnede rammer for, hvordan der kan ske byudvikling i centerområdet omkring Hasle Torv/Viborgvej. Selve udmøntningen af rammerne skal ske gennem efterfølgende kommuneplantillæg, lokal- og mobilitetsplaner med mere detaljerede bestemmelser for et kommende projekts udformning og udseende – alt sammen baseret på helhedsplanens vision og retningslinjer. Der vil være separate høringer for alle lokalplaner og i nogle tilfælde også borgermøder.

Byggerier der er så små, at der ikke skal laves lokalplan, kan gennemføres via byggesagsbehandling, men også mindre nybyggerier eller omdannelse skal vurderes på, om de bidrager til at opfylde visionen om et mere levende og sammenhængende bycentrum i Hasle – med kvalitet og respekt for bydelens skala og struktur.



Faktabokse:

For at imødekomme lokalområdet, blev der i januar 2020 nedsat en følgegruppe af borgere fra forskellige dele af området, erhvervsfolk og udviklere

Her på kortet kan du se nogle af de observationer og ønsker som følgegruppen har bidraget med.

Signaturforklaring

..... Helhedsplanens afgrænsning

Stregdesignet illustrerer:

— Køretøjer
..... Blødetrafikanter

Bevægelseslinjer i dag

— Myldretid, usikker
— Indfaldsvej, barriere
— Uønsket omkørsel
..... Skolevej

Ønsker til forbindelser

— Nye overgange
..... Nye stiforløb
— Nye vejforløb

Parkeringsområder

..... U hensigtsmæssig
..... Ønske til nye

Områder i dag

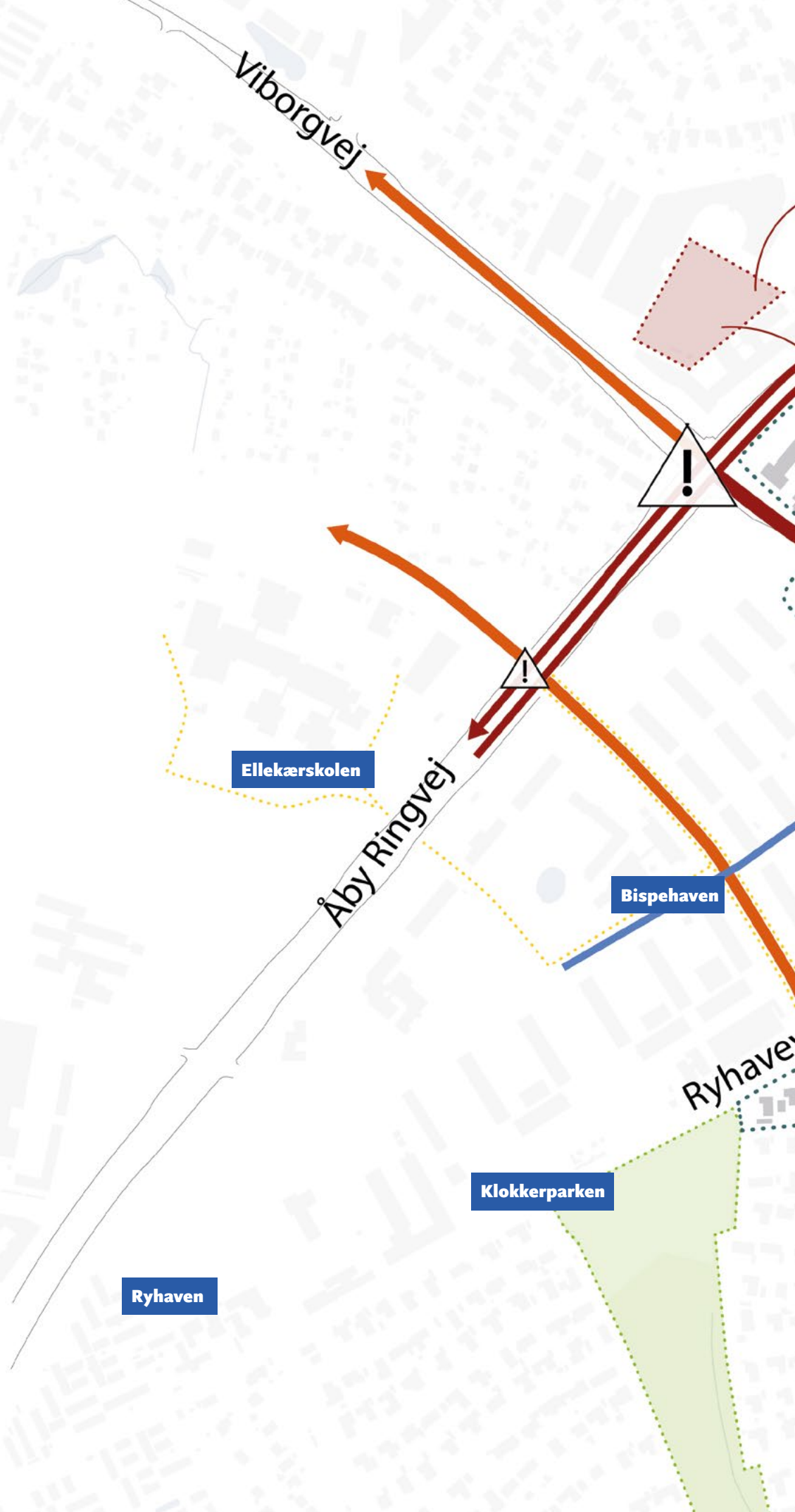
..... Butiksområder
..... Ønske til nyt byliv

Utrygge områder i dag

! Trafik skaber farlige situationer

! Vindforhold

! Kriminalitet





ET HASLE MED PLADS TIL ALLE

De overordnede mål for et Hasle for alle, er:

- At Hasle fortsat skal være en bydel, hvor det er godt at bo, fordi her er attraktive boliger, grønne områder, handelsliv og gode daginstitutioner
- At skabe rammerne for en bydel, der hænger bedre sammen – trafikalt, funktionsmæssigt og socialt
- Skabe bedre mødesteder i byrum og parker, fx i et centerområde med gode handelsmuligheder og byliv
- At gøre det lettere og tryggere at cykle, gå eller tage den kollektive trafik, fremfor bilen

Selvom helhedsplanen primært handler om fysisk planlægning, hænger den også sammen med andre politikker og tiltag indenfor fx integration, sundhedsfremme, boligpolitik, beskæftigelse og fritidstilbud. I dette afsnit kan du derfor både læse om boligtyper, integration, og om hvilken offentlig service, Aarhus Kommune gerne ser indarbejdet i det centrale Hasle.

Blandende boligtyper og befolkningsgrupper

Målet med Helhedsplanen er primært at sætte klare rammer for byudvikling i et afgrænset område. Men planens bredere sigte er bedre balance i Hasle generelt, i og udenfor afgrænsningen.

Vi ønsker at blande boligtyperne mere i de enkelte boligområder og at tiltrække flere institutioner, indkøbssteder, idræts- og kulturfunktioner til Hasles centrum. Nye muligheder for omdannelse samt opgradering af infrastruktur og offentlig service, skal få private udviklere og kommune til at investere i og sikre Hasles status som en attraktiv bydel.

Hasle indeholder et bredt udsnit af den danske befolkning fordelt på alder, indkomst og etnicitet, men på kvartersniveau er der kun ganske lidt blanding af grupperne. Tendensen er, at den økonomisk set bedrestillede del af befolkningen bor i villakvartererne og dem med færre penge bor i de almene boligområder. Befolkningen i villakvartererne er generelt i den høje ende aldersmæssigt, og modsat har mange yngre familier ikke råd til at købe egen bolig og bor derfor alment. Tendensen er desuden at de ikke-etniske danskere primært bor alment i Frydenlund og Bispehaven.

Opdeling af befolkningen i forskellige etniske, religiøse eller sociale grupperinger på hvert sit geografiske område kaldes også "segregering". Segregering medvirker til forstørre forskellene mellem rige og fattige og det kan have en negativ effekt på børn og unges adfærd og livsforløb, hvis de ikke har positive rollemodeller og oplever positiv forskellighed i deres eget boligområde.

Koncentration af ikke-etniske danskere med ensartet baggrund kan dog også have fordele, fordi sammenholdet og identitetsfølelsen inden for gruppen styrkes, når den kulturelle arv blandt beboerne er fælles. Der er gode eksempler på, at etniske minoriteter etablerer sociale institutioner, som støtter medlemmerne i fx at danne relationer til det øvrige samfund - som fx Bydelsmødrene i Gellerup. Der kan desuden opstå lokale etniske arbejdsmarkeder som Bazar Vest, med beskæftigelsesmuligheder inden for detailhandel, servicevirksomhed og småhåndværk.



Vi skal mindske afstanden mellem mennesker

Den danske samfundsmodel er baseret på, at der ikke er alt for store forskelle på rig og fattig. På at vi bor i nærheden af hinanden og at vores børn går i de samme skoler. Hasle Skole er et godt billede på et sted, hvor børnegruppen afspejler lokalbefolkningens sammensætning og hvor der opstår venskaber på tværs af indkomstgrundlag, etnicitet og adresse.

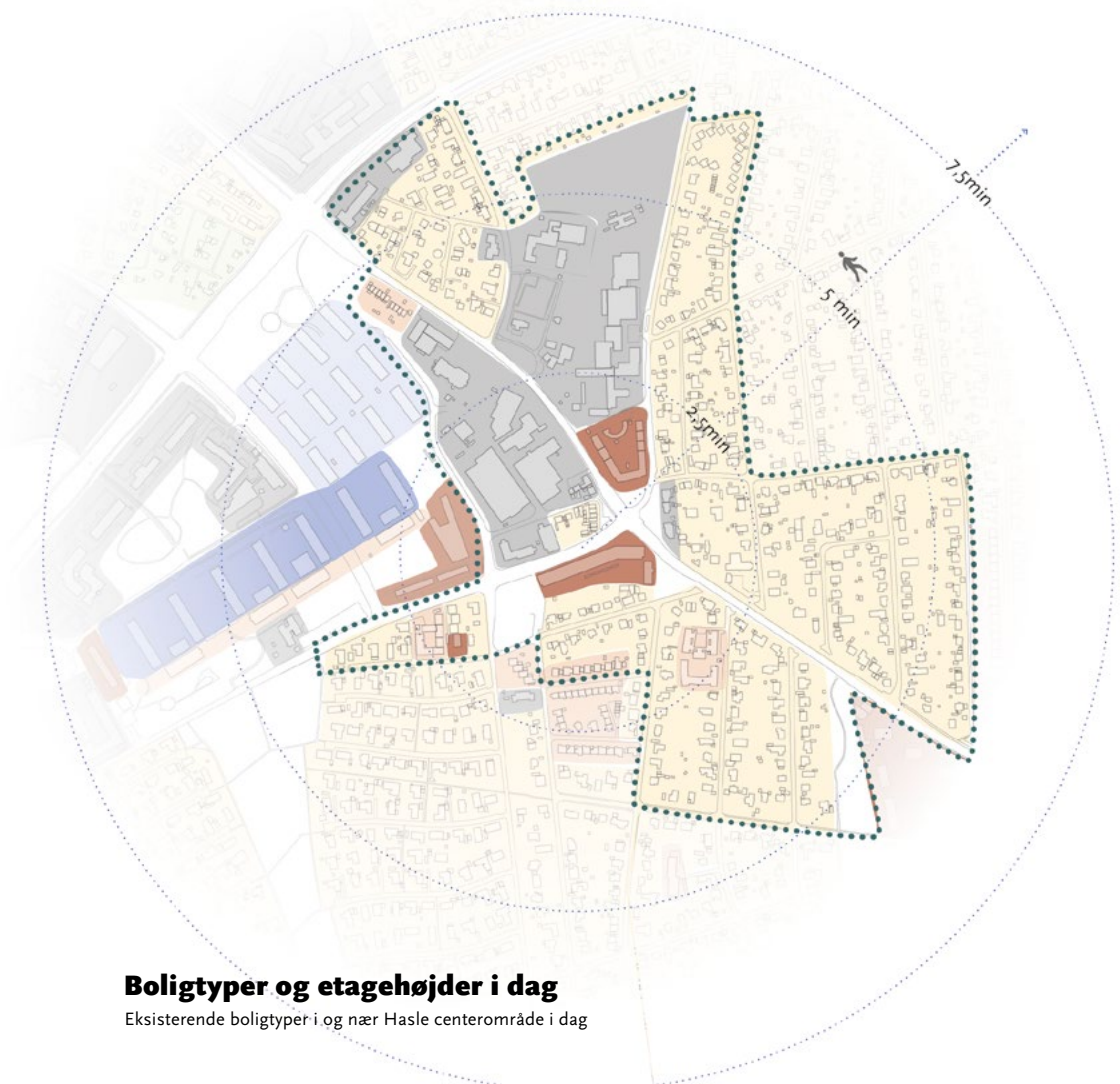
Vi er mere tilbøjelige til at have fordomme om mennesker, vi ikke kender eller omgås. Fordomme, misforståelser eller mangel på tolerance kan føre til konflikter mellem forskellige befolkningsgrupper, hvilket der også er eksempler på i Hasle.

Vi skal tilbyde reelle lige muligheder for unge fra udsatte boligområder og fra re-

sten af byen i forhold til at få uddannelse, arbejde og blive selvforsørgende. Det kan vi bl.a. ved at blande og integrere mennesker, boligtyper og bydele bedre med hinanden.

Markedsanalyser har vist, at der i Hasle primært er efterspørgsel og mangel på følgende boligtyper;

- Billige rækkehuse i 2-3 etager med egen have
 - Halvstore ejer- eller private lejelejligheder på 55 - 85 m² samt 105-125 m².
- Disse boligtyper vil særligt være attraktivt for unge uden børn eller ældre, der ønsker at fraflytte en stor villa

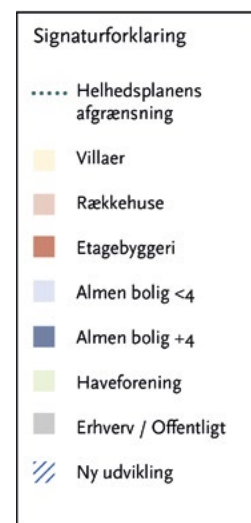


Hvis der kommer flere attraktive boliger af de nævnte typer i lokalområdet, vil der forventeligt komme gang i en flyttekæde, hvor ældre husstande uden hjemmeboende børn, fraflytter deres enfamiliehuse og der i stedet kommer yngre børnefamilier ind.

Dét, som ressourcestærke familier primært efterspørger i et boligområde som Hasle, vil typisk være egen have, mulighed for at eje, fremfor at leje, større tryghed samt gode skoler og daginstitutioner. Helhedsplanen medfører ikke i sig selv nybyggeri, men kan være medvirkende til, at der kommer omdannelse og nybyggeri fx i centerområdet og langs Viborgvej – formentlig primært med en blanding af lejligheder og erhverv. Via realisering af

udviklingsplanen forventes der dog tilført rækkehuse og daginstitutioner til området.

Da der i forvejen er forholdsvis mange almene boliger i Hasle, har byrådet ikke planer om at opføre flere foreløbigt. Tværtimod vil der blive færre med realisering af Udviklingsplanen for Bispehaven, hvor der sker nedrivning og omdannelse af almene boliger.



Mulige fremtidige boligtyper og etagehøjder

Eksisterende boligtyper i og nær Hasle centerområde i dag og forslag til boligtyperne i fremtiden

Udviklingsplan for Bispehaven og nærområderne

Bispehaven kom på Transport- og Boligministeriets liste over såkaldt 'hårde ghetto-områder' pr. 1. december 2019. I Aarhus foretrækker vi termen udsat boligområde, da begrebet ghetto har tendens til at øge afstande og fordomme mellem forskellige befolkningsgrupper.

Kriterierne for at havne på listen, omhandler andelen af beboere, som kommer fra ikke-vestlige lande, er udenfor arbejdsmarkedet eller uddannelse, har lav indkomst og lavt uddannelsesniveau. Og slutteligt, antallet af beboere, som er dømt for at begå kriminalitet.

Bispehaven administreres af Østjysk Bolig og rummer i dag 880 boliger. Bebyggelsen er opført mellem 1969 -73 og består af syv syv-etages boligblokke, tolv firetages boligblokke samt fire toetagers rækkehuse.

Boligblokkene er opført i beton og området er på mange måder typisk for efterkrigstidens store montagebyggerier. Bygestilen er kendetegnet af ens boligblokke, monofunktionalitet, separerede trafiksystemer og barrierer mod den omkringliggende by. Tilsammen danner disse karakteristika ofte isolerede boligområder, hvor kun beboerne selv kommer – modsat den øvrige by, hvor vi blander os mere med hinanden.

Ifølge lovgivningen må der i 2030 maksimalt være 40 % almene boliger i de boligområder, der er udpeget som "hårde ghettoer". Der er derfor lavet en strategisk Udviklingsplan for Bispehaven og nærområderne, som arbejder med, hvordan vi kan opfylde kravet. Der arbejdes både med fortætning, omdannelse af almene boliger og med nedrivning.

Udviklingsplanen er baseret på en tilgang om radikal omdannelse af områdets fysiske struktur kombineret med sociale tiltag. Internationale erfaringer viser, at kombinationen af sociale indsatser sammen

med bystrukturelle ændringer er afgørende for, om det lykkes at ændre et område fra at være socialt udsat til at blive socialt balanceret.

Nogle af de typiske fysiske greb, der bruges til at omdanne udsatte boligområder, er følgende;

- Opdeling i nye, forskelligartede og mindre kvarterer internt i boligområdet for at modvirke ensformighed samt fremme ejerskab og naboskab
- Bygninger og udeområder forskønnes og reparerer med henblik på at skabe kvalitet og trygge opholdsarealer, der tiltaler ressourcestærke beboere, som er tiltrukket af fællesskabet
- Nye veje og stier åbner områderne op mod omverdenen og inviterer udefrakommende ind til nye eller eksisterende institutioner, kultur – eller fritidstilbud

Hvad sker der så i Bispehaven?

Aarhus kommune arbejder sammen med Østjysk Bolig samt andre kommunale og private aktører, om hvordan vi kan leve op til ministeriets krav om, at området skal ned på maksimalt 40 % almene familiebøliger inden 2030.

Aftalen omhandler også byudvikling af området rundt om Bispehaven, for at sikre en god kobling mellem boligområdet og den omkringliggende bydel. Herunder særligt området ved Hasle Torv og bydelens offentlige institutioner.

Udviklingsplanen er primært en strategisk plan, som skal sætte rammer og retning for udviklingen af nærområdet i og omkring Bispehaven. Udviklingsplanen smitter derfor af på Helhedsplanen, som har et mere fysisk afsæt. Det er derfor vigtigt med en tæt koordinering og samarbejde for at sikre sammenhængen mellem de to planer.

Følgende emner er udvalgt som værende særligt vigtige at koordinere mellem Helhedsplanen og Udviklingsplanen:

- 1. Hasle Torv som vigtigt knudepunkt for hele bydelen
- 2. Infrastruktur – kobling mellem Bispehaven og butiksområdet ved Hasle Torv og den øvrige by
- 3. Udviklingen langs Ryhavevej skal understøtte møder mellem mennesker, ikke adskillelse af befolkningsgrupper
- 4. Boligtyper, bomiljøer og hverdagsliv – hvad skal der til for at tiltrække og fastholde de ønskede målgrupper i området?
- 5. Dialog og kommunikation med borgerne og aktører i området.

Der planlægges desuden for et gennemgående grønt strøg med aktiviteter og god adgang for cyklister gennem Klokkerparken, Bispehaven og Ryparken til Hasle Bakker og Ellekær. Stien skal forbinde Bispehaven bedre med omgivelserne og invitere resten af bydelen ind.

Aktuelt er et nyt fælleshus og byrum til både beboere og resten af bydelen ved at blive bygget på Rymarken. På modsatte side af vejen kommer en ny bebyggelse med boliger og mulighed for en lokal dagligvarebutik.

Det er besluttet at nedrive tre høje og tre lave blokke i Bispehaven, og hvor de står, planlægges vi for ejerboliger i form af rækkehuse og et idræts- og kulturhus. Andre af de eksisterende blokke vil blive ombygget til andre boligtyper.

Rundt om og i kanten af Bispehaven arbejder vi med at lave bedre overgange mellem de forskellige boligområder. Fx ved at omdanne området omkring Ellekær til et nyt boligområde med idrætsfaciliteter og ved at omdanne området ved transformerstationen på Ryhavevej til en blanding af rækkehuse og lejligheder samt erhverv.

Udearealerne mellem blokkene i Bispehaven er allerede renoverede, og de parkeringskældre og gangbroer som tidligere virkede utrygge, er fjernet. Her er nu overskuelige og indbydende udearealer, som kan ses fra de omkringliggende veje, da de store volde mod Rymarken og Hasle Centervej er fjernet.

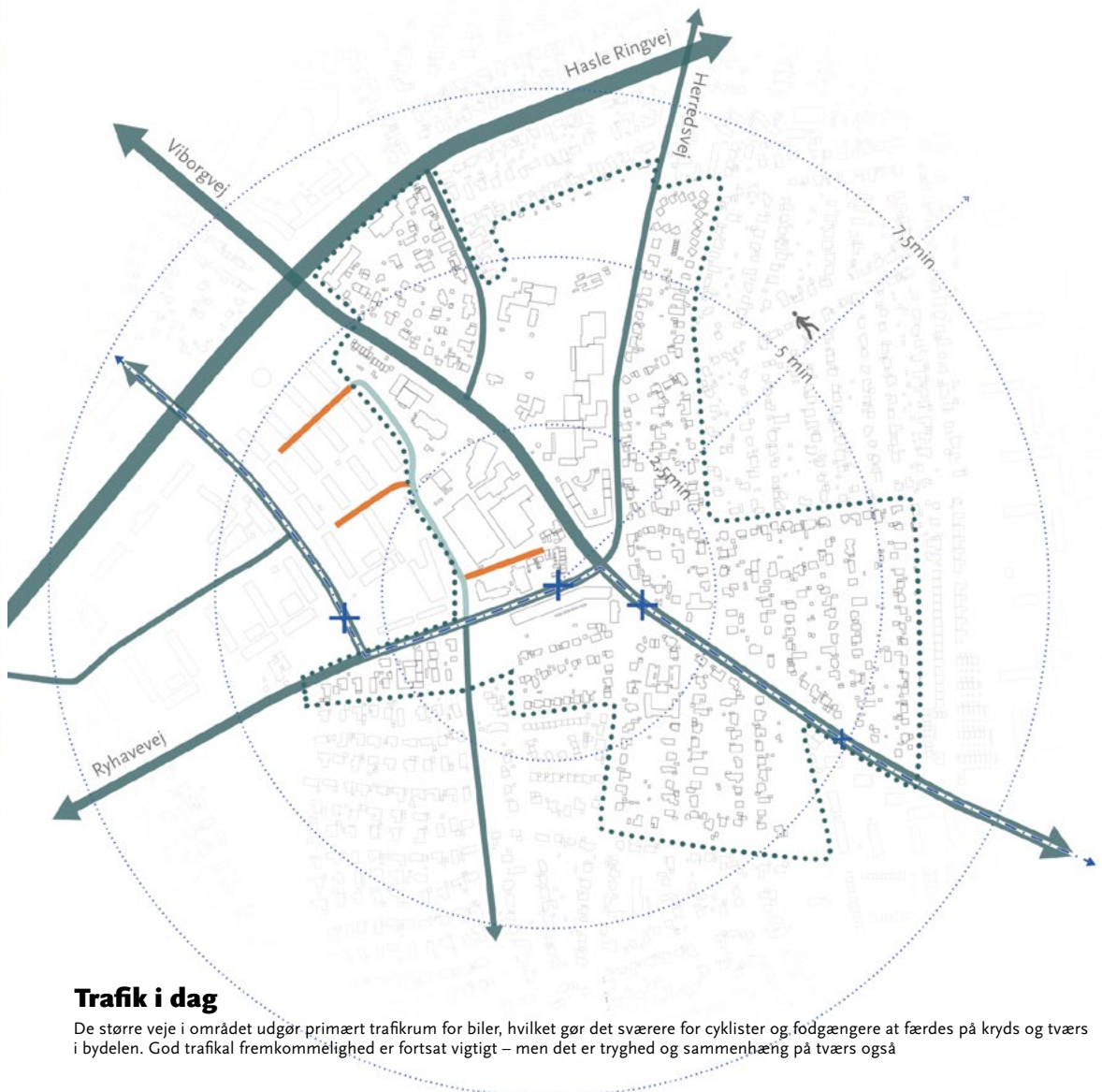
Byudvikling og trafik i Hasle - på længere sigt

De overordnede mål for trafik og infrastrukturen er;

- At planlægge overordnet og sammenhængende for bydelens trafikafvikling, herunder at forbedre adgangen til at cykle og bruge kollektiv transport
- At opretholde god fremkommelighed på de overordnede trafikveje (Viborgvej og Ryhavevej), samtidig med at trafikikkerheden forbedres for fodgængere og cyklister
- At minimere omvejskørsel på mindre boligveje
- At skabe bedre forbindelser mellem Bispehaven og omverdenen – med flere veje og stier – og mere trygge, interessante forløb og gadeprofiler
- At fremme centerområdernes brug som handelssted med både gode parkeringsmuligheder, byrum til møder/fodgængere og udstilling af varer
- At forskønne og understrege forskellige gaderums forskellige karakter med henholdsvis nybyggeri, vejtræer, krydsningsheller og nedsat hastighed til fx 50 km/t på Hasle hovedgade



Så meget fylder 88 personer i trafikken, når de transporterer sig alene i egen bil, i bus eller på cykel



Trafik i dag

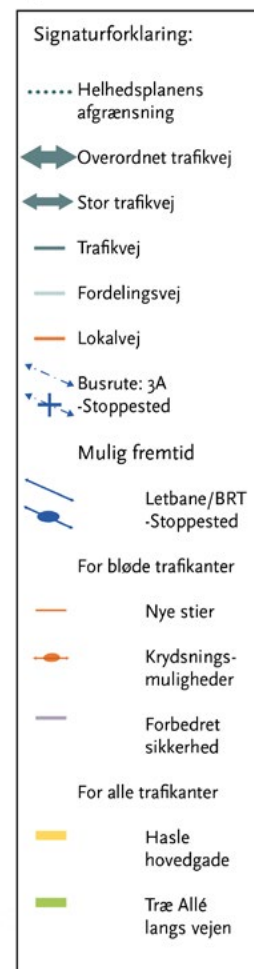
De større veje i området udgør primært trafikrum for biler, hvilket gør det sværere for cyklister og fodgængere at færdes på kryds og tværs i bydelen. God trafikal fremkommelighed er fortsat vigtigt – men det er tryghed og sammenhæng på tværs også

Aarhus Kommune har lavet en redegørelse om afvikling af trafikken med den påtænkte udbygning og omdannelse af området. Redegørelsen tager udgangspunkt i et scenarie, hvor nogle boliger fjernes og andre steder tilføres boliger og arbejdspladser samt etablering af et højklasset trafiktilbud på Viborgvej/Ryhavevej.

Med en simpel fremskrivning af trafikken i Aarhus kan vi forudsige, at trængslen helt generelt forventes at blive værre, således også omkring Hasle Torv. Hvis vi skal mindske trængslen i byen, skal der alt i alt være færre biler på vejene. Vi kan ikke bygge os ud af trængselsproblemerne ved at gøre vejene større – det forøger tværtimod problemet på længere sigt.

Den langsigtede løsning på trængslen er færre biler, bedre forhold for bløde trafikanter, samkørselsordninger, flere rejser udenfor myldretiden og bedre kollektiv trafik, samt større nærhed til indkøb, arbejde og offentlig service. Hvis vi lykkedes med denne omlægning af trafikvanerne, kan det på sigt faktisk blive lettere at tage bilen for dem, der har et reelt behov herfor.

Aktuelt gennemføres en VVM (Vurdering af Virkning på Miljøet) for etablering af henholdsvis letbane eller BRT-bus på Viborgvej/Ryhavevej.



Mulige trafikale tiltag

Bedre muligheder for at krydse de store veje; nybyggerier og flere træer skal give vejene mere præg af at være bymæssige gaderum, hvor det både er nemt, trygt og rart at færdes – for alle trafikanter

Offentlig service i Hasle

Hvis vi skal lykkes med planerne om at gøre Hasle endnu mere attraktiv og sammenhængende, skal der også være tilbud om daginstitutioner og skoler samt indkøbsmuligheder, fritidsaktiviteter og rekreative områder i lokalområdet. Tilbudene skal være af høj kvalitet og med en attraktiv beliggenhed.

På de følgende sider kan du læse om mere hvilken offentlig service Aarhus Kommune arbejder for i Hasle i de kommende år:

Skoler og daginstitutioner:

Børn og Unge arbejder med langtidsholdbar planlægning for kapaciteten og kvaliteten i skole og daginstitutioner, herunder særligt;

- En ny skole i Gellerup
- Gradvis nedlæggelse af Ellehøjskolen
- Ny(e) daginstitution(er) – af en kvalitet og med en beliggenhed, som også skal tiltrække ressourcestærke familier

Planlægningen til børneområdet skal tage højde for den reelle byudvikling i området – i antal og aldersgrupper.

Byudviklingen skal tage hensyn til børnene og deres institutioner, med hensyn til bygningshøjde, støj samt lys og skyggeforhold.

Infrastrukturen skal ligeledes være sammenhængende og tryk;

- Sikker skolevej mellem Bispehaven og Gammelgaard skoledistrikt og til den nye skole i Gellerup
- Bedre skolevej til Hasle Skole
- Bedre overgang over Viborgvej mellem Bispehaven/centerområdet og Hasle Skole

Idræt og fritidsfaciliteter:

Der er primært plads til/mulighed for at udbygge nuværende idræts- og fritidsarealer på Hasle Skole, Ellehøjskolen og Ellekær Idrætsanlæg, Frydenlund Idrætsanlæg og Center 10 Århus.

Der er dog et stort behov og ønske om nye sports- og fritidsfaciliteter, svarende til befolkningsudbygningen i området: Nye boldbaner, svømmehaller og andre idrætsfaciliteter.

Kultur og borgerservice ønsker fokus på fællesskabende funktioner i byrum og grønne områder i byudviklingen for at sikre mødesteder og fritidsaktiviteter på tværs af boligområder og befolkningsgrupper. Tænk i fx at udendørs mødesteder kan skabes på tage og facader med motionsredskaber, multibaner, klatrevægge og sport- og streetmiljøer.

God sammenhæng mellem det, der sker i Bispehaven og resten af bydelen er særligt vigtigt i forhold til at sikre gode rammer for det lokale foreningsliv i Bispehaven.

Plads til ældre og handicappede

Sundhed og Omsorg har fokus på boligtilbud til byens ældre samt udvikling af bymæssige rammer, som understøtter sundhed og trivsel.

Sammenhængende bydele, integration og mindskelse af den nuværende boligsegregering er vigtige forudsætninger for at fremme folkesundheden og mindske uligheden i sundhed.

Vi foreslår at private byudviklere og boligforeninger tilskyndes til at arbejde med ældrevenlige seniorboliger, og med nye blandede boligprojekter, som fx seniorbofællesskaber koblet med andre boligtyper, hvor man skaber mulighed for generationsbygning.

Sociale forhold og Beskæftigelse opfordrer til at det overvejes, om der kan findes plads til at etablere boliger til borgere med socialpsykiatriske udfordringer eller voksne mennesker med fysiske handicap i Hasle. Fx som almene boliger i en opgang med tilknyttede fællesarealer og servicearealer til personale, eller i et selvstændigt kommunalt byggeri.

MÅL OG RETNINGSLINJER FOR ET HASLE MED PLADS TIL ALLE:

- Der skal introduceres nye boligtyper og ejerformer i de enkelte kvarterer i Hasle med henblik på at skabe en mere varieret beboersammensætning. Der skal bl.a. være fokus på muligheden for at indtænke bofællesskaber, både til ældre og på tværs af generationer og botilbud til voksne handicappede og voksne med socialpsykiatriske udfordringer sammen med ikke-handicappede
- Der skal i alle nye boligbyggerier med mere end 50 boliger etableres et varieret udbud af boligstørrelser og ejerformer (ejer, andel eller lejeboliger)
- Der skal placeres mindst ét nyt botilbud i rimelig nærhed til offentlig service og indkøbsmuligheder, samt offentlig transport
- Der skal i alle større projekter etableres fællesskabende funktioner i form af mødesteder og kulturfunktioner som fx legepladser, klubfaciliteter, fest- og foreningslokaler eller lignende
- Nye projekter skal indtænke uden-dørs mødesteder med plads til bevægelse og ophold – og gode stiforløb med pausemuligheder mellem stederne, så man som gangbesværet selv kan gå derhen
- Tænk utraditionelt og gerne i dobbeltudnyttelse; Skab ophold på tagflader, opsæt bænke, hvor der alligevel er grønt eller god plads
- Tænk i at skabe steder, hvor man har lyst til at mødes og bevæge sig, fordi der er smukt, dufter godt eller er læ, stilhed, solskin og andre mennesker – på både offentlige og private arealer.





Midtbyen

Frydenlund

Præstevangs-parken

Viborgvej

Viborgvej

Centerområdet

Kommuneplan 2017

Centerområderne 130110CE, 130116Ce og 130414CE er i kommuneplanen udpeget som et Større bydelscenter, hvor nedenstående generelle bestemmelser er gældende. (Der er herudover bestemmelser for hvert af de konkrete rammeområder.)

Større Bydelscenter

Områdets anvendelse er fastlagt til centerformål. I området kan der etableres butikker, liberale erhverv, restauranter og lignende, som naturligt kan indpasses i et bydelscenter. Såfremt intet andet er nævnt særskilt i rammerne kan der - inden for den angivne samlede ramme for tilvækst af butiksarealet i bydelscentret - opføres eller indrettes dagligvarebutikker på indtil 5.000 m² bruttoetageareal og udvalgsvarebutikker på indtil 5.000 m² bruttoetageareal i området.

Området kan desuden anvendes til offentlige formål og til boliger. Ved planlægning for placering af butikker, der forhandler særligt pladskrævende varegrupper, er der mulighed for at der kan planlægges for butikker med et større maksimalt bruttoetageareal.

Ved nybyggeri eller ombygning inden for området skal bymiljøet styrkes og bebyggelsen skal udformes med facade og vinduespartier mod tilstødende vejarealer.

Parkeringspladser skal som udgangspunkt indrettes bag den bygning, de servicerer.

HASLE TORV SOM BYDELENS CENTRUM

I dette afsnit er der bud på, hvordan vi kan styrke det lokale centerområde ved at koncentrere funktionerne og give mulighed for fornyelse, samtidig med, at vi passer på de butikker, som allerede er her.

Hvordan ser fremtidens detailhandel og bymidte ud: Kan vi forvente at lokale centerområder med handelsliv og spisesteder kan løbe rundt? Eller betyder den stigende nethandel, at der fremover kun er basis for få, fysiske butikker?

Kommer der en modtendens med øget lokal identitet i mindre bydele med egen fødevareproduktion, iværksætteri og små, unikke butikker blandet med store kæder?

Kan vi (gen-)skabe byliv med torvedage og indbydende byrum, når vi husker på at vi selv former bylivet med vores adfærd, forbrugsmønster og lokale engagement?

Hvordan ser centerområderne og detailhandlen ud i 2030 i Aarhus?

Detailhandlen gennemgår i disse år store forandringer; Mange lokale butikker bukker under for den intensive udbygning

med kædebutikker, og fysiske butikker erstattes af lagre i industriområderne uden direkte handel til kunderne, fordi vi køber mere på nettet, tilskyndet af Coronakrisen ikke mindst. Alligevel foretrækker mange af os stadig at købe vores dagligvarer lokalt i fysiske butikker. Mødet med andre mennesker, muligheden for at se på varerne og få ny inspiration til aftensmaden foregår stadig bedst ude i de gode gamle specialbutikker og supermarkeder.

Området omkring Hasle Torv er i kommuneplanen udpeget som et større bydelscenter, hvilket betyder at der her må opføres eller indrettes dagligvarebutikker og udvalgsvarebutikker på indtil 5.000 m². I området kan der også være offentlige formål og til boliger.

Centerområdet har en livlig og sund blanding af butikker, restauranter, fitness,



Skitse fra Colorcloud Studio til, hvordan der kan laves nye byrum og forbindelser gennem centerområdet. Med indarbejdelse af både nyt og gammelt, fra Bispehaven til Høje Hasle.

liberale erhverv og fastfood. Her er både kædebutikker og små, lokale forretningsdrivende, iværksættere, men også tomme lokaler, intetsigende arkitektur og triste parkeringspladser. Med andre ord – her er potentiale til at blive et meget mere levedygtigt bycentrum, med en opgradering af både bygninger, butikker og byrum, som hæver området til at blive et lokalt centrum med sin egen identitet.

Sammenhængende planlægning i stor og lille skala

Byrådet ønsker at styrke lokale centerområder gennem byudvikling med fx boliger og erhverv. Udfordringen ved at omdanne og fortætte i den eksisterende by, er at arealerne allerede er bebygget, så forandringer kræver omhyggelig planlægning og store investeringer. Omdannelsen tager tid og gamle elskede bygninger vil forsvinde. Derfor er det vigtigt, at hvert enkelt projekt bevæger byen i den rigtige retning.

I fortætningspunkter og vækstakser gives principiel mulighed for at bygge mere end dét, der hidtil er fastsat i kommuneplanens rammer. Kommunen går gerne i dialog med udviklere om projekter, som kan bidrage til øget byliv og forskønnelse. Det kan fx være fornyelse af et ældre parcelhuskvarter i en vækstakse (som Viborgvej), hvor der kan ske omdannelse på nogle af grundene til fx rækkehuse eller etageboliger. Omkring Hasle Torv og Viborgvej ønsker vi at tiltrække en udvikling, som kan styrke områdets identitet som et attraktivt og bæredygtigt lokalt centrum – med gode butikker, bedre byrum og nye boligtyper.

Helhedsplanen skal afstemme forventningen mellem kommune, beboere og byudviklere om, hvilken form for udvikling,

kommunen vil understøtte her, ved at fastsætte rammer for fremtidigt byggeri, byrum og arkitektur.

Trafik og parkering

I mobilitetsplanlægningen ser vi på, om trafikafvikling og parkering i centerområderne understøtter detailhandlens behov nu og fremover. Hvis vi kun skulle følge de store detailkæders ønsker til parkering, ville de fleste centerområder nok bestå af store butikker og identitetsløse parkeringspladser. Vi ønsker at arbejde mere i retning af synergier og dobbeltudnyttelse af pladsen, sådan at pladserne fx kan bruges til erhverv om dagen og til boliger om natten. Hvis vi kan nøjes med færre parkeringspladser, bliver der mere plads til byliv og grønne områder.

Vi er også nødt til at undersøge løsninger, hvor flere deler samme bil eller bruger kollektiv transport, for at nedbringe antallet af biler i byen. Og så skal vi gøre det nemmere og mere trygt at komme rundt til fods eller på cykel.

Udgangspunktet for fortætning ved standsningssteder til BRT/letbane er, at der kan bo og arbejde flere mennesker, uden at der samtidig kommer mange flere biler. Derfor kan nybyggeri nær ved standsningssteder få lov til at lave færre parkeringspladser end kommunens parkeringsnorm ellers tilsiger. Både parkeringspladser og standsningssteder skal i højere grad udformes med skønhed, kvalitet, grønt og med mulighed for ophold.

Du kan læse mere om dette i strategi #1 om et Hasle for alle.

Bispehaven er en del af Hasle

Helhedsplanen er tæt koordineret med Udviklingsplanen for Bispehaven, Ellekær og nærområderne. Aktuelt arbejdes der fx med at styrke Bispehaven og Hasles byliv med en eller flere nye daginstitutioner og kultur-/fritidstilbud i området. Nogle af de nye faciliteter kan blive placeret i centerområdet, andre inde i Bispehaven eller tæt ved.

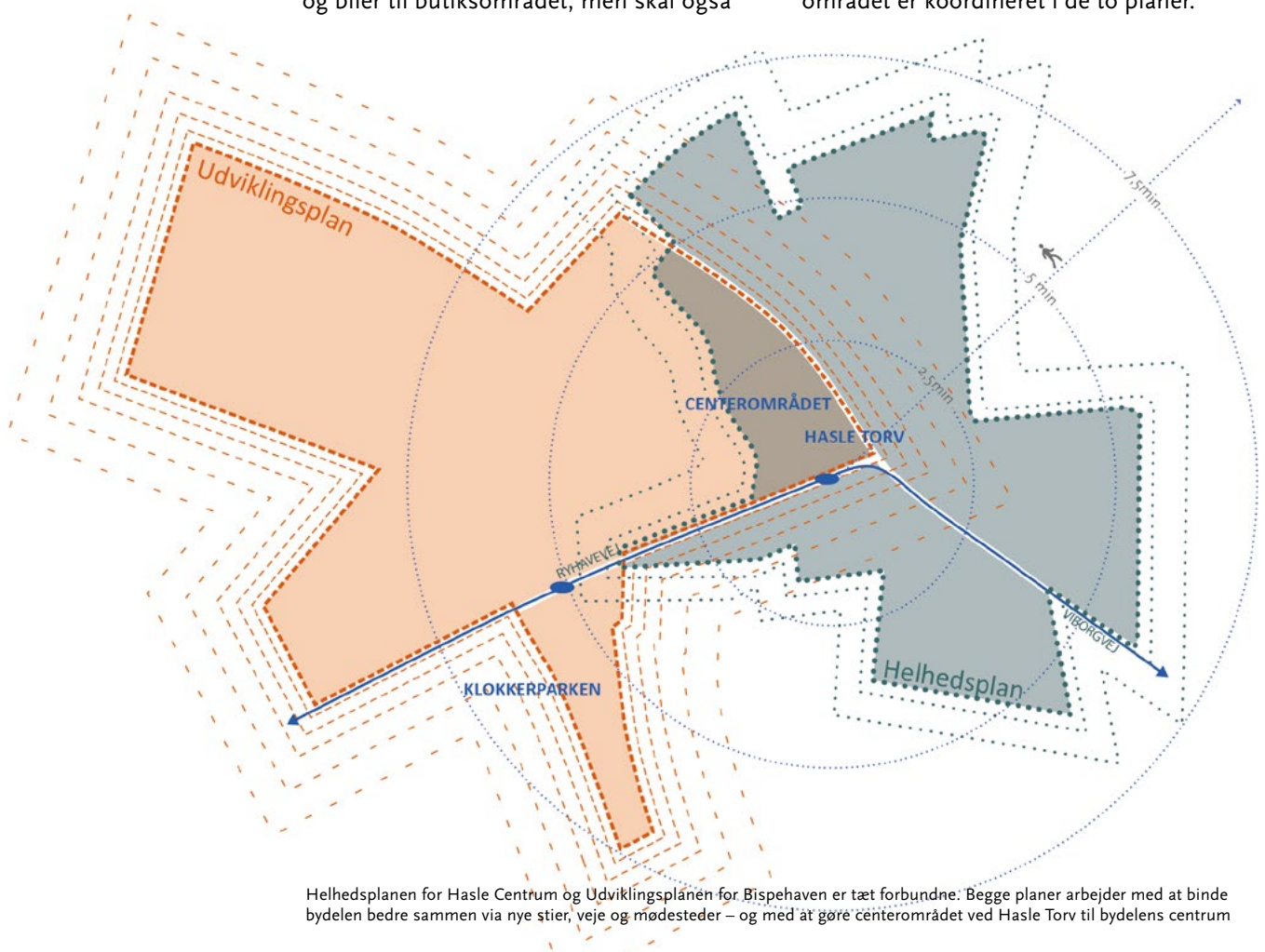
Samtidig arbejdes der på at lave nye veje, stier og boliger, som kan binde Bispehaven bedre med resten af Hasle, og gøre det mere trygt og interessant at komme gennem Bispehaven.

Helt konkret ser vi blandt andet på, om Bispehavevej kan få en karakter som en decideret gade - med ny udkørsel på Rymarken. I dag har Bispehavevej karakter som en blind service- eller bagvej. Vejen skal både have plads til vareleverancer og biler til butiksområdet, men skal også

være en gade, hvor det er trygt og rart at gå. Der skal være vinduer mod gaden og flere mennesker på fortovene. Bispehavevej skal også fremover betjene et nyt udviklingsområde ved vandtårnet.

Der arbejdes herudover på en helt ny gade gennem Bispehaven ved at forlænge Hasle Centervej fra Rymarken helt frem til Viborgvej. Gaden skal binde Bispehaven med centerområdet via en ny, synlig åbning, som er tryk og inviterende, særligt for gående og cyklister, men med mulighed for langsom passage for biler.

Udviklingsplanen er en strategisk plan, som fastsætter rammer og retning for udviklingen af Bispehaven plus nærområder, socialt og fysisk. Helhedsplanen er en fysisk plan med et strategisk greb for bydelens centrum. De to planer overlapper ved Hasle Torv, som er et centralt mødested for hele bydelen, og visionerne for torveområdet er koordineret i de to planer.



Helhedsplanen for Hasle Centrum og Udviklingsplanen for Bispehaven er tæt forbundne. Begge planer arbejder med at binde bydelen bedre sammen via nye stier, veje og mødesteder – og med at gøre centerområdet ved Hasle Torv til bydelens centrum

RETNINGSLINJER FRA KOMMUNEPLAN 2017

- 1) Fortætning af centerområder uden for Midtbyen skal ske efter helhedsorienteret planlægning, som omfatter hele eller dele af centerområdet eventuelt kombineret med fortætningsønsker i centrets omgivelser. Den principielle centerstruktur i Aarhus Kommune fremgår af kortet Principiel centerstruktur, side 34.
- 2) Uden for Midtbyen bør butikker, private og offentlige servicefunktioner og kulturtilbud lokaliseres centralt i byområdet i nær tilknytning til centerområder eller stationsområder.
 - a.) Ældreboliger og boliger til bevægelseshæmmede kan også placeres ud fra hensyn til nærhed til eksisterende lokalcentre.
 - b.) Institutioner mv. kan også placeres ud fra hensyn til trafiksikre forbindelser, nærhed til boligbebyggelse, samarbejdende institutioner og grønne områder.
- 4.) I lokalplanpligtige byudviklingsprojekter skal udvikles nye mødesteder til området tilpasset projektets størrelse. Mødestederne bør være placeret og udformet, så der skabes positivt samspil med nærområdet





BYLIV, BYRUM OG BYGNINGER I CENTEROMRÅDET

I det følgende afsnit kan du læse mere om, hvordan vi ønsker at sætte rammer og retning for byliv, byrum og bygninger i centerområdet. Vi skal afsøge, hvor der kan ske fornyelse og fortætning og hvor der primært er brug for samspil med det eksisterende.

Centerområdet skal fremstå attraktivt, når man kører ad Viborgvej, og det skal forbindes bedre med Bispehaven. Vi skal bruge både gaderum og parkeringspladser til at skabe sammenhæng og bedre byrum. Byrum med læ for støj og blæst, og med gode butikker, beplantning og smukke facader som vægge.

Centerområdet vest for Viborgvej

Butiksområdet omkring Ryhavevej/Viborgvej/Kærtøften har potentiale til at favne bydelens mix af befolkning, boligtyper og butiksudbud, idet her allerede er et velfungerende handelsliv, restauranter, fitnesscenter og iværksætterarbejdspladser.

Området forekommer dog også nedslidt og usammenhængende og nogle beboere har fortalt, at de foretrækker at købe ind i fx Åbyhøj eller andre steder, fordi det er både er bekvemt trafikalt set, men også mere hyggeligt. Helhedsplanens mål er at

sætte rammer for en fornyelse, som styrker områdets identitet og karakter som et helstøbt centerområde med flot arkitektur og opholdsegne byrum.

Området er vejbetjent dels fra Viborgvej fra en række forskellige overkørsler, dels fra Bispehavevej/Kærtøften. Bygningerne er en blanding af såkaldte boxbutikker, gamle fabriksbygninger og mindre byhuse.

Store niveauforskelle gennem området har medført uskønne støttemure og facadebilledet mod Viborgvej består primært af parkeringsarealer med lave hække – hvilket giver triste gadeforløb uden facader. Her indbydes ikke til ophold, men kun til parkering og færdsel.

Der er meget få grønne elementer eller byrum, som kan bruges til særlige events som fx torvedage.





Forslag til forbedring og omdannelse i centerområdet vest for Viborgvej

I centerområder må der i følge kommuneplanen være en blanding af boliger, butikker, restauranter og servicefunktioner, men der må ikke være rene boligbebyggelser. For at skabe mere bymæssige centre skal vi forsøge at koncentrere kultur, service og handel, fremfor at sprede bylivsfunktionerne.

Ny bebyggelse mod Ryhavevej skal have åbne facader med synlig aktivitet, kantzoner og portåbninger eller pladsdannelser. Så vidt muligt skal der være publikumsorienterede funktioner mod gaden for at skabe et mere bymæssigt gadeforløb på strækningen øst for Bispehavevej.

Bebyggelse mod gader og torverum skal udformes med portåbninger og kantzoner, der byder ind og skaber rum. Kantzonerne fungerer som mellemzoner med plads til ophold, udstilling af varer og grønne elementer, som styrker oplevelsen af, at dette er et torveområde.

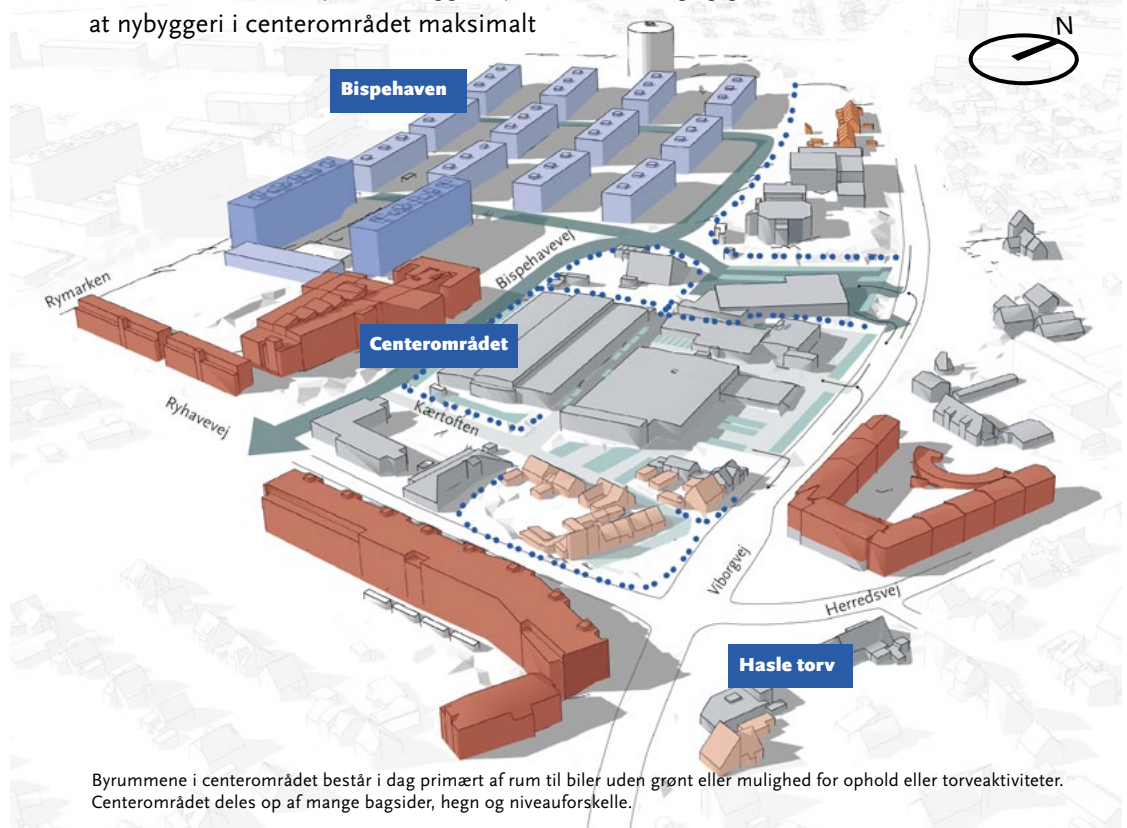
Rammerne i helhedsplanen lægger op til, at nybyggeri i centerområdet maksimalt

må opføres i en blanding af 4-6 etager, med undtagelse som beskrevet i det følgende;

Bebyggelse ned mod krydset Viborgvej/Ryhavevej vil være særligt synligt og her kan derfor tillades nybyggeri i et omfang eller en udformning, som afviger fra den øvrige bebyggelse. Byggeri med større højde eller spektakulær arkitektur kan blive et synligt vartegn for et omdannet centerområde. Huse højere end 6 etager vil dog kunne opføres på mindre dele af centerområdet, når det ikke skjuler Hasle Kirke, står på en lavere base på maks. 4 etager og via højhus konsekvensvurdering anses for veltilpasset.

Standsningsstedet og bebyggelsen her skal tænkes sammen, så de tilsammen skaber gode byrum, som inviterer ind i centerområdet og giver rum til bylivet i Hasles centrum.

På hjørnet af Ryhavevej og Bispehavevej vil der også kunne bygges lidt højere eller anderledes end i resten af området. Hjørnebyggeriet skal markere Bispehavevej som en rigtig gade, der fører ind til et mere



Byrummene i centerområdet består i dag primært af rum til biler uden grønt eller mulighed for ophold eller torveaktiviteter. Centerområdet deles op af mange bagsider, hegn og niveauforskelle.

varieret Bispehaven og et centerområde med torve og gode butikker.

Ønsker om at opføre højhuse vil blandt andet blive vurderet ud fra, om det bidrager til bylivet og tilpasser sig konteksten. Højhuse defineres her som bygninger på mere end 6 etager. Højhuse skal bidrage positivt til byen - både på lang, mellem-lang afstand og på helt nært hold.

Stueetager i højhuse skal være aktive, åbne og tilgængelige for byens borgere. Lukkede facader, der kan virke som bagsider, skal undgås. For at opnå byrum, der appellerer til menneskers størrelse og sansning, skal høje huse i Hasle have en lav bygningsbase på højst 4 etager mod de offentlige byrum.

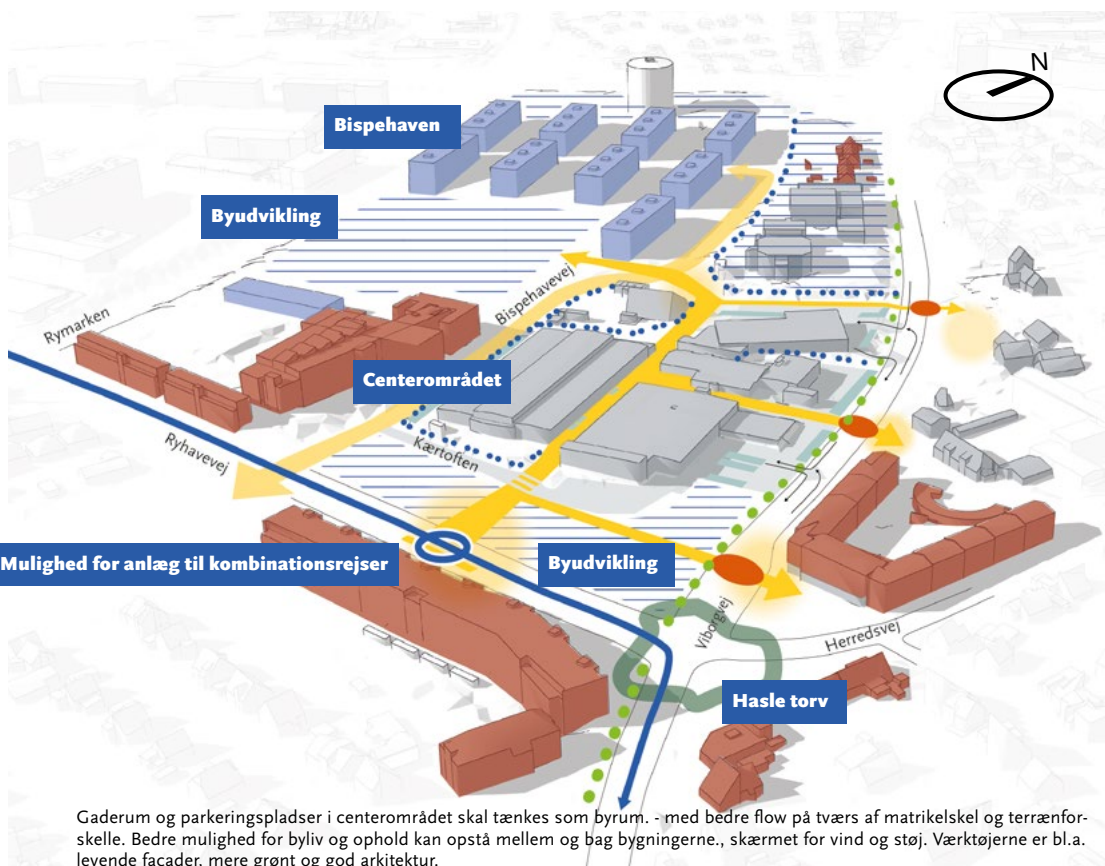
Højhuse skal danne gode og smukke byrum, og det skal dokumenteres, at byrummene lever op til kvalitetskrav vedr. komfort og herlighedsværdier, mikroklima og solforhold/skyggevirkninger med mere, for at tage hensyn til offentlige byrum og naboer.

Højhuse skal desuden forholde sig til områdets karakter og egenart. I planlægningen skal der redegøres for, hvordan der arbejdes med kulturmiljøer og eventuelle bevaringsværdige bygninger i nærområdet. Fx er det særlig vigtigt at fastholde Hasle Kirke som et synligt pejlemærke, selvom der bygges nyt.

Det er også vigtigt at høje huse forholder sig til villakvarterernes mindre skala i Hasle. Det kan komme til udtryk ved dels, at højhuse placeres tilbagetrukket på en lav base og/ eller ved at større bebyggelser opdeles i mindre bygningsdele med højdeforskelle, fremfor at være én massiv klods.

Planen muliggør ikke i sig selv byggeri – heller ikke til højhuse. Der skal laves en højhuskonsekvensvurdering til belysning af et eventuelt projekt til højhuse og vedtages kommuneplantillæg og lokalplaner, førend der kan laves højhuse i bydelen.

I en sådan proces, skal både indblik, skygger, vindforhold, visuel påvirkning og meget andet belyses, før byrådet skal tage stilling til, om der kan opføres høje huse..



Signaturforklaring	
	Nærområdets vigtige vejforløb
	Fordelingsvej og princip af parkering
	Barrierer i form af støttemur, hegn
Bebyggelser	
	Villa
	Rækkehus
	Etage
	Almen <4
	Almen +4
	Erhverv /offentlig
Mulig fremtid:	
	Forslag til forbindelser, byliv og byrum
	Krydsningsmuligheder
	Forslag til forbedret fortov med vejtræer
	Yderligere begrønning af torvet
	Ny udvikling
	Letbane/BRT-stoppested

Gaderum og parkeringspladser i centerområdet skal tænkes som byrum. - med bedre flow på tværs af matrikelskel og terrænforskelle. Bedre mulighed for byliv og ophold kan opstå mellem og bag bygningerne., skærmet for vind og støj. Værktøjerne er bl.a. levende facader, mere grønt og god arkitektur.

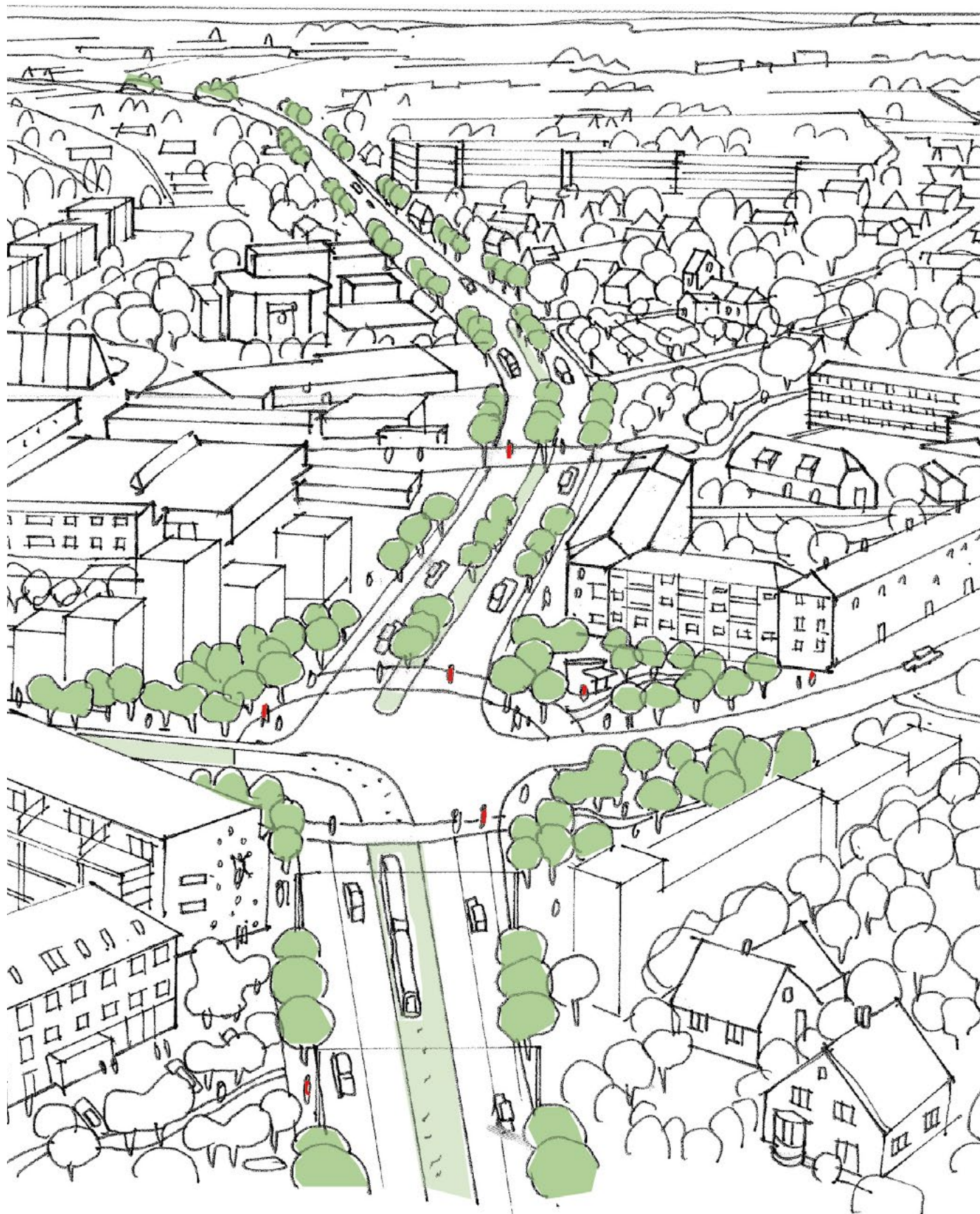


Illustration 1:1000: Skitse af hvordan torverummet ved krydset Herredsvej / Viborgvej kan gøres grønnere og mere sammenhængende. Nogle af p-pladserne til korttidsparring kan flyttes fra Viborgvej over på det østelige torverum, som er forblæst og støjbelastet og derfor ikke indbyder til ophold. Foran butikkerne Viborgvej 146-152 kan der fx laves et bredere fortov og der kan plantes vejtræer, hvis den ene række parkering flyttes. Derved skabes bedre plads til fodgængere og udstilling af varer, samt mindre blæst. Pølsevognen kan evt. flyttes ned på torvet, for at skabe lidt mere byliv.

Torverummet og den nuværende parallelgade

På selve torverummet på Hasle Torv er kun ganske lidt grønt, selvom der er plantet træerækker i en trekvart cirkel rundt om krydset Ryhavevej/Viborgvej. Torvet er belagt med fine granitsten, men det fremstår desværre goldt og forblæst med en skov af pullerter og stenklodser. Torvet indbyder ikke til ophold og fungerer primært som trafikal indgangsportal til Høje Hasle og smutvej til Herredsvej.

Langs med den gule boligblok Viborgvej 146-152, hvor der er butikker i stueetagen, er der to rækker parkering, men ingen træer.

Konkrete forslag til forbedring og omdannelse af Torverummet på østsiden af Viborgvej

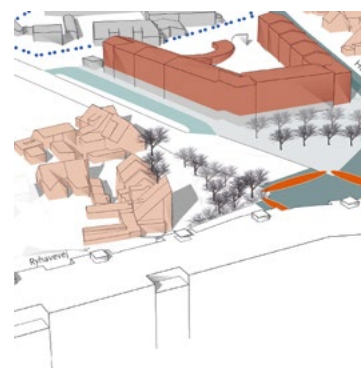
Det skal undersøges, hvordan torvepladsen kan gøres mere brugbar og grøn. Torverummet skal have god fremkommelighed for gående og cyklister, men

også bedre forhold for de handlende – fx med plads til udstilling af varer, en lille opholdszone og korttidsparkering i gåafstand.

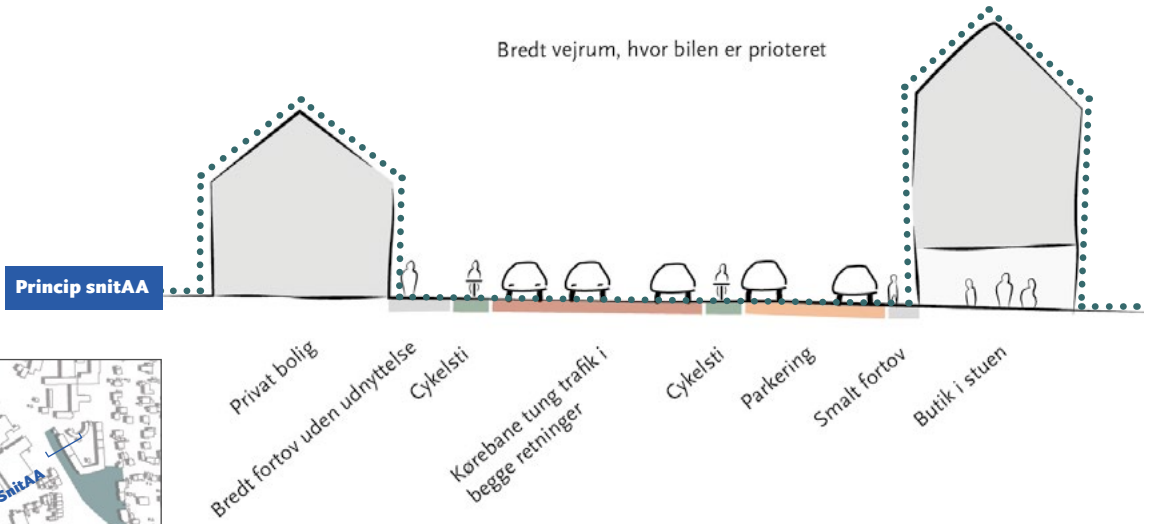
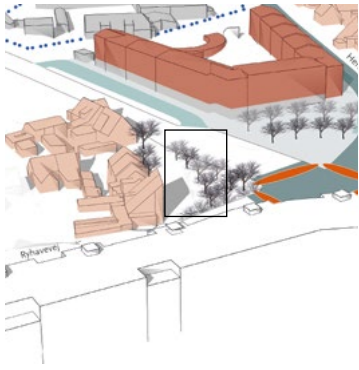
En løsning kan være at lave korttidsparkering på en del af torverummet ved at flytte den ene række med parkering, som i dag ligger langs med den gule trefløjede blok. Her kan i stedet laves et bredt fortov foran butikkerne og opsættes flere vejtræer. Parkeringspladserne kan evt. genskabes på en del af selve torverummet.

Visuelt kan træerne stramme gaderummet op, da de vil få gaderummet til at se smallere. Et bredere fortov langs med facaden vil give bedre muligheder for at mødes og handle og plads til udstilling af varer foran butikken.

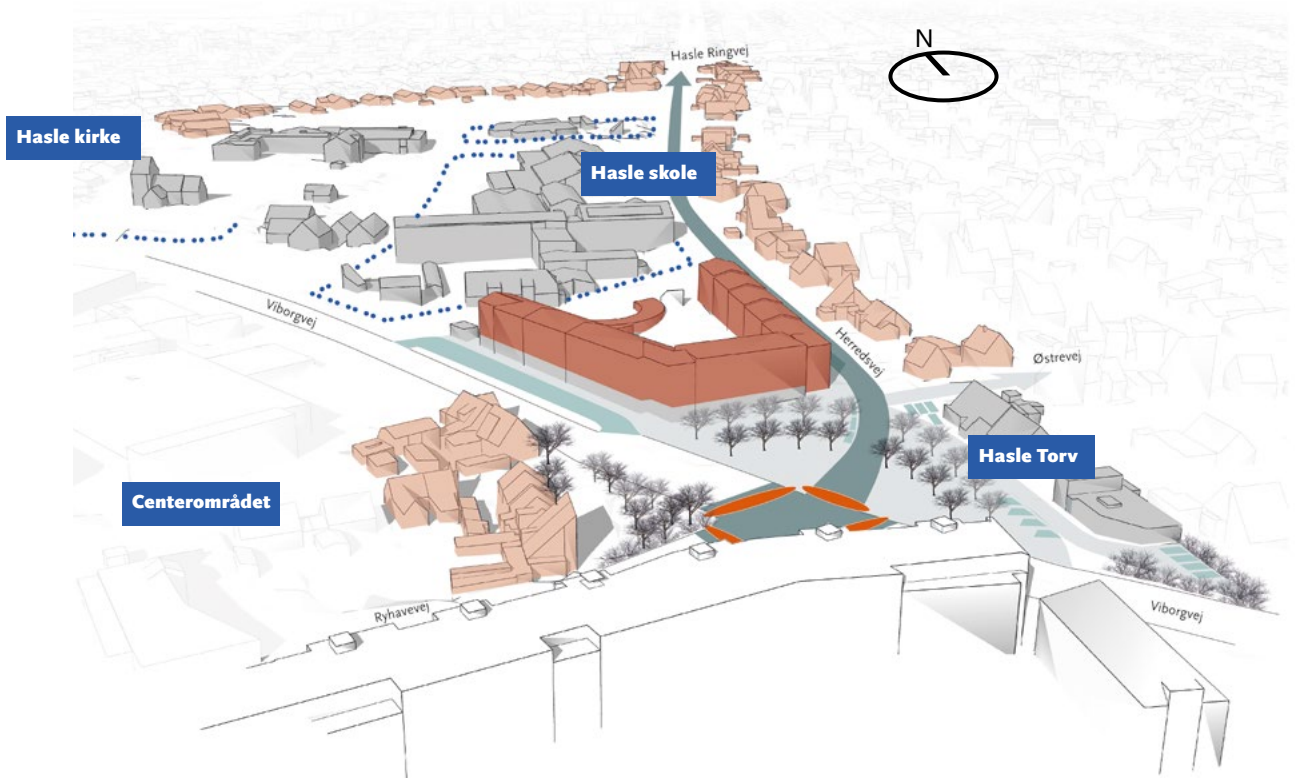
Måske kan pølsevognen også flyttes fra Ved Skolen ned på torvet for at bidrage til liv og aktivitet her.



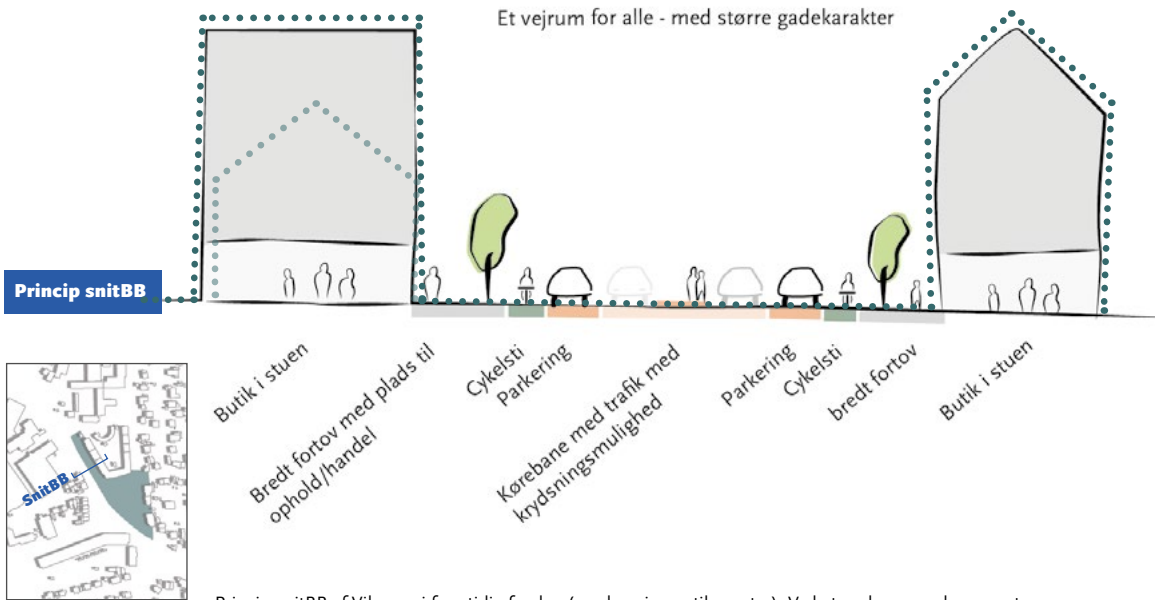
STRATEGI 2



Princip snitAA af Viborgvej i dag set mod nord (se placeringen til venstre): Gaderummet er meget bredt og primært bygget til at få mange biler igennem.



I dag er mange af byrummene primært beregnet på biler og knap så meget på fodgængere og på ophold. Støjen fra trafikken og blæsten gør det ikke attraktivt at sidde her, og det kan være svært at krydse vejene.



Signaturforklaring

- Nærområdets vigtige vejforløb
- Fordelingsvej og princip af parkering
- Barrierer i form af støttemur, hegn
- Bebyggelser
 - Villa
 - Etage
 - Erhverv /offentlig
- Eksisterende kryds
- Mulig fremtid:
 - Forslag til forbindelser, byliv og byrum
 - Krydsningsmuligheder
 - Forslag til forbedret fortov med vejtrær
 - Yderligere begroening af torvet
 - Letbane/BRT-stoppested

Princip snitBB af Viborgvej fremtidig forslag (se placeringen til venstre): Ved at ombygge gaderummet, kan man gøre det lettere for fodgængere at krydse vejen. Træer og et bredere fortov foran butikkerne, kan forbedre forholdene for de handlende.

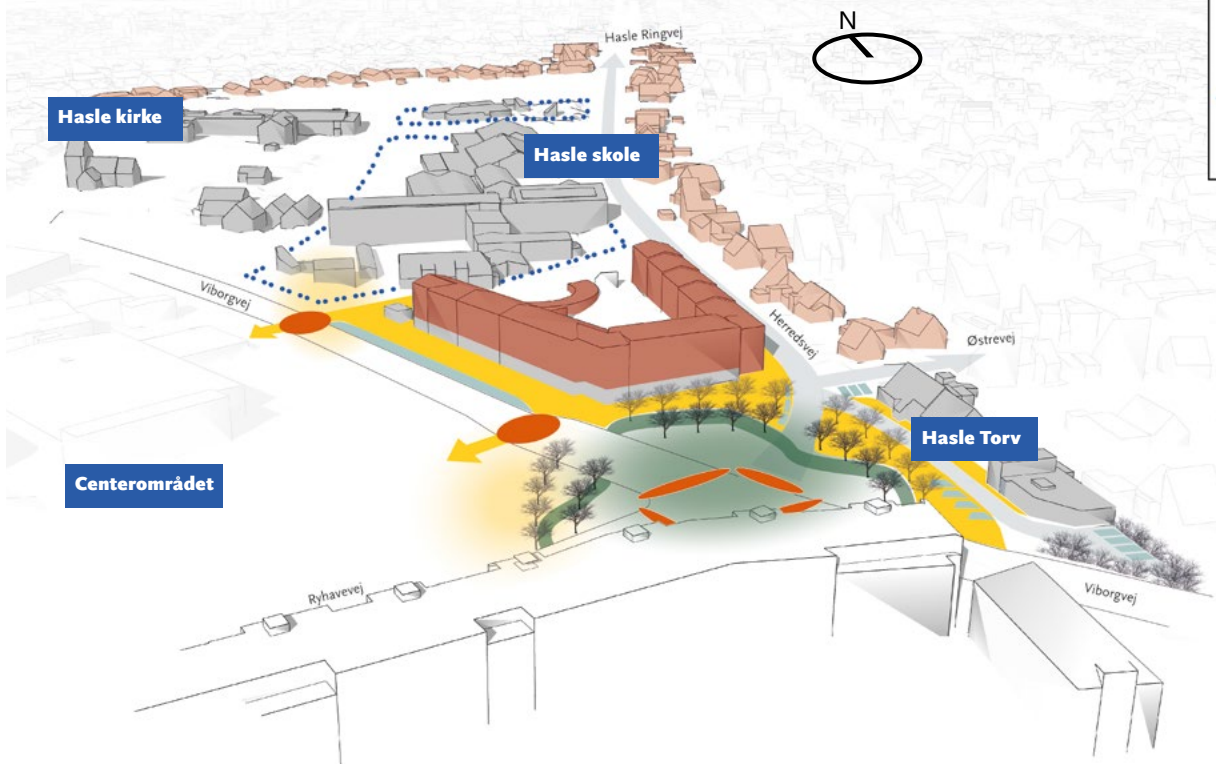
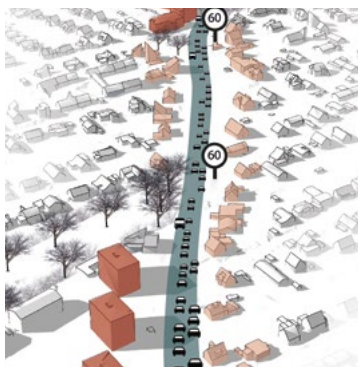


Illustration der viser forslag til fremtidig forhold og fokuspunkter i området Flere vejtrær og ny højere bebyggelse i det vestlige centerområde kan være med til at danne bedre byrum i området - og forhåbentlig mere byliv og gode mødesteder



BEDRE BYLIV OG BYRUM

De overordnede mål for byliv, byrum og bygninger i Hasle er;

- Helhedsplanen skal skabe rammerne for at Hasles centrum kan blive ombygget og forskønnet til at blive et sted med en særegen identitet, hvor man har lyst til at købe ind og hvor bydelens butikker, foreninger og ildsjæle kan skabe aktiviteter og byliv
- Særligt bygningernes stueetager, gader og byrum skal udformes, så de danner optimale rammer om møder mellem mennesker – med læ og plads til ophold, bedre belysning og mere grønt
- Arkitektur og uderum skal favne spændet mellem nyt og gammelt – med respekt for Hasles bestående værdier, forskønnelse af mørke bagsider og med høj kvalitet i omdannelsen

For at skabe et mere bymæssigt centrum og gaderum, sigter planen mod at der kan komme højere bebyggelse mod Viborgvej og Ryhavevej, i stedet for de nuværende store parkeringspladser. Nybyggeri overfor Hasle Kirke skal dog rykkes lidt tilbage fra vejen, for at fastholde den gode indsigt til kirken, set fra syd. I praksis vil der derfor fortsat kunne være en smal zone med parkering langs Viborgvej, selvom vi tilstræber mere beplantning og bebyggelse mod vejen for at skabe et mere veldefineret gaderum.

Som nævnt tidligere, åbner planen for at der kan bygges højere ved hjørnerne af henholdsvis Viborgvej/Ryhavevej samt hjørnet af Ryhavevej/Bispehavevej – disse bebyggelser må dog heller ikke sløre Hasles Kirkes synlighed som et af bydelens pejlemærker.

Ny bebyggelse i centerområdet skal placeres, så de både danner mere veldefinerede byrum mod gaderne samt mindre pladسدannelser inde i bebyggelsen. Ny bebyggelse i centerområderne skal have portåbninger, rumdannelser eller andet mod de omgivende gader, der inviterer ind i området samt publikumsrettede funktioner i stueetagen, som gør det interessant og trygt at færdes her.

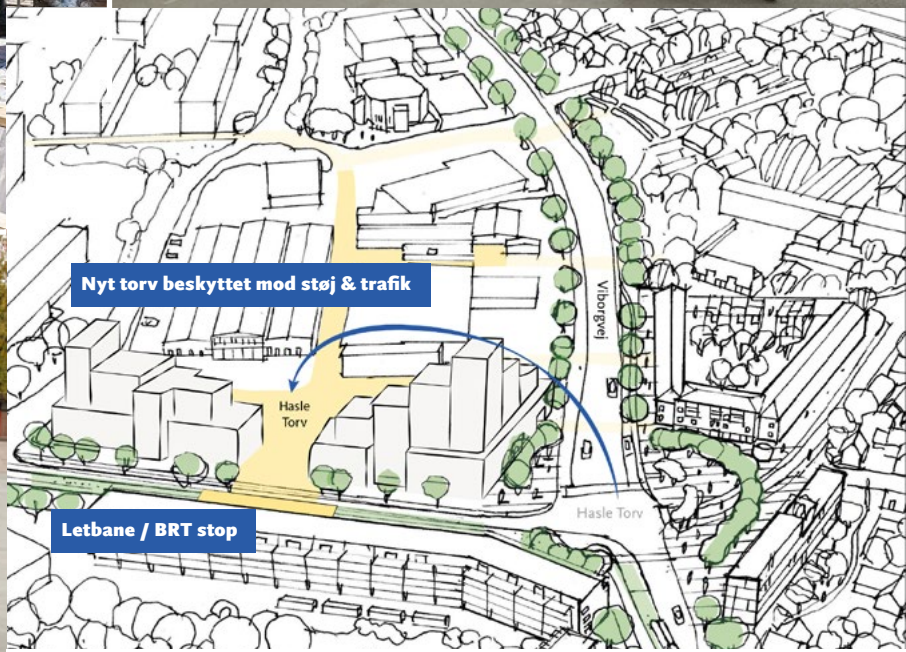
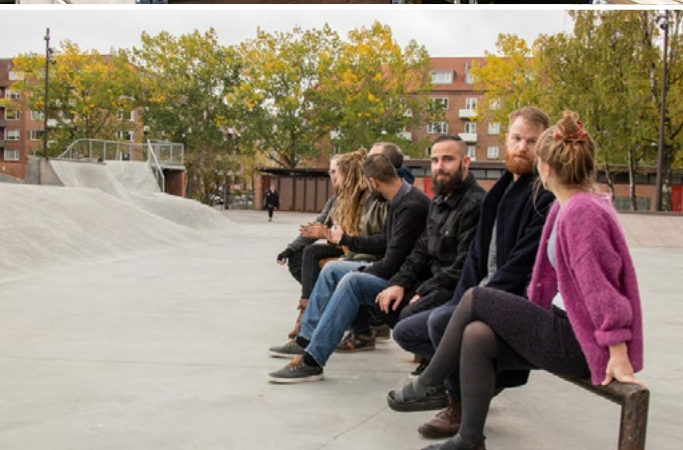
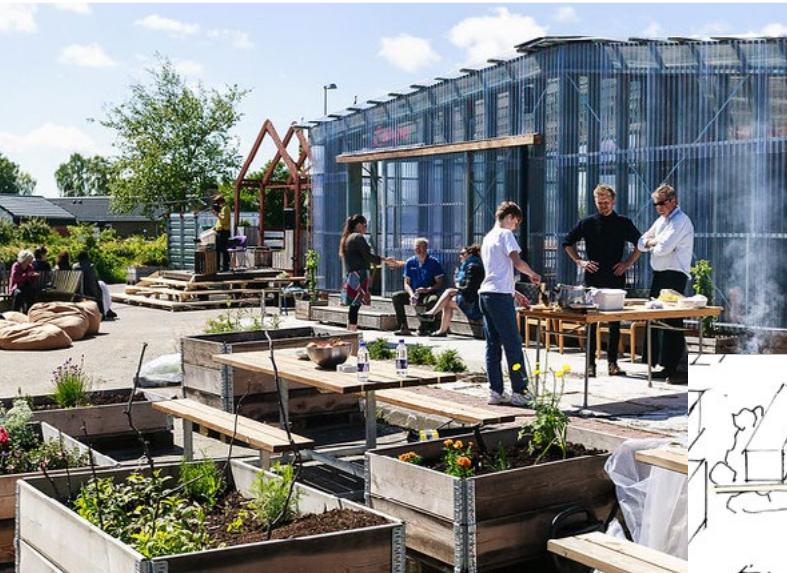
På grund af trafikstøjen fra Viborgvej, kan det være en fordel at placere nye byrum længere inde i bebyggelsen, væk fra vejen. Byrum skal indrettes med bænke og beplantning og så vidt muligt med beskyttelse for støj, trafik og med læ og solskin.

For at understøtte butikkernes levedygtighed og møder mellem bydelens beboere, skal byrummene kunne danne ramme om torvedage og andre events.

Særligt nær standsningssteder til BRT/Letbane skal der være fokus på at byggeri og byrum i sammenhæng er overskuelige og veldisponerede steder, hvor alle kan færdes trygt. Her skal være god mulighed for at parkere sin cykel og skifte til kollektiv trafik. Nogle steder måske endda med mulighed for at stille bilen.

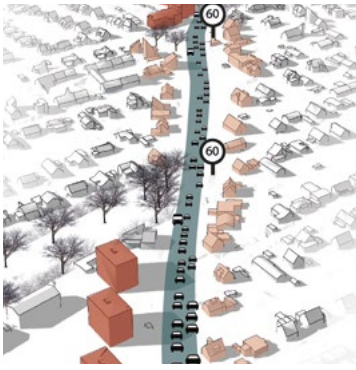
Der skal tilstræbes variation i byrum og arkitektur i centerområdet, samtidig med, at der skal være en funktionel og arkitektonisk helhed i området. Balancen mellem variation og helhed kan opnås ved holde sig til et forholdsvis lille udvalg af forskellige facadematerialer, som bruges forskelligt og med varierende detaljering.

Der skal bl.a. arbejdes på samarbejdsaftaler med områdets lodsejere om at lave sammenhængende løsninger for byrum og stiforløb på tværs af matrikelskel: Både for stiforløb, opholdssteder, parkering, beplantning og terræn med mere.



Åbne stueetager, sollys, læ og mulighed for leg, ophold eller torvhandel kan skabe bedre byrum i Hasle

STRATEGI 2



Planlægningen skal indtænke plads til vareindlevering og varegårde samtidig med, at der er trygt og pænt i centerområdet. Der, hvor eksisterende bebyggelse ønskes bevaret, skal det undersøges, om der kan fjernes hegn og laves andre tiltag som bidrager til et mere sammenhængende centerområde på tværs af niveauforskelle og matrikelskel.

Stueetage

- Ved kommercielle stueetager samt publikumsorienteret anvendelse i centerområderne og ved letbanestoppene, skal stueetagen fremstå udadvendt og transparent for forbi-passerende
- Byliv og udadvendte stueetager kan bl.a. sikres ved at tilbyde/forlange differentierede udlejningsvilkår og butiksstørrelser for kædebutikker og små lokale butikker. Og ved at fastsætte lavere husleje i stueetagen, hvor de bylivsskabende aktiviteter ønskes placeret
- Hjørner og indgangspartier skal have en særlig arkitektonisk bearbejdning og markering for at skabe variation og hierarki i facaden
- Ved indgange skal der laves kantzoner med plads til ophold, udstilling, cykelparkering eller begrønning



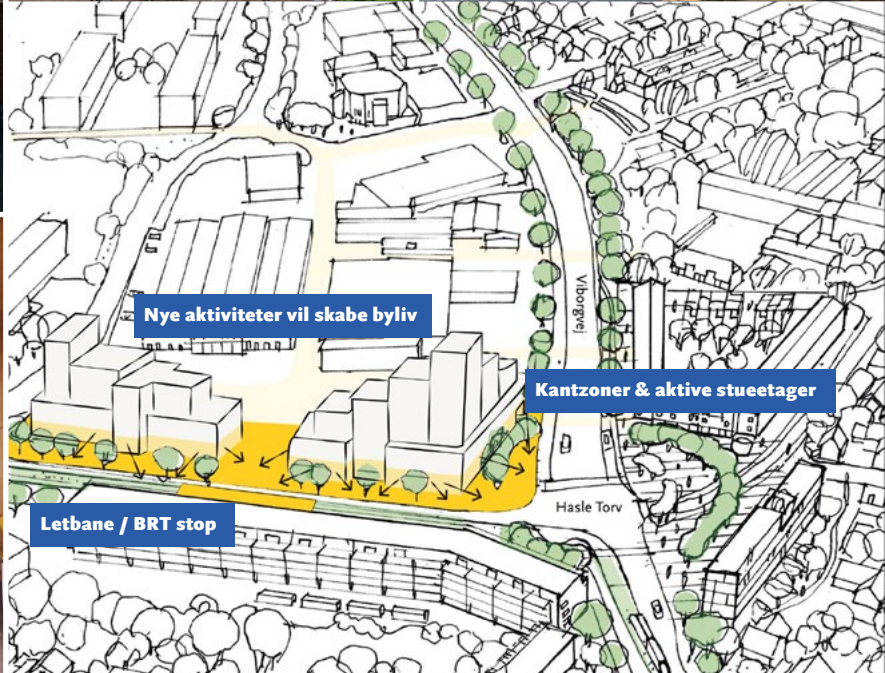
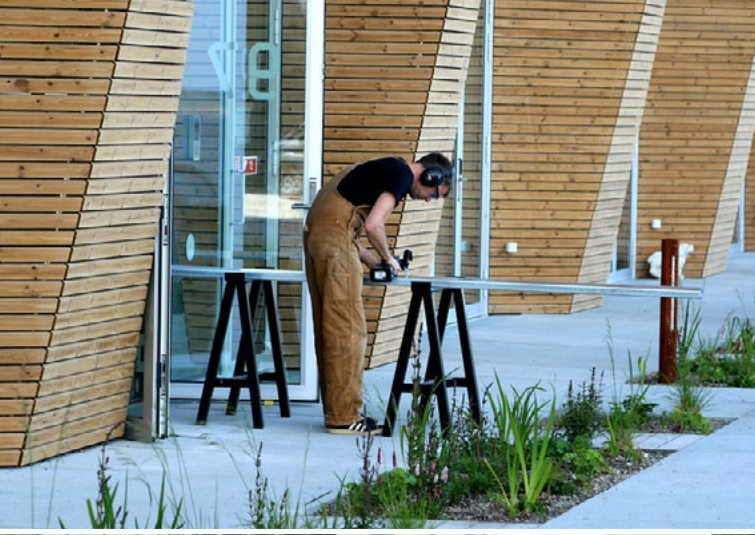
Smal kantzone, der giver mulighed for ophold mod gaden samt mulighed for mere grønt ud til vejen

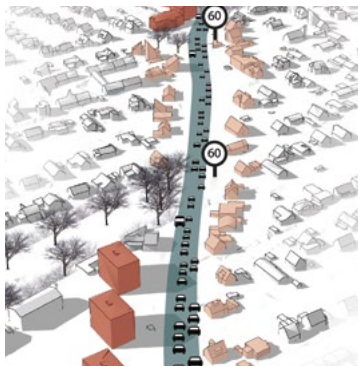


En tilbagetrukket zone, hvor man kan træde ind i boligen i læ for regnen og med mulighed for at sætte personligt præg på indgangspartiet.



Særligt bygningernes stueetage spiller en vigtig rolle i forhold til at fremme byliv og et godt samspil mellem bygninger og gaderum. Stueetager med indgange, vinduer og kantzoner mod gader og torverum gør byen mere levende og rar at gå rundt i.





BEDRE BYGGERI

Nye projekter i centerområdet skal redegøre for, hvordan bygningen forholder sig til omgivelserne. Forudsætningen for at tillade en højere bebyggelsesprocent og/eller etagehøjde end i de nuværende kommuneplanrammer, er at det enkelte projekt viser sans for tilpasning til stedet samt for kvalitet og detaljer.

Facade

- Brug primært materialer, der afspejler den lokale kontekst. Fortrinsvis tegl, men andre materialer kan også tillades. På de markerede særlige hjørner mod Ryhavevej kan der dog ske stil- og skalabrud efter nærmere vurdering
- Vinduespartier mod gaderne skal primært udformes som huller i en teglfacade, fremfor at være horisontale vinduesbånd
- Skab variation i byggeri for hver 15. meter mod Ryhavevej/Viborgvej. Fx med materialeskift og/eller med fremrykninger, karnapper, kviste og markering af trappeopgange samt ned- eller optrapning af højden

Tag

- Afslut bygningen arkitektonisk opadtil, således at himmelrummet syner fra gadeniveau fx med mansardtag, taghældning eller tilbagetrukket penthouse øverst. Dette bidrager til en sikring af den menneskelige skala
- Tilladte typer af tagformer:- Sadeltag, mansard eller en asymmetrisk taghældning. Fladt tag kan anvendes, hvis der planlægges for ophold/rekreative formål på taget. Dog må maksimalt 50 % af tagfladen etableres som fladt tag.

Byggeriets omfang

Eksisterende bebyggelse i centerområdet består af byggeri i 1-2 etager – nogle med stor etagehøjde. Den tilladte bebyggelsesprocent er 60.

I området må der gerne være variation i skala, så bydelens variation og kompleksitet bevares i et miks af anvendelser, af stort og småt, nyt og gammelt.

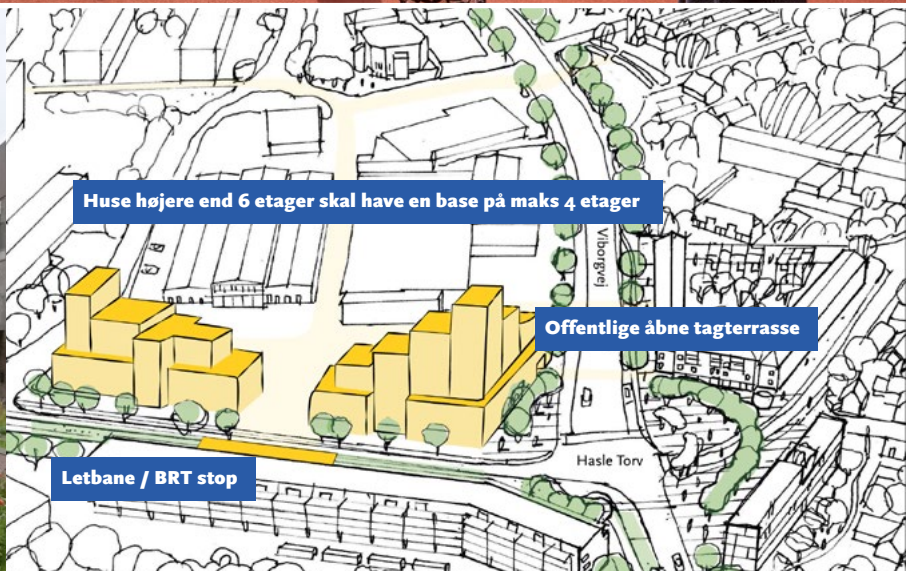
Nyt byggeri i centerområdet må som hovedregel maksimalt opføres i en blanding af 4-6 etager med variation i højderne, fremfor ensartede, store bygningskroppe, se dog undtagelse nedenfor.

Nybyggeri skal primært bestå af bebyggelse, der skaber byrum og sammenhængende facadeforløb, fremfor enkeltstående boxbutikker eller punkthuse.

Planen giver dog også mulighed for at opføre bebyggelse med arkitektur og et omfang, der afviger fra den øvrige bebyggelse på særligt markante hjørner og steder i centerområdet.

Bebyggelse, der er højere end 6 etager eller med en arkitektonisk ikonværdi, skal i særlig grad redegøre for, hvordan det ønskede byggeri medvirker positivt til områdets udvikling jf. principperne i kommunens højhuspolitik. Huse højere end 6 etager skal have en base på maks. 4 etager for at skabe en mere menneskelig skala i byrummet.

Nybyggeri i centerområdet skal primært placeres som gadedannende randbebyggelse mod Viborgvej og Ryhavevej med behørig tilbagetrækning over for Hasle Kirke og med de nævnte portåbninger og mindre pladsdannelser.

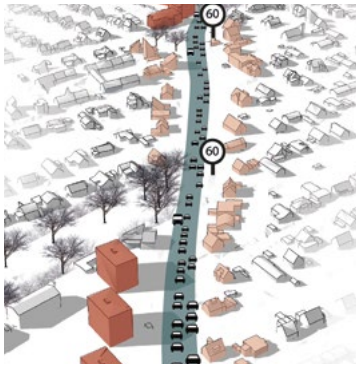


Huse højere end 6 etager skal have en base på maks 4 etager

Offentlige åbne tagterrasse

Letbane / BRT stop

Opholdsarealer til boliger kan både være private og fælles med naboerne, på altaner, tage eller i grønne områder og byrum



PARKERING OG VEJBETJENING TIL CENTEROMRÅDET

I dag er centerområdet vest for Viborgvej knyttet til vejen via forholdsvis mange ind- og udkørsler. Herudover er der vejadgang fra Bispehavevej/Kærtøften.

I fremtiden skal vejadgang fra Viborgvej (for biler) samles på færre overkørsler, hvorfra trafikken skal fordele sig internt på centerområdet. Målet er mere overskuelige forhold, bedre trafiksikkerhed og bedre fremkommelighed på Viborgvej. Ved at lukke nogle af overkørslerne bliver det muligt at omlægge vejtracéet på Viborgvej, så det bliver grønnere og nemmere at krydse for fodgængere og cyklister.

I centerområdet ønsker vi at samle parkering på fælles parkeringspladser på tværs af matrikelskel. Det giver mulighed for dobbeltudnyttelse til både bolig og erhverv. Der kan spares penge ved at anlægge færre parkeringspladser og den optimerede udnyttelse af pladsen giver mulighed for bedre sammenhæng og ikke mindst flere opholdsarealer

Fælles parkeringspladser er ikke ensbetydende med store asfalterkener – fx kan der laves flere mindre parkeringsområder i den samme bebyggelse, gerne med forskel på, hvor lang tid og hvem, der må holde der. Parkeringspladserne skal i højere grad tænkes som byrum – med siddepladser, træer og mulighed for at spærre dele af området af og lejlighedsvis bruge det til events.

Der skal fortsat være gode parkeringsmuligheder for handlende i centerområderne. Men det må godt være en smule besværligt at finde parkering til boliger og arbejdspladser, hvis vi skal modarbejde tendensen, hvor husstande anskaffer sig mere end én bil. Vi skal gerne undgå flere af de korte bekvemmelighedsture, da vi generelt ønsker at nedbringe antallet af ture i Aarhus, hvor der kun er en i bilen.

I centerområdet skal der være p-pladser på terræn, men også gerne beboer- og langtidsparkering i kældre eller p-huse. Løsningerne skal understøtte funktionen – nogle målrettet indkøb og byliv med bekvem korttidsparkering, og andre med længere tids parkering, til fx kontorer i dagtimerne og beboere i aften- og nattetimerne.

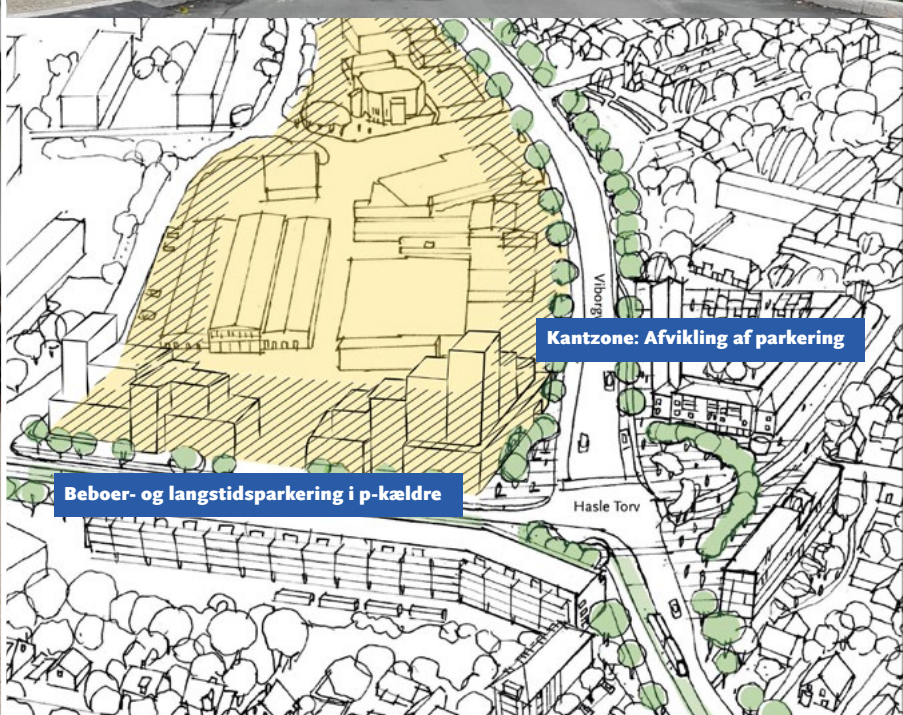
I eventuelle parkeringshuse skal vi sikre levende facader og ved underjordisk parkering skal der være tilstrækkeligt jorddække til, at der kan gro større træer ovenpå. Eventuelle parkeringskældre eller -huse skal desuden designes, så det er trygt at komme der.

Hvis byrådet vedtager etablering af en BRT/letbane via Viborgvej/Ryhavevej, vil der blive mulighed for at nybyggeri i en afstand af 600 meter fra standsningsstederne, må anlægge færre parkeringspladser end kommunens almindelige parkeringsnorm tilsiger.

Der er problemer med ulovlig parkering på fx Ryhavevej og vi skal se på, om vi kan afhjælpe problemet med bedre skiltning, så det bliver tydeligt, hvor man må parkere og køre ind/ud.



Bred kantzone med plads til cykelparkering. Bemærk også den grønne parkering til biler.

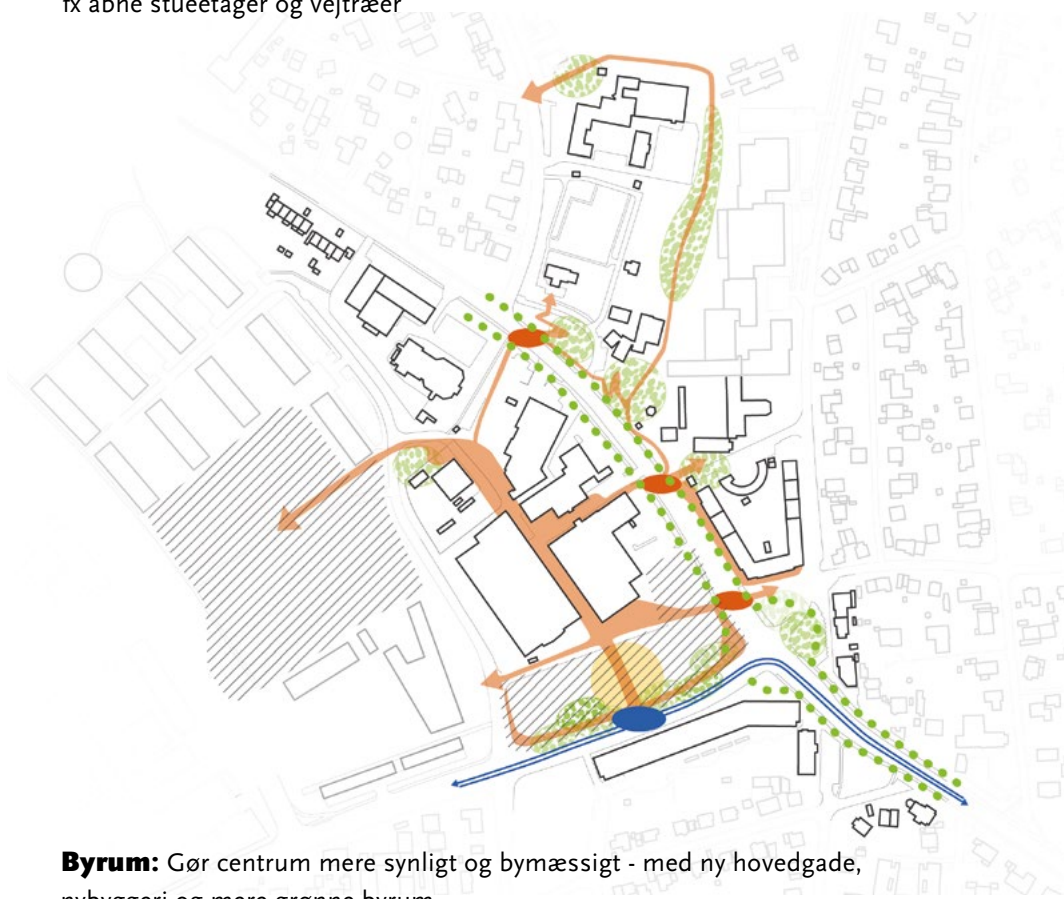


Parkering kan opdeles på forskellige løsninger; Korttidsparkering til butikker på gaden/grønne byrum. Beboer- eller arbejdspladsparkering kan være lidt længere væk, evt. i p-hus eller kælder

HELHEDSPLANENS PRINCIPPER



Byliv: Byrummene skal skærmes for vind og støj - og gøres mere grønne og levende med fx åbne stueetager i dag og Fremdige



Byrum: Gør centrum mere synligt og bymæssigt - med ny hovedgade, nybyggeri og mere grønne byrum

- Signaturforklaring
- Letbane/BRT - stop
 - Fremtidig byggefelt for byudvikling
 - Byliv:
 - Mødesteder eksisterende
 - Aktiv stueetage i dag og Fremdige
 - Tidligere Hasle Torv
 - Potentielle nye mødesteder
 - Byrum:
 - Potentielle nye byrum på nye forbindelser
 - Krydsningsmuligheder
 - Det nye torv
 - Opdatering af grønt
 - Nye vejtræer



Forbindelser: Bind Hasle bedre sammen på tværs af de store veje og åben op til Bispehaven med nye veje, stier og funktioner



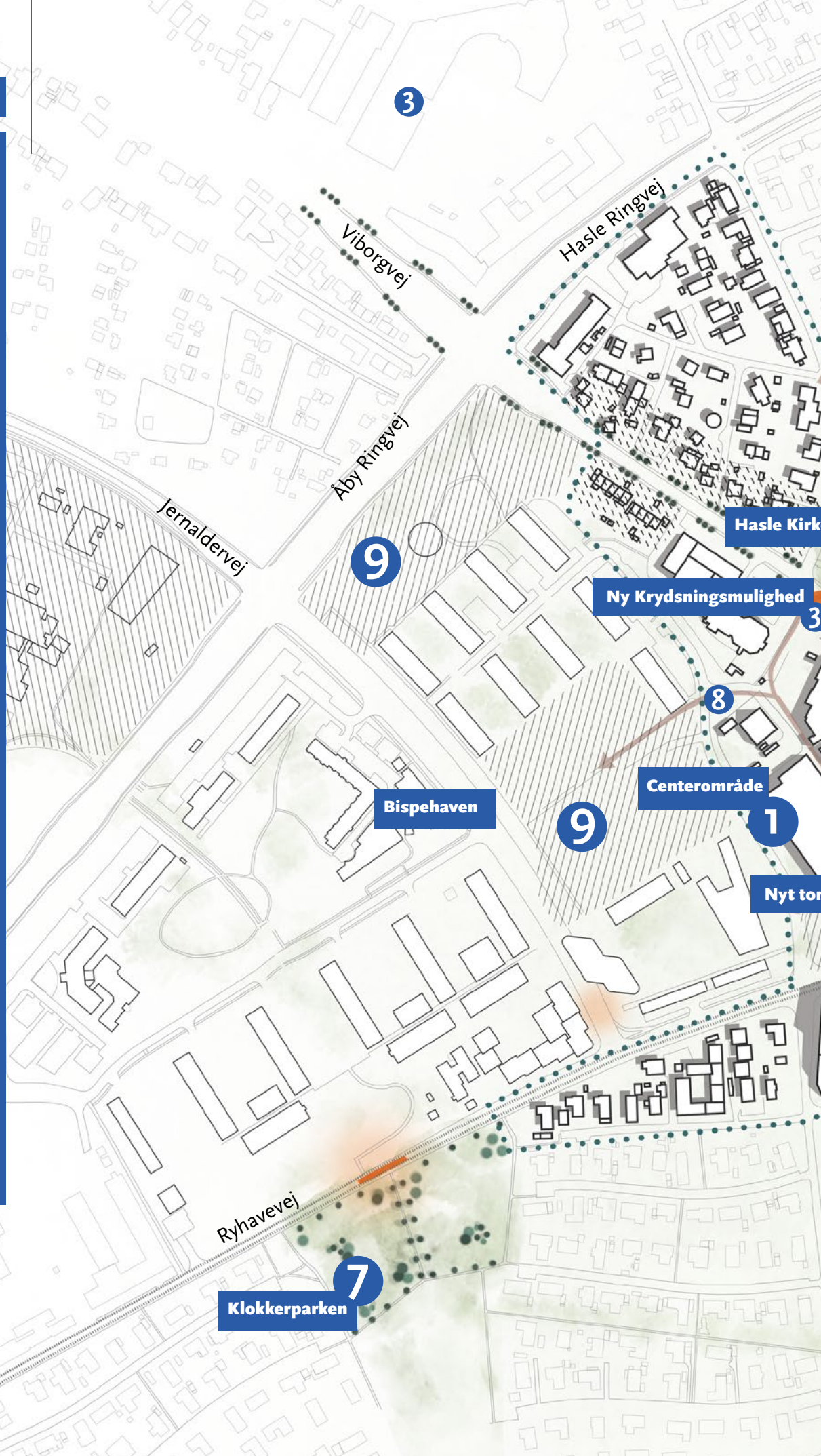
Trafik og parkering: Mere bymæssig hovedgade fra centerområdet ned til Fenrisvej, p-pladser udformet som egentlige byrum. Bedre forhold for bløde trafikanter og med nye krydsningsheller

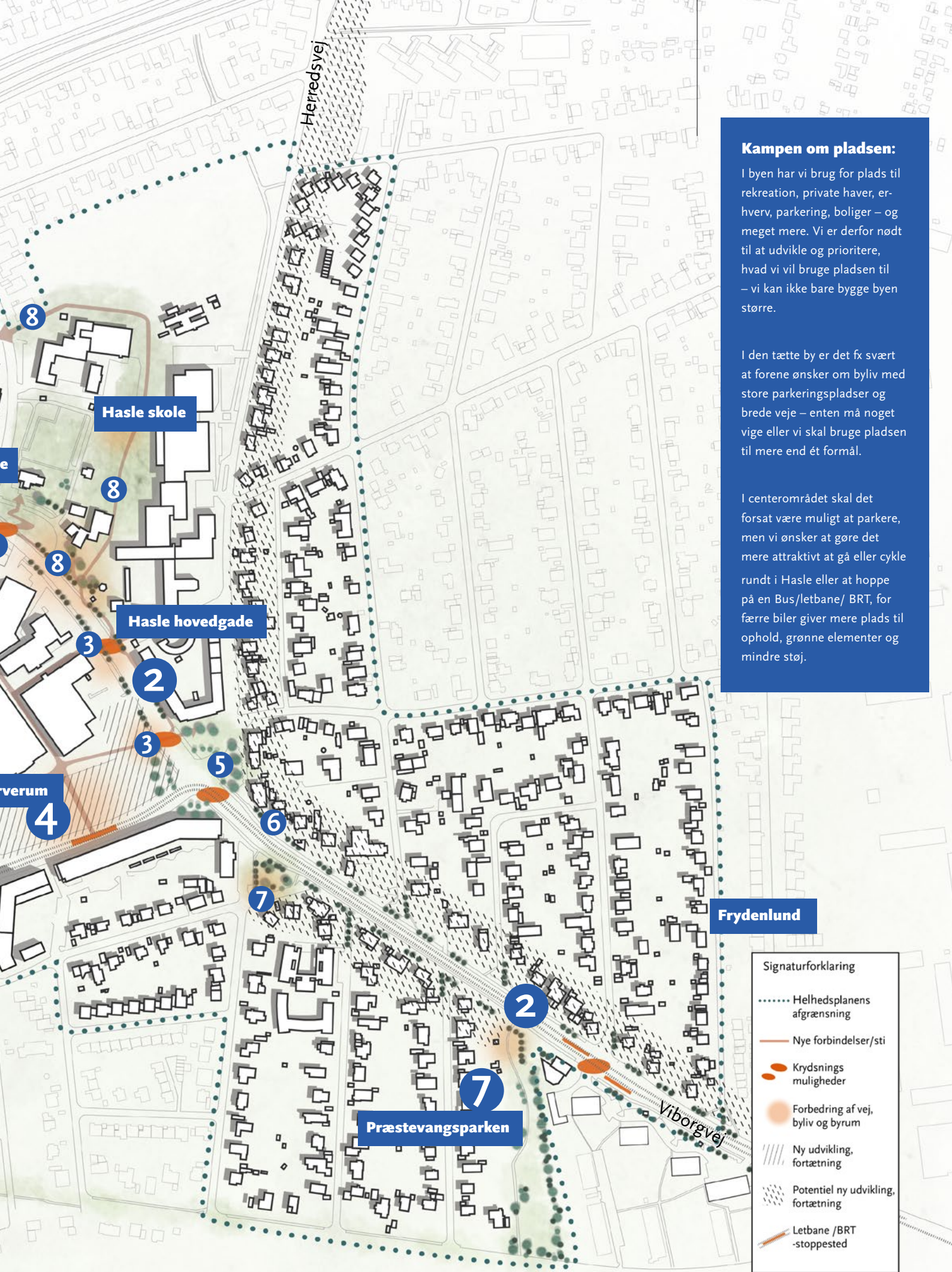
Signaturforklaring	
	Letbane/BRT - stop
	Fremtidig byggefelt for byudvikling
Forbindelser:	
	Krydsningsmulighed
	Mulig bevægelse
	Forbedret sikkerhed for blødetrafikanter
	Potentielle nye forbindelser / stier
Trafik og parkering:	
	Trafikvej
	Fordelingsvej
	Lokalvej
	Hasle Hovedgade
	Trafikvej med forbedret sikkerhed
	Parkering i dag
	Potentiell parkering under terræn
	Potentiell parkering på terræn

STRATEGI 2

Hovedformålet med planen er at muliggøre byudvikling, som samlet set gør bydelen mere sammenhængende og bymæssig på en måde, hvor der opnås godt sammenspil mellem det nye og det bedste af det gamle Hasle;

- 1. Centerområde
- 2. Hasle hovedgade
- 3. Nye krydsningsmuligheder
- 4. Nyt torverum i forbindelse med letbanestoppet/BRT
- 5. Det gamle Hasle torv forskønnet med mere grønt
- 6. Vejtræer langs Viborgvej
- 7. Forskønnelse af grønne rekreative områder, så mere ophold, vil finde sted
- 8. Nye forbindelser og stier for blødtrafikanter, hvor de kan gå på opdagelse i kvarteret
- 9. Byomdannelsesområder





Kampen om pladsen:

I byen har vi brug for plads til rekreation, private haver, erhverv, parkering, boliger – og meget mere. Vi er derfor nødt til at udvikle og prioritere, hvad vi vil bruge pladsen til – vi kan ikke bare bygge byen større.

I den tætte by er det fx svært at forene ønsker om byliv med store parkeringspladser og brede veje – enten må noget vige eller vi skal bruge pladsen til mere end ét formål.

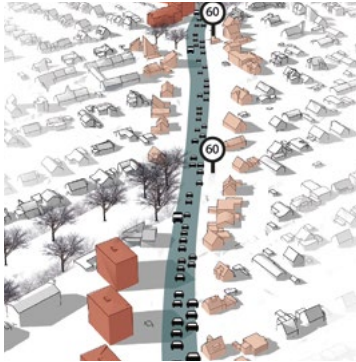
I centerområdet skal det forsat være muligt at parkere, men vi ønsker at gøre det mere attraktivt at gå eller cykle rundt i Hasle eller at hoppe på en Bus/letbane/ BRT, for færre biler giver mere plads til ophold, grønne elementer og mindre støj.

Frydenlund

Signaturforklaring

- Helhedsplanens afgrænsning
- Nye forbindelser/sti
- Krydsnings muligheder
- Forbedring af vej, byliv og byrum
- /// Ny udvikling, fortætning
- /// Potentiel ny udvikling, fortætning
- Letbane /BRT -stoppested

MÅL OG RETNINGSLINJER FOR UDVIKLING AF CENTEROMRÅDERNE VED HASLE TORV



- Mindst 80 % af stueetagerne i centerområderne skal anvendes til butikker, restauranter, kulturtilbud og liberale erhverv (dog ikke banker og forsikring) og andre funktioner, der er åbne mod omgivelserne. I den øvrige del af byggeriet kan der være en blanding af liberale erhverv, restauranter og lignende, som naturligt kan indpasses i et bydelscenter. Herunder også offentlige formål og boliger
- Ved placering af butikker, der forhandler særligt pladskrævende varegrupper, er der mulighed for, at der kan planlægges for butikker med bruttoetageareal større end 5.000 m² bruttoetageareal
- Med henblik på at fastholde mindre, lokale butikker i området, skal der i nybyggeri tilstræbes et mangfoldigt udbud af butiksstørrelser med butiksstørrelser helt ned til 75 m².
- Nybyggeri eller ombygning i centerområderne skal så vidt muligt udformes med facader og vinduespartier mod tilstødende vejarealer og byrum for at styrke bymiljøet
- Alle nybyggerier skal understøtte visionen om et levende centerområde med en mangfoldighed af funktioner, trygge mødesteder og sammenhængende trafikløsninger. Nybyggerier skal udformes i samspil med eksisterende bystruktur og skala – dog kan der gives mulighed for skalaspring på udpegede steder. For ethvert nybyggeri/omdannelseprojekt skal det dokumenteres, hvordan det indpasses i den eksisterende struktur, og hvordan man sikrer den ønskede variation, arkitektoniske kvalitet og tæthed
- Bygherrer skal ikke kun forholde sig til deres eget byggefelt og byggeri, men også til eksisterende nabo-bygninger, og redegøre for hvordan byggeriet bidrager til balance mellem variation og helhedsvirkning. Et meget stort byggeri skal sandsynliggøre hvordan et miks af skala og anvendelser inden for hele delområdet kan realiseres – fysisk og markeds-mæssigt
- Nybyggeri og omdannelse i centerområderne skal udformes og placeres, så det understøtter visionen om et sammenhængende centrum, hvor parkering og færdsel kan foregå uhindret på tværs af matrikelskel og ejerforhold, så vidt muligt
- Torvepladsen på den østlige side af Viborgvej skal gentænkes som en smuk, grøn ramme portal til Høje Hasle, og så den bliver mere brugbar i forhold til den reelle nuværende anvendelse og fremtidige ønsker, hvilket primært omhandler færdsel og ikke længerevarende ophold. Særligt skal der være fokus på bedre forhold for forretningsdrivende og kunder med plads til færdsel, korttidsparkering og udstilling af varer - i en smuk ramme af god arkitektur og grønne elementer
- Centerområdet på vestsiden af Viborgvej skal omdannes og fornyes for at styrke det lokale handelsliv og bymæssigheden. Det skal undersøges nærmere, hvilke bygninger og funktioner, der skal bevares og hvor der kan ske omdannelse og fornyelse, så nyt og bestående tænkes

ind i en sammenhængende helhed. Byudviklingen skal tage højde for en kommende højklasset kollektiv trafikløsning på Viborgvej/Ryhavevej og ny sti- og vejstruktur til Bispehaven

- I centerområdet vest for Viborgvej (rammeområde 130310CE), må nybyggeri primært opføres i en blanding af maksimalt 4-6 etager. Dog kan der på strækningen ned mod hjørnet ved Viborgvej/Ryhavevej samt hjørnet af Bispehavevej/Ryhavevej, tillades en bebyggelse på op til 12 etager, når det kan påvises at byggeriet bidrager positivt til området jf. kommunens højhuspolitik og planens vision og når bygningens base er maks. 4 etager
- I huse over 6 etager skal der gives mulighed for offentlig adgang til husets øverste etage og /eller tagterrasse
- Nybyggeri indenfor området skal varieres i højder og materialevalg jf. principperne på side 54-58
- Nybyggerier i centerområderne skal bidrage til at skabe gode byrum og stærke sammenhænge i centerområdet gennem deres fysiske orientering, aktiviteter i stueetagen, indretning af ankomstområder, udearealer, parkering og færdselsarealer. Udearealerne skal udformes som kvalitative byrum – med en høj grad af beplantning og opholdsmuligheder
- Alle udearealer i centerområderne, herunder også parkeringspladser (undtagen varegårde, tagterrasser o. lign.) skal være offentligt tilgængelige og invitere til brug – også for

andre end projektets egne brugere, og gerne med alternativ anvendelse udenfor butikkernes åbningstider, når dette kan ske uden gene for beboelse.

- Større parkeringspladser skal som udgangspunkt indrettes bag den bygning, de servicerer, fremfor at ligge ud mod de store veje. Dog kan der tillades et smalt bånd med parkering mod Viborgvej da bebyggelse overfor Hasle Kirke skal trækkes tilbage fra vejskel for at opretholde kirkens synlighed som lokalt pejlemærke. Parkeringspladserne skal så vidt muligt tænkes som byrum med vandelementer, gadedannende beplantning mod Viborgvej og opholdsmuligheder
- Bygninger skal generelt udformes og placeres, så der sikres et godt lokalt mikroklima i uderummene med hensyn til både vind og sol
- Udearealer skal udformes med hensyn til oversigtlighed, belysning og belægninger, så de er trygge, sikre og tilgængelige at færdes og opholde sig i
- Detailhandel skal så vidt muligt koncentreres i de nuværende centerområder
- Standsningsstederne til en kommende højklasset kollektiv trafikløsning med mulighed for kombinationsrejser ved Hasle Torv skal placeres og udformes, så de forstærker visionerne om urbane, trygge byrum, hvor endnu flere får lyst til at benytte den kollektive transport. Standsningsstederne skal understøtte identiteten som bydelens centrum.

STRATEGI 3





FORTÆTNING OG FORNYELSE

I dette afsnit fokuseres der på boligkvartererne udenfor centerområderne. Vi beskriver, hvordan de forskellige områder og gaderum opfattes i dag og giver kvalificerede bud på fornyelse.

Arkitektur, byliv og investeringslyst

Der er stor investeringslyst i Hasle samt ekstraordinære midler i udviklingsplanen for Bispehaven til at skabe fornyelse og forskønnelse lokalt. Med byudvikling følger en økonomi, der kan forbedre forholdene for hele bydelen, men også et særligt ansvar for at tage hensyn til de værdier, som gør Hasle til et attraktivt sted at bo.

Helhedsplanen skal følge op på byrådets fortætningsstrategi med byggemuligheder de rigtige steder og med det rette indhold. Ved at koncentrere arbejdspladser og boliger indenfor et mindre geografisk område kan vi;

- Styrke kundeunderlaget til offentlig service, butikker og kollektiv trafik,
- Mindske behovet for bilkørsel
- Tilføre en bedre blanding af boligtyper i bydelen
- Skabe økonomi til bedre kvalitet i infrastruktur, byrum og parker

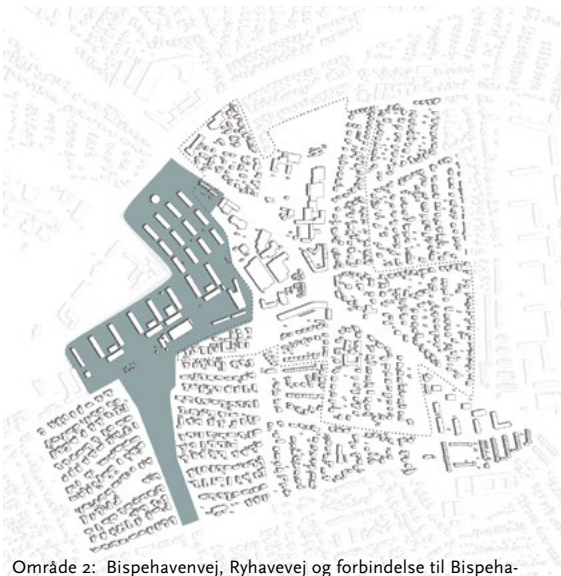
Udover at styrke centerområderne, er der også potentiale for fornyelse i boligområderne langs med Viborgvej, samt på dele af Herredsvej og Ryhavevej. Nybyggeri kan fx understøtte Viborgvej som en hovedgade i en selvstændig bydel.

Der skal være et særligt blik for, at det nye bidrager positivt til områdets udvikling. Vi skal sikre trygge, smukke og grønne fællesområder, som vi kan mødes i. Nogle steder skal det nye primært tilpasse sig konteksten, og andre steder kan arkitekturen afvige fra det kendte, fordi der her er et særligt vigtigt sted eller et særligt behov for forandring. Alle nye projekter skal redegøre for, hvordan de vil opfylde planens retningslinjer for byudvikling.

Sidst i afsnittet er der rammer og retningslinjer for, hvordan området kan ombygges eller fortættes – og hvor der er særlige kvaliteter, som der skal værnes om. Retningslinjerne skal følges op af mere detaljerede bestemmelser i senere lokalplaner, hvis byudviklingen skal realiseres.



Område 1: Ankomsten til Hasle via Viborgvej. Se fra side 72.



Område 2: Bispehavenvej, Ryhavevej og forbindelse til Bispehaven. Se fra side 78.



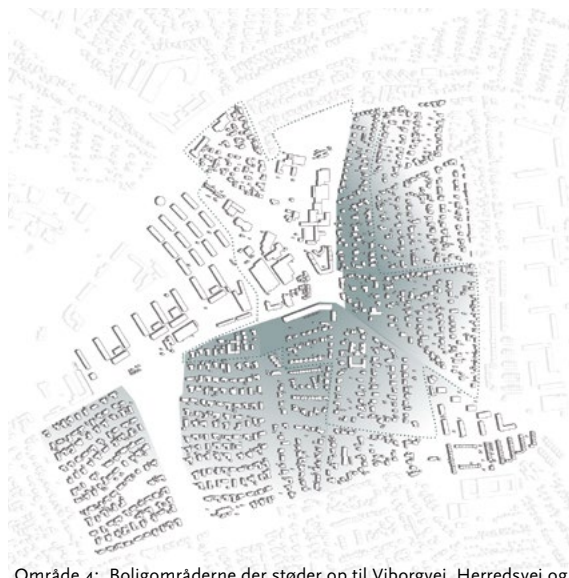
Område 3: Omkring Viborgvej - S



Alle nærområderne samlet som helhed rundt omkring Hasle centrum - 'hertet' (centerområdet)



kolen - Kirken. Se fra side 82.



Område 4: Boligraderne der støder op til Viborgvej, Herredsvej og Ryhavevej. Se fra side 85.



Område 5: Rekreative områder - de grønne åndehuller. Se fra side 90.



Kan Viborgvej gøres mere gadeagtig, ligesom Silkeborgvej ændrer karakter i Åbyhøjs bymidte? Smaller gaderum, facader mod gaden, lavere hastighed og lettere at krydse



Stueetagerne samt gaderummets bredde, indretning og hastighedsgrænserne er med til at definere om en vej primært bruges og opfattes som et trafikrum eller en mere bymæssig gade, hvor man også har lyst til at gå



OMRÅDE 1: ANKOMSTEN TIL HASLE VIA VIBORGVEJ

Oplevelsen og indtryk af ankomsten til Hasle i dag

På Viborgvej, mellem Ringgaden og Ringvejen, virker bebyggelsen en smule usammenhængende i skala og byggestil. Gaderummet er meget bredt, hvilket giver en karakter som en indfaldsvej, snarere end som hovedgaden i en bydel. Man passerer villaer i fine gamle haver, høje punkthuse, en gammel landsbykirke, lukkede ensformige hække, et hensygnende butikstovr, støjplagede huse og ensformige parkeringspladser på denne strækning.

Flere af bydelens beboere har udtrykt, at de savner en mere klar identitet i gaderummet og arkitekturen. Noget, der viser, at nu er man kommet til Hasles centrum, hvor man bør sætte farten ned i respekt for det byliv, der udspiller sig her.

Villakvartererne i Hasle hører til nogle af byens fineste. Vi skal værne om de kvaliteter og karakteristika, der er her. Mange huse langs Viborgvej er desværre plaget af støj fra stadigt voksende trafikmængder og de hårdest ramte boliger bruges til udlejning og forringes gradvist mere og mere.

Langs med byens store indfaldsveje giver kommuneplanen mulighed for nedrivning af eksisterende bebyggelse og opførelse af nyt byggeri, som er tættere og lidt højere end før - når der foreligger gode projekter, som tilpasser sig konteksten. Nyt og gammelt sammen fx. Nybyggeri kan stramme gaderummet op med facader som vægge i et mere smalt og veldefineret gaderum. Moderne vinduer og byggeteknik kan også bedre lukke trafikstøjen ude.

En anden fordel ved at erstatte enkeltliggende huse mod en stor vej, med fx rækkehuse eller etageboliger, er at sammenhængende bebyggelse skærmer bagvedliggende villaer mod trafikstøjen. Udfordringen bliver så at tilpasse nybyggeriets omfang og arkitektur i til den eksisterende bebyggelse, som oftest kun

er i 1,5 – 2 etager. Vi skal i hvert tilfælde se på, hvordan man undgår indbliksgener og skygge, og på, hvordan der kan laves vejadgang, parkering og gode opholdarealer til den ny bebyggelse.

Viborgvej er svær at krydse både for biler og bløde trafikanter, fordi der er forholdsvis langt mellem lyskrydsene samt mange lukkede boligveje, og vejens barrierevirkning er derfor stor. På den positive side, er der gode forbindelser til både rutebiler og bybusser fra Viborgvej og Ryhavevej.

Der er en flot sigtelinje ned mod midtbyens silhuet, når man kører ned ad Viborgvej og modsat, et fint kig op mod Hasle Kirke, når man kommer fra sydøst, op ad bakken.

Forslag til forbedring og omdannelse af ankomsten til Hasle

Viborgvej skal fortsat fungere som vigtigt hovedindfaldsvej til Aarhus Midtby. Derfor er det vigtigt at opretholde fremkommeligheden i videst muligt omfang, for alle trafikarter.

Nye krydsningsmuligheder for bløde trafikanter hen over både Viborgvej og Ryhavevej skal binde bydelen bedre sammen. Krydsningsmulighederne skal bl.a. placeres ved skolen og centerområderne – gerne kombineret med fx vejtræer og regnbede, som gør gaderummene grønnere.

På Viborgvej mellem Ringvejen og Ringgaden har vi desuden udpeget forskellige steder, hvor man med fordel kan stramme gaderummet op med nye vejtræer, der giver læ, karakter og identitet til et forblæst byrum.

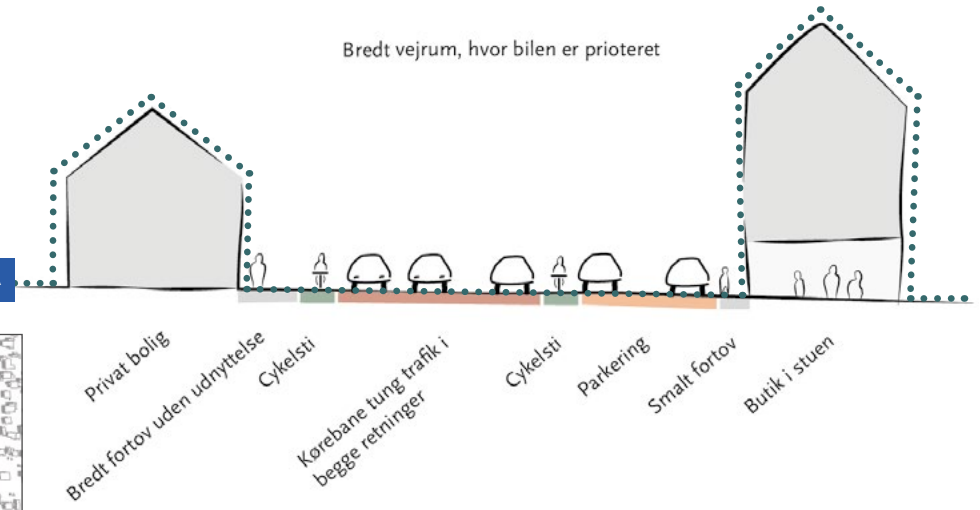
Andetsteds i dette afsnit beskrives, hvordan man kan få lov til at bygge nyt og tættere mod de store veje i henholdsvis center- og boligområder.



STRATEGI 3



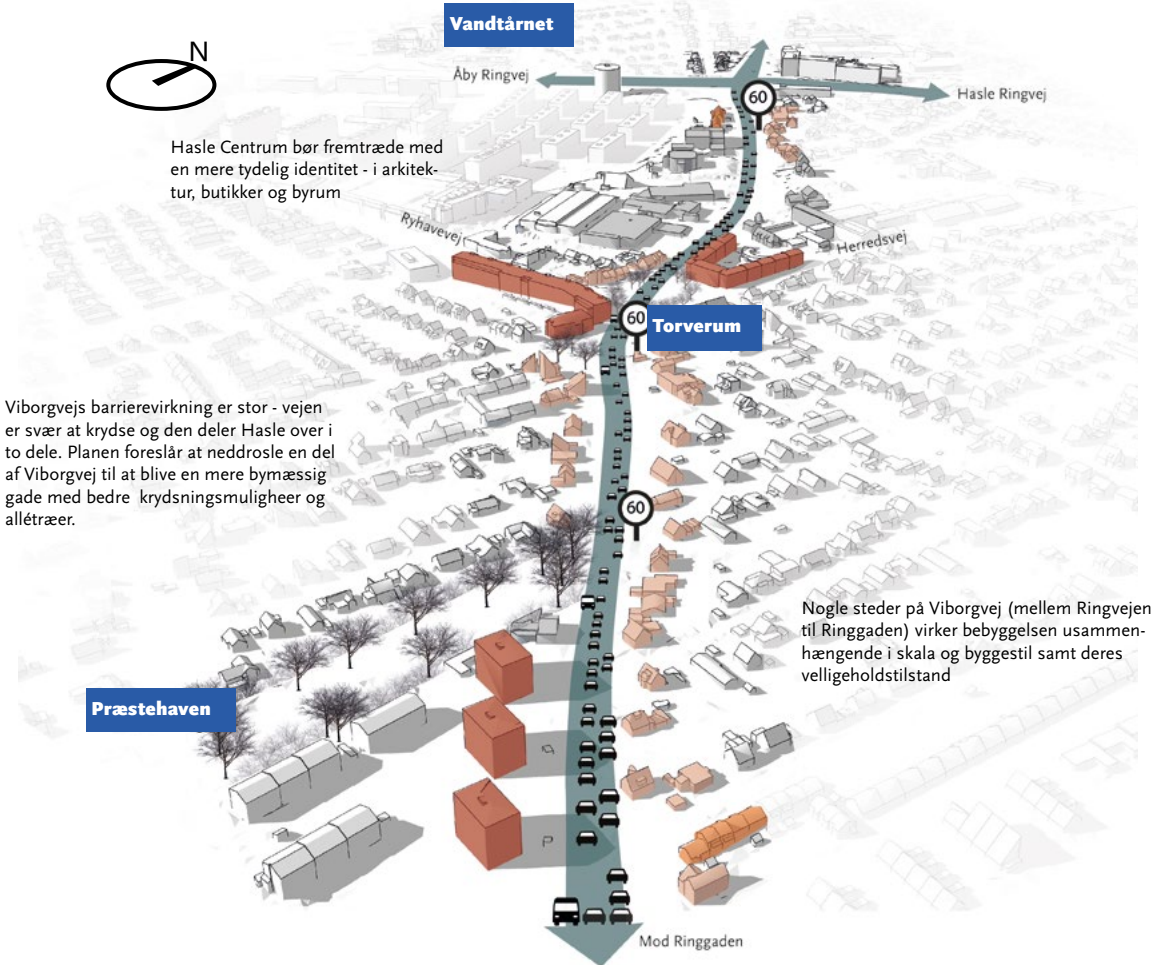
Princip snitAA



Princip snitAA af Viborgvej i dag set mod nord (se placeringen til venstre): Gaderummet er meget bredt og primært bygget til at få mange biler i gennem.

Signaturforklaring

- Nærområdets vigtige vejforløb
- Barrierer i form af støttemur, hegn
- Bebyggelser**
 - Villa
 - Rækkehus
 - Etage
 - Erhverv /offentlig
- Tæt og tung trafik
- Mulig fremtid:**
 - Hasle Hovedgade
 - Krydsningsmuligheder
 - Forslag til forbedret fortov med vejtræer
 - Letbane/BRT



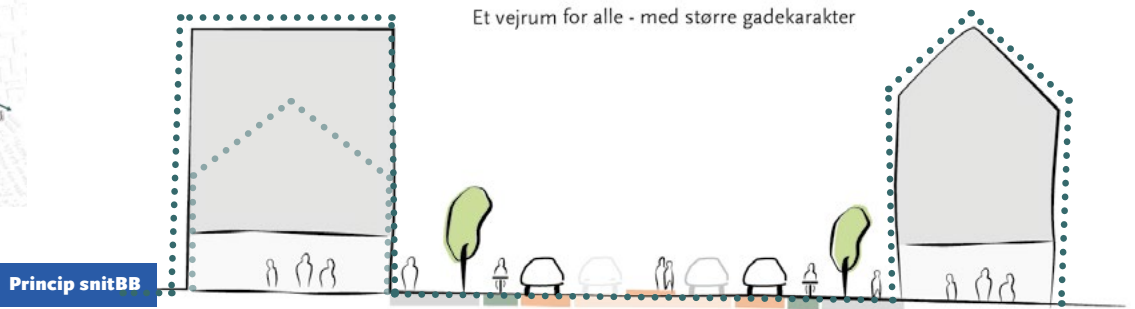
Viborgvej, som er den primære ankomstvej til Hasle, fungerer i dag mere som et trafikrum end som en bygade



Gaderummet på Viborgvej kan gøres visuelt mindre ved fx plantning af nye vejtræer. Ny bebyggelse tættere på vejen kan også gøre vejen mere bymæssig. Både ny bebyggelse og beplantning skal indtænkes i helhedsplanens principper om at skabe bedre byrum, god trafikikkerhed og arkitektur, der forskønner og skaber helheder og sammenhænge på tværs af Viborgvej.



STRATEGI 3



Princip snitBB

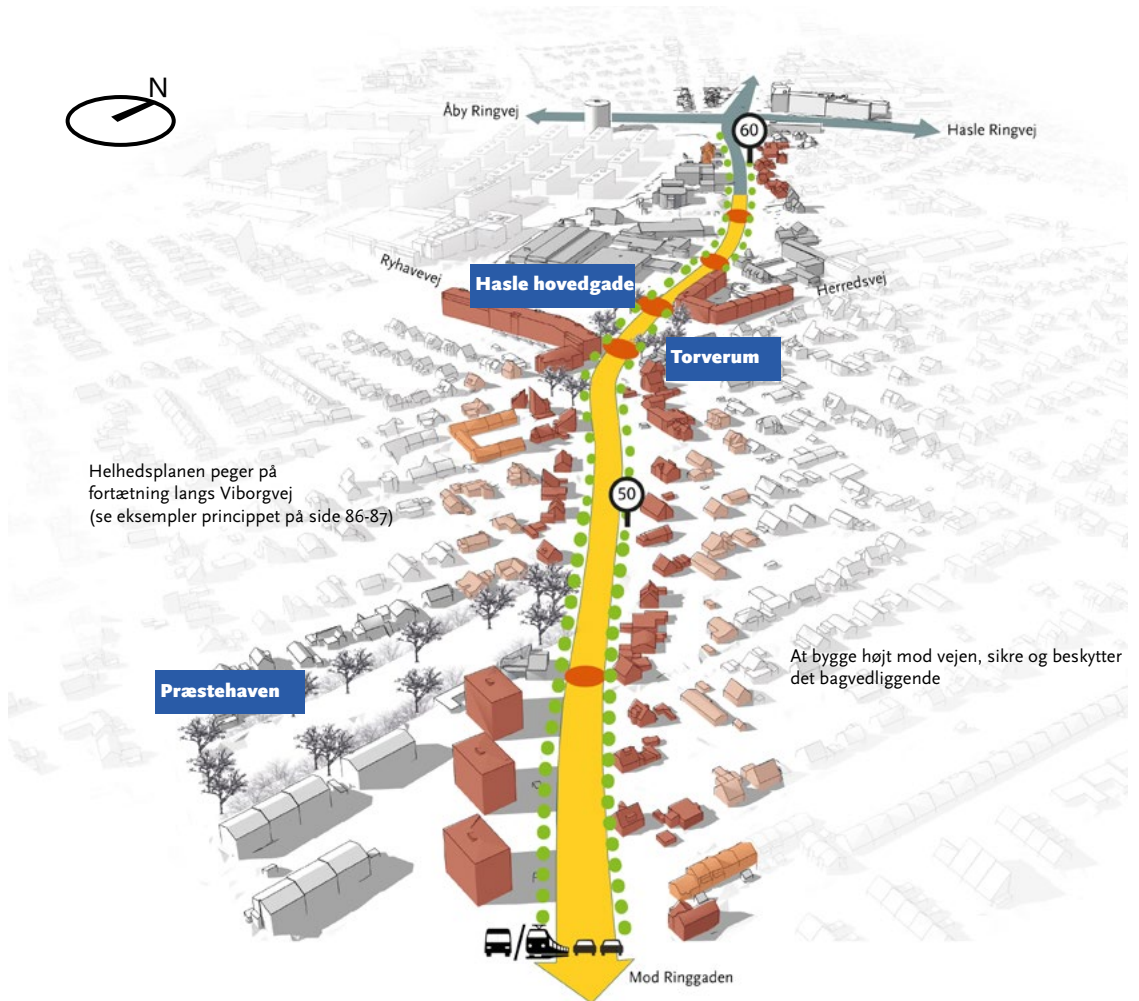


Butik i stuen
 Bredt fortov med plads til ophold/handel
 Cykelsti
 Parkering
 Kørebane med trafik med krydsningsmulighed
 Parkering
 Cykelsti
 bredt fortov
 Butik i stuen

Princip snitBB af Viborgvej fremtidig forslag (se placeringen til venstre): Ved at ombygge gaderummet, med fx midterheller kan man gøre det lettere for fodgængere at krydse vejen. Træer og et bredere fortov foran butikkerne, kan forbedre forholdene for de handlende.

Signaturforklaring

- Nærområdets vigtige vejforløb
- Barrierer i form af støttemur, hegn
- Bebyggelser**
 - Villa
 - Rækkehus
 - Etage
 - Erhverv /offentlig
- Tæt og tung trafik
- Mulig fremtid:**
 - Hasle Hovedgade
 - Krydsningsmuligheder
 - Forslag til forbedret fortov med vejtræer
 - Letbane/BRT

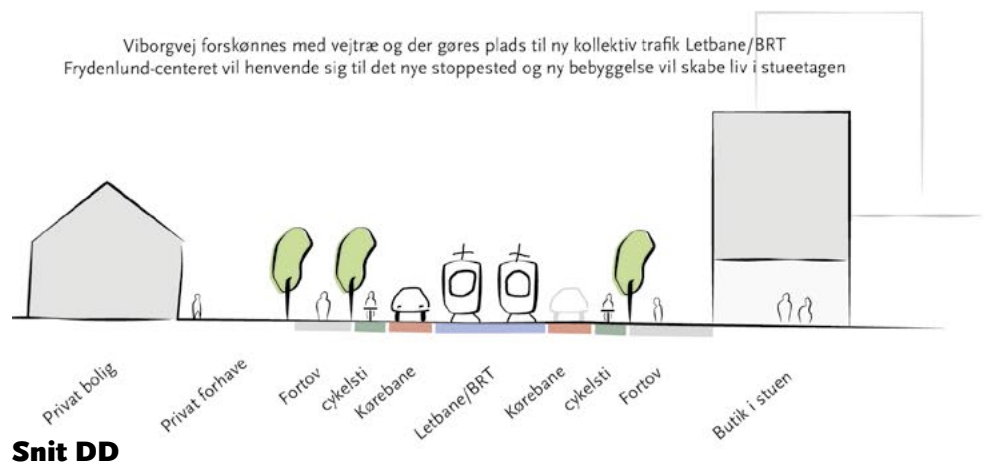
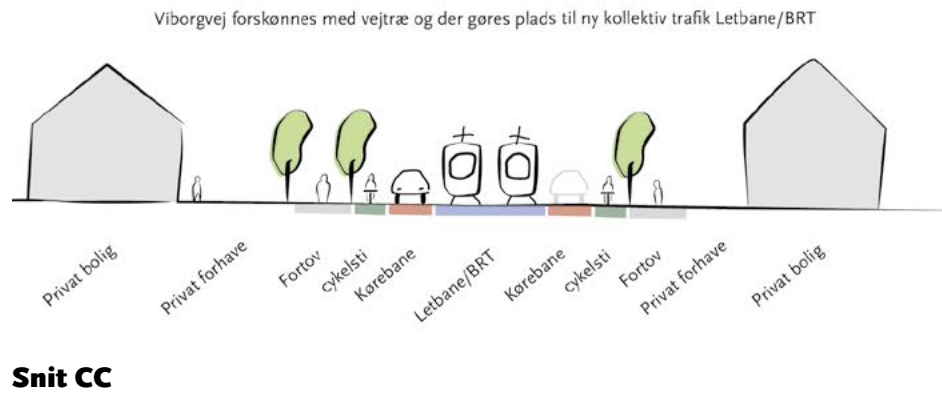
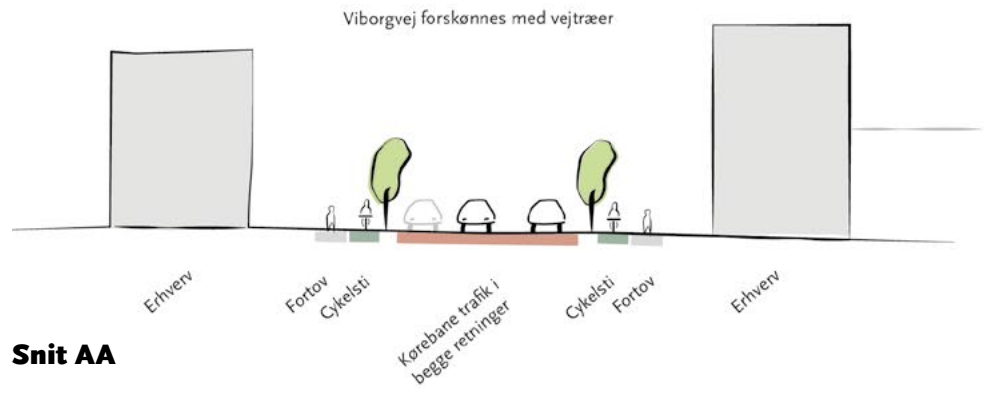


Ved at markere en del af Viborgvej som Hasles hovedgade, viser vi at her er bydelens centrum. Vejtræer, ny bebyggelse og flere krydsningsmuligheder skal omdanne vejen til en bygade. Hasle hovedgade forsættes ned til Fenrisvej.



Ved nøje at samtænke ny bebyggelse og beplantning langs den centrale del af Viborgvej, kan strækningen få et mere bymæssigt præg, som en hovedgade i en by, og ikke bare et lidt udflydende område med spredte butikker på en indfaldsvej, som man skal hurtigt gennem. Bedre og mere trygge krydsningsmuligheder for cyklister og fodgængere skal være med til at skabe sammenhæng på tværs af Viborgvej.



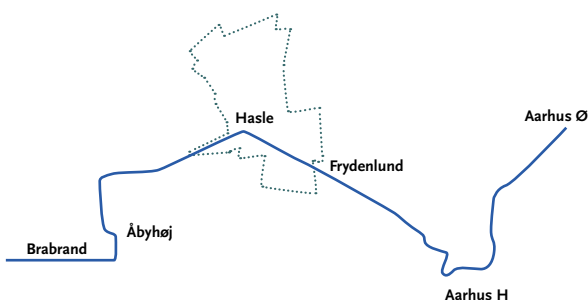


Gaderummene kan opbygges på mange måder:

Grønne rabatter med træer kan fx bruges til at gøre gaderummene smukkere og syne smallere. Træernes placering og antal skal dog afstemmes med trafikikkerheden, så der fortsat er god afstand til fx letbanens køremaster og husfacaderne.

Langs traceet for en mulig letbane eller BRT undersøges det, hvordan der kan blive plads til både fodgængere, cykelsti, kollektivtrafik og biler samt eksisterende og fremtidigt byggeri.

Vejene skal indrettes forskelligt, alt efter om vi er i den tætte by eller på en strækning, hvor vejen har karakter som indfaldsvej - med højere fart.





OMRÅDE 2: BISPEHAVEVEJ, RYHAVEVEJ OG FORBINDELSER TIL BISPEHAVEN

Oplevelsen af Bispehavevej, Ryhavevej og forbindelser i dag

Bispehavevej har i dag karakter som en bagvej. Vejen giver både adgang til centerområdet og til Bispehaven. Der er ingen facader direkte ud til vejen, men derimod karakterløse plæner, støttemure og store parkeringsarealer.

Den østlige ende af Ryhavevej, mellem Rymarken og Viborgvej, består af en usammenhængende blanding af små huse og etageboliger, men også af velbesøgte lokale butikker. Sidstnævnte medfører desværre en del ulovlig parkering og farlige situationer for trafikken. Strækningen savner generelt sammenhæng og læ.

Ryhavevej er en lang lige vej, der forløber fra torvet ud til ringvejen. Vejen deler Hasle op i to meget forskellige dele; Mod syd ligger parcelhusområdet Klokkeparken, med Klokkeparken i midten. Området fremstår meget tidstypisk, velreguleret og velbevaret, og er blevet udpeget som et kulturmiljø i kommuneplanen. Mod nord-vest ligger Bispehaven, der er opført i perioden 1970-73 og som aktuelt er under omdannelse (jævnfør loven om udsatte boligområder fra 2019).

På sydsiden er hækkene mod haverne og parken så høje og tætte, at de virker som en form for afvisende mur. På nordsiden af vejen medvirker skrænterne og de høje blokke også til at skabe landskabelige og mentale skel mellem boligområdet og mellem beboerne på hver sin side af vejen.

Man fristes man til at sige, at på den ene side af vejen ligger der et område, hvor der allerede er sket store forandringer og er planlagt endnu flere. Og på den anden side af vejen ligger et område, hvor tiden næsten har stået stille og hvor mange beboere udtrykker bekymring overfor bydelens forandringer. Gennem helhedsplan-

lægning vil vi gentænke Ryhavevej som et sted, som i stedet samler bydelen.

Udviklingsplanen for Bispehaven og nærområderne har som underliggende mål, at de to områder bliver bedre integreret med hinanden, så beboere fra begge områder føler sig velkomne i naboområdet.

Forslag til forbedring og omdannelse for Bispehavevej, Ryhavevej og forbindelser til Bispehaven

Fra centerområdet skal der skabes bedre forbindelser til Bispehaven og de nærliggende grønne områder. I nær fremtid forventes der opført nye boligtyper samt kultur- og fritidstilbud i Bispehaven, som også skal forbindes godt med resten af bydelen.

Udviklingsplanen fastsætter den endelige vej- og stistruktur i og til Bispehaven, og helhedsplanen skal primært sikre, at det ønskede kan gennemføres, fordi der er sammenhæng mellem de to planer. Begge planer har fokus på at skabe sammenhængskraft, gode mødesteder og mere byliv.

Helhedsplanen arbejder derfor også henimod at Bispehavevej kan få karakter som en decideret gade med vejtræer, god belysning, facader mod gaden og måske kantstensparkering. Ambitionen er, at Bispehavevej kan blive en egentlig gade, hvor forskellige typer trafik blandes i et fornuftigt tempo.

Udviklingsplanen arbejder blandt andet med en forlængelse af Hasle Centervej frem til Viborgvej som en form for gadegennembrud, hvor der nedrives blokke og opføres nybyggeri. Den ny gade skal skabe en visuel og funktionel forbindelse mellem Bispehaven og centerområdet, som er tryk for bløde trafikanter og med langsom passage for biler. Se fx kort s 81-82



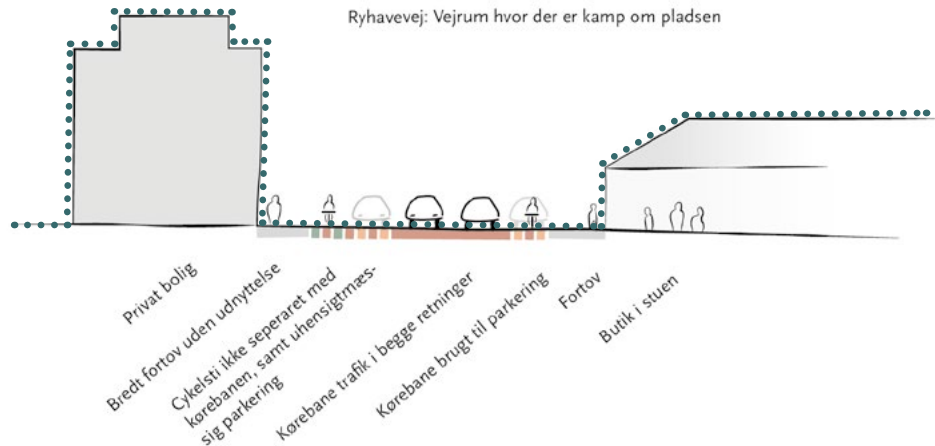
STRATEGI 3



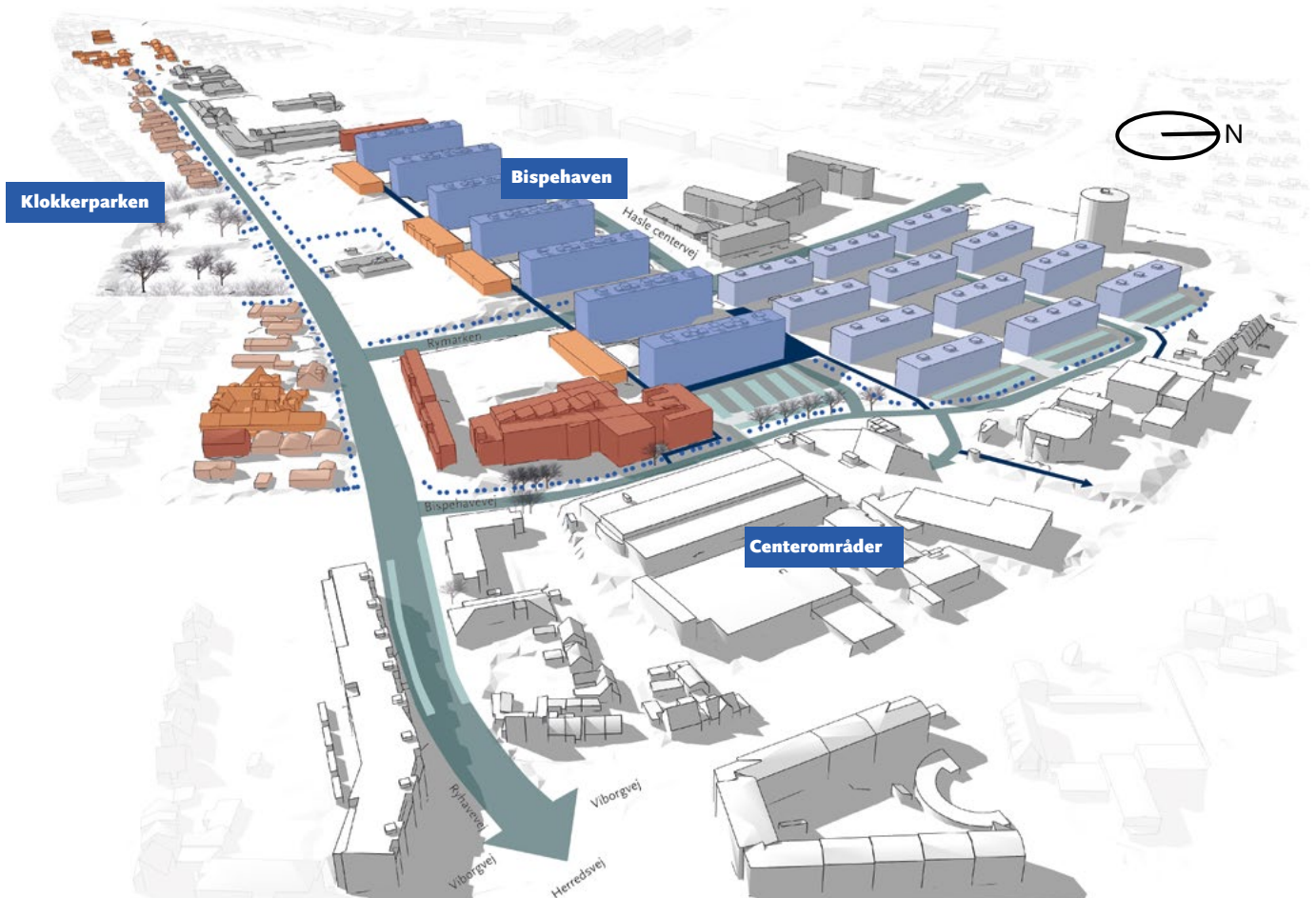
På Ryhavevej skal der generelt arbejdes for større trafikikkerhed, særligt for cyklister. Vi skal reducere lovløs parkering og anlægge cykelsti i begge retninger. Den østlige ende af Ryhavevej forventes omlagt, når der kommer letbane eller BRT, med særligt

fokus på gode forhold for fodgængere og cyklister. Afvikling af trafikken til og fra butikkerne på Ryhavevej skal optimeres, og vi skal sikre synlig og bekvem korttids-parkering til butikkerne.

Princip snitCC



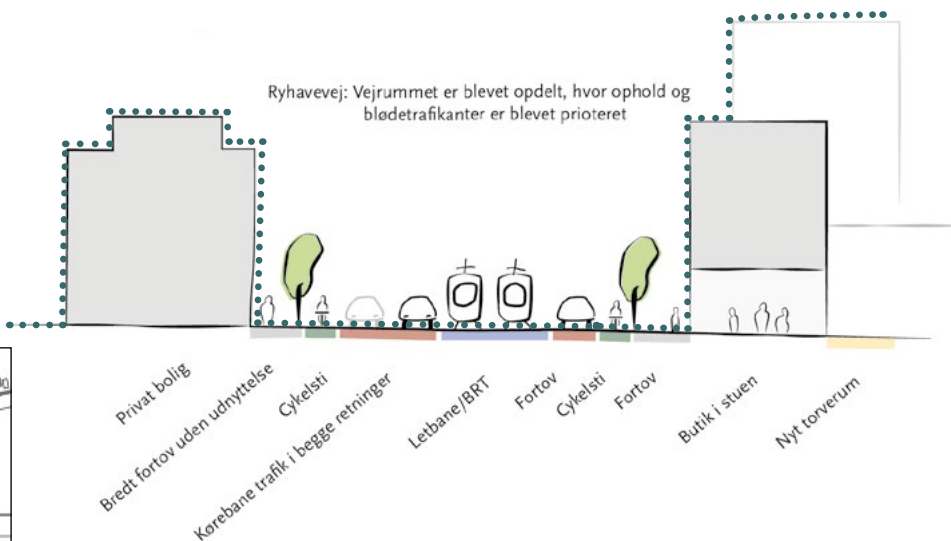
Princip snitCC gennem Ryhavevejs østlige ende, set mod vest. Eksisterende forhold med fortov, cykelbane og kørebaner. Høringssvar fortæller om ulovlig parkering og et utrygt sted at færdis med høje hastigheder. Gaderummet virker forblæst og ucharmerende.



Her vises Ryhavevej og Bispehavevej de omkringliggende byggerier i dag. Vejene er primært facadeløse byrum, hvor de høje hække skjuler, hvad der ligger bagved - og trafikrum, hvor bilerne kører hurtigt og parkere hvor de vil

Det fremtidige stoppested på Ryhavevej til letbane/BRT skal udformes som et byrum, hvor det er rart at opholde sig og man måske får lyst til besøge områdets butikker.

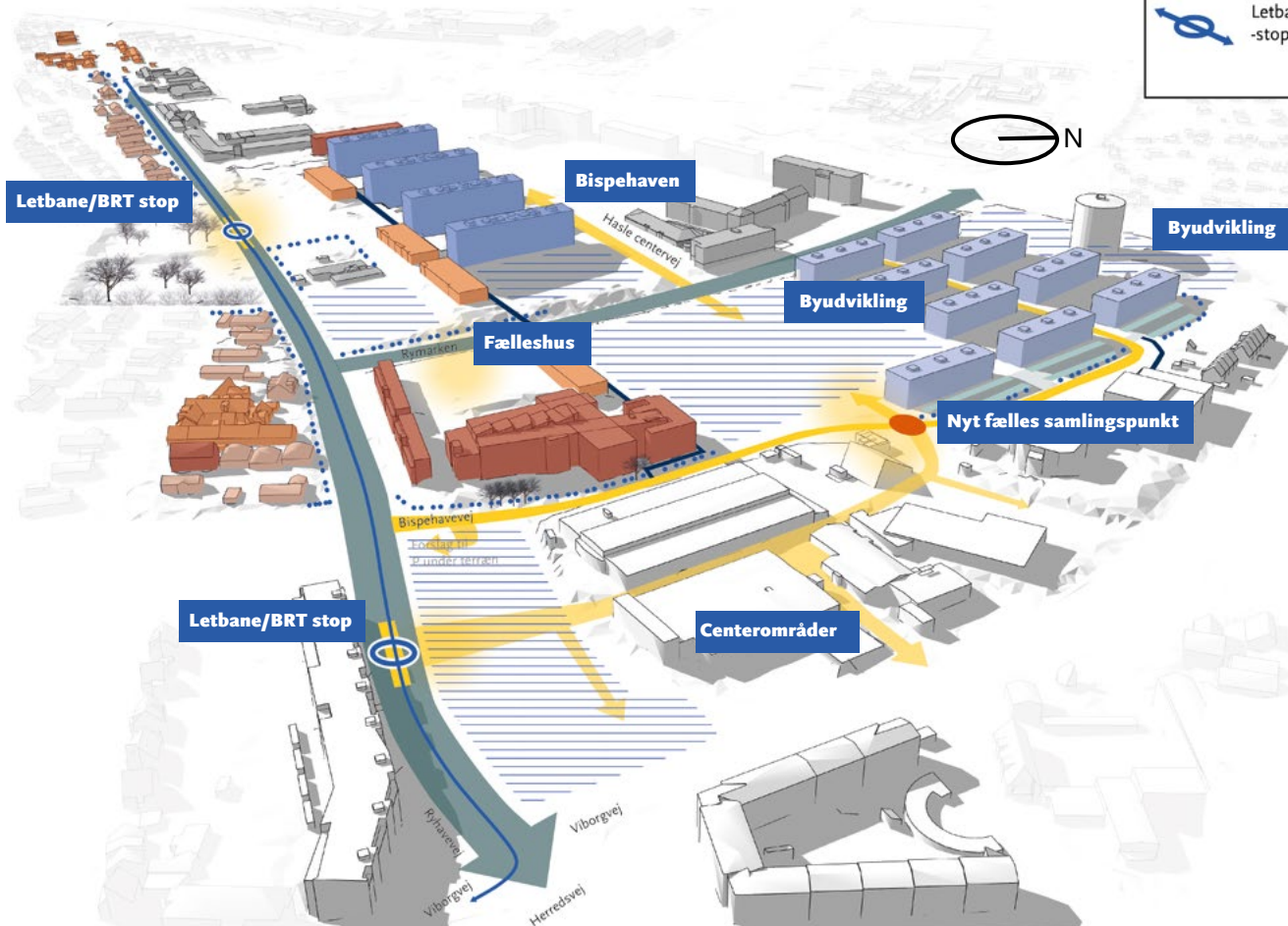
Princip snitDD



Princip snitDD gennem Ryhavevejs østlige ende, set mod vest. Mulige fremtidige forhold med ny bebyggelse ved kærtoften / Ryhavevej. I gaderummet er anlagt letbane i midten og i begge retninger fortove, cycelsti og kørebane. Åben facader med vinduer og portåbninger skal gøre byrummet rarere at færdes i.

Signaturforklaring

- Nærområdets vigtige vejforløb
- Fordelingsvej og princip af parkering
- Sti for gående
- Barrierer i form af støttemur, hegn
- Bebyggelser**
 - Villa
 - Rækkehus
 - Etage
 - Almen <4
 - Almen +4
 - Erhverv /offentlig
- Mulig fremtid:**
 - Forslag til forbindelser, Forbedring af vej, byliv og byrum
 - Krydsningsmuligheder
 - Krydsningsmuligheder
 - Ny udvikling
 - Letbane/BRT-stoppested



De skraverede felter viser, hvor der er ønsker om nybyggeri. Her kan der komme bygninger og byrum, der gør Ryhavevej og Bispehavevej mere interessante og trygge at færdes i.



OMRÅDE 3: OMKRING VIBORGVEJ-SKOLEN- KIRKEN

Oplevelsen og indtryk omkring Viborgvej-skolen-kirken

Området foran Hasle Kirke danner en grøn ankomst til den gamle landsbykirke og til det moderne sognehus med kuperede plæner. Græsarealerne her er formentlig rester af den gamle landsbyforde, som tidligere gik ned til Tingvej, på begge sider af Viborgvej.

Syd for sognehuset ligger Hasle Skole i en række forskellige bygninger fra 1-4 etager omkring forskellige skolegårde og grønne områder.

På kirkegården og på skolens arealer er der store karakterfulde træer, men ellers består størstedelen af de grønne områder af ensartede plæner med få eller uinteressante stiforbindelser mellem.

Nord for skolen er der boldbaner og små rekreative arealer, som fremtræder mere som restarealer, end de indbyder til leg og ophold.

Forslag til forbedring og omdannelse af området rundt om skolen/kirken

Herredsvej binder Aarhus sammen på tværs af bydele. Derfor er Herredsvej især i myldretiden meget trafikeret. Men den sydlige del af Herredsvej er også skolevej, og det vil være oplagt at se på, om der kan anlægges en gennemgående cykelsti på

begge sider af vejen helt ned til torvet for at øge sikkerheden for de bløde trafikanter. Andre tiltag kunne være at ombygge de eksisterende vejbump på Herredsvej.

På vejstykket Ved Skolen kan der gives mulighed for ny bebyggelse eller forskønnelse af gårdrummet, hvor der i dag er parkering mod vejen. Da vejen er en smutvej for fodgængere og cyklister til centerområdet, bør der anlægges en god mulighed for at krydse Viborgvej udfør vejen.

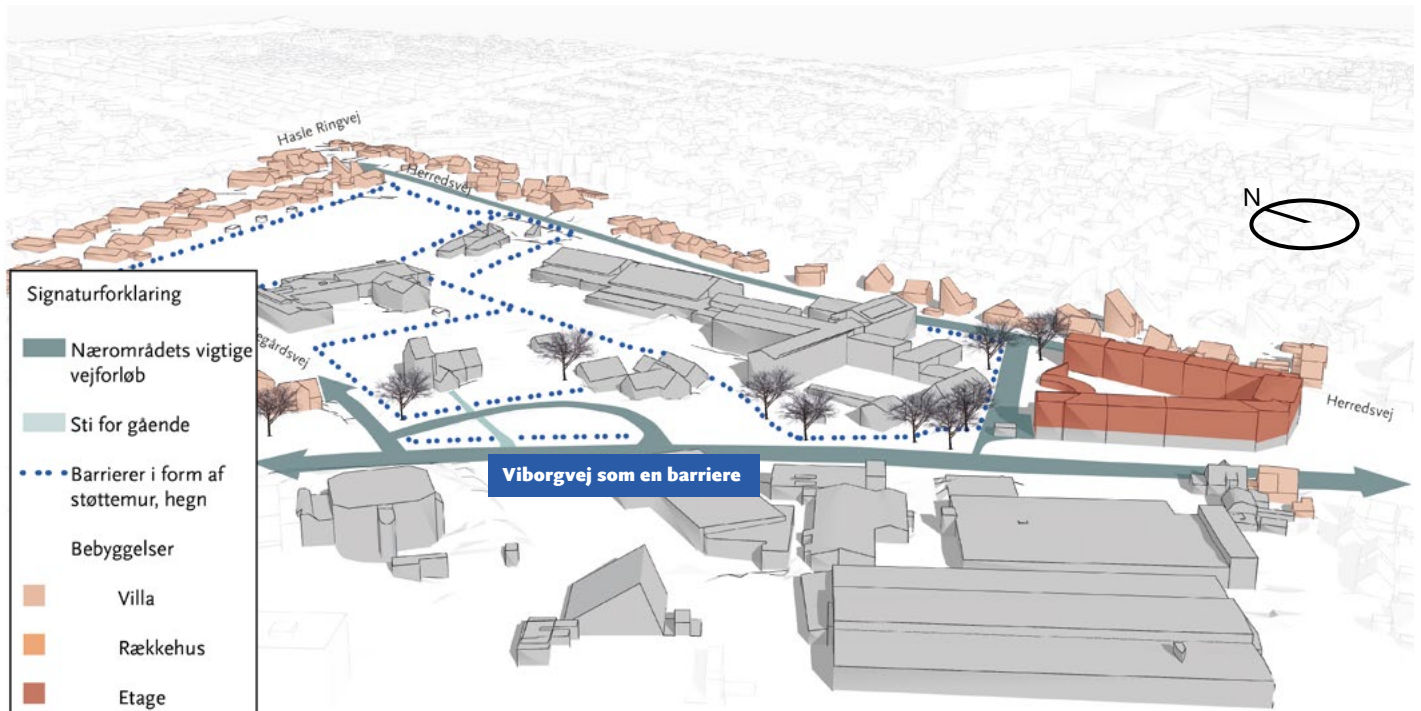
Pølsevognen kan måske flyttes om på torvet, og medvirke til mere byliv der.

Med flere vejtræer og bedre krydsning for enden af Ved Skolen, kan vi lave bedre sammenhæng mellem de to centerområder og resterne af den gamle landsbyforde på hver sin side af Viborgvej.

Det bør undersøges, om der kan laves et mere sammenhængende stiforløb i det grønne område mellem kirkegård, sognehus og skole. Målet er at forbinde stierne med de eksisterende stisystemer mellem Haslegårdsvej og Herredsvej.

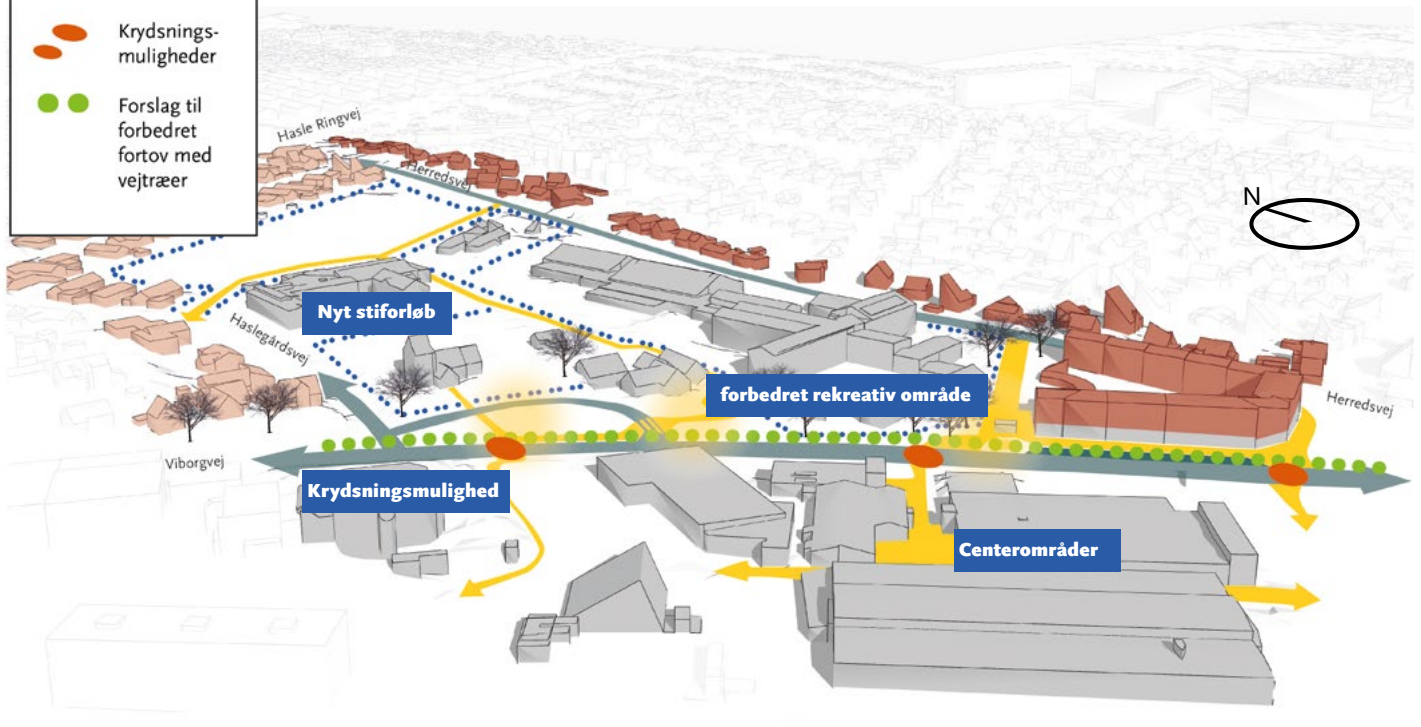
Det bør desuden undersøges, hvordan træer eller andre rekreative elementer kan forskønne ankomstarealet til kirken samt øge biodiversiteten og gøre arealet mere brugbart til færdsel eller leg, uden at forstyrre sigtelinjen til kirken set fra syd.





- Signaturforklaring**
- Nærområdets vigtige vejforløb
 - Sti for gående
 - Barrierer i form af støttemur, hegn
- Bebyggelser**
- Villa
 - Rækkehus
 - Etage
 - Erhverv /offentlig
- Mulig fremtid:**
- Forslag til forbindelser, byliv og byrum
 - Krydsningsmuligheder
 - Forslag til forbedret fortov med vejtræer

Centerområdet set mod nordøst: Der mangler gode byrum som man har lyst til at opholde sig i. Viborgvej er svær at krydse og bydelen virker meget opdelt



Centerområdet set mod nordøst: Helhedsplanen ønsker at skabe rammer og mulighed for et mere helstøbt og sammenhængende centerområde; med bedre gaderum og parkeringspladser, nybyggeri med åbne stueetager og bedre forbindelser på tværs af store veje og matrikelskel



OMRÅDE 4: BOLIGOMRÅDERNE DER STØDER OP TIL VIBORGVEJ, HERREDSVEJ OG RYHAVEVEJ

Klokkerparken

Klokkerparken-kvarteret er udpeget som et kulturmiljø. Kvarteret er karakteriseret ved at være en homogen parcelhusbebyggelse i gule tegl og med røde teglstenstage, fra 60'erne og 70'erne. Områdets homogene kvaliteter og særegenhed er reguleret af en byplanvedtægt fra 1963, som afgrænser området og indeholder bestemmelser for bebyggelse og veje. Områdets kvaliteter skal bevares og være udgangspunkt for, hvordan man kan bygge om eller videre på kvarteret i fremtiden.

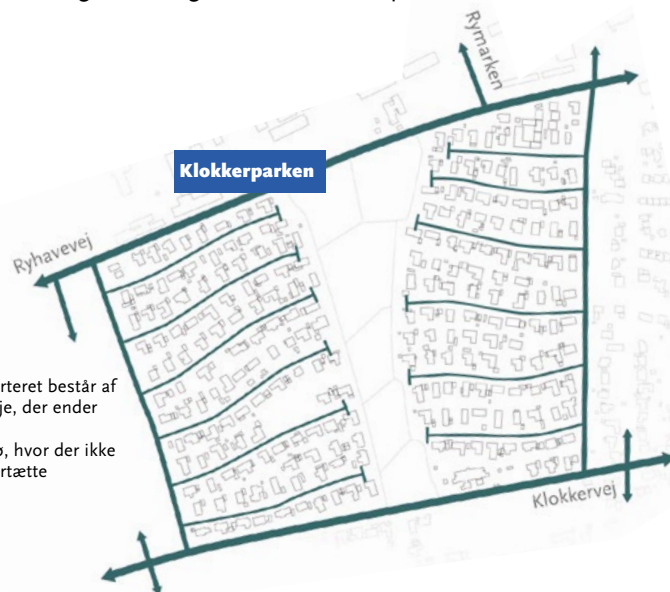
De let bugtede veje har harmoniske elementer med træer i grønne rabatter i den sydlige side og bøgehæk mod haverne i den nordlige side. Vejene er med til at give området identitet og sammenhængskraft. Bebyggelsen er anlagt omkring den store

offentlige park, Klokkerparken. Boligområdets veje ender blindt mod parken og går over i stiforbindelser langs med og på tværs af parken. En del af stiforbindelsen her er den såkaldte Gelleruprute, som er en cykelsti.

At bebyggelsen er udpeget som et kulturmiljø, betyder at eventuel fornyelse her skal ske med omtanke og respekt for principperne i byplanvedtægten. Det betyder ikke, at alle nuværende funktioner eller fysik i alle henseender skal bevares.

Men kommunen vil stille krav om, at både nuværende og fremtidige anvendelser samt eventuelt nyt byggeri og grænsende op til kulturmiljøet, tager afsæt i det karakteristiske og værdifulde ved Klokkerparkområdet.

Vejstrukturen i Klokkerpark-kvarteret består af ensartede, fredelige, grønne veje, der ender blindt mod Klokkerparken. Klokkerparken, er et kulturmiljø, hvor der ikke lægges op til at byudvikle og fortætte



Høje Hasle og villakvarteret sydvest for Viborgvej

Boligområdet øst for Viborgvej kaldes Høje Hasle. Bebyggelsen består af fritliggende villaer og parcelhuse i 1-2 etager, primært i tegl og med saddeltag.

Høje Hasle er afgrænset af Viborgvej, Frydenlund og Ringvejen. Boligområdet sydvest for Viborgvej ligner Høje Hasle, men her er også etageboligbebyggelser fra forskellige perioder og stilarter.

Områderne er mestendels homogene og velbevarede, men der er også forsømte og støjramte huse, som måske primært er opkøbt med henblik på udlejning eller nedrivning.

Der er mange lange, lige boligveje i området, hvilket har medført behov for regulering af trafikken for at nedbringe hastighed og uvedkommende gennemkørsel. Der er kun få fælles grønne områder og andre funktioner end boliger i området.

Forslag til forbedring og omdannelse i boligområderne

Langs Viborgvej arbejdes der med en forside og en bagside. Gaderummet langs Viborgvej udgør forsiden, som skal danne en attraktiv og indbydende ankomst til Hasle. Bagsiden består af mødet mellem ny bebyggelse og de bagvedliggende boligområder. Mødet mellem de to skal gerne være harmonisk og tilpasset i højde, omfang og arkitektur.

Ved omdannelse og nybyggeri i den eksisterende by, skal arkitekturen tilpasse sig stedets karakteristika, men samtidig skal

ny bebyggelse i vækstakser og fortætningspunkter understrege bymæssigheden og byrummene ved fx at placere sig ud til gaden eller ved at bygge lidt højere end før.

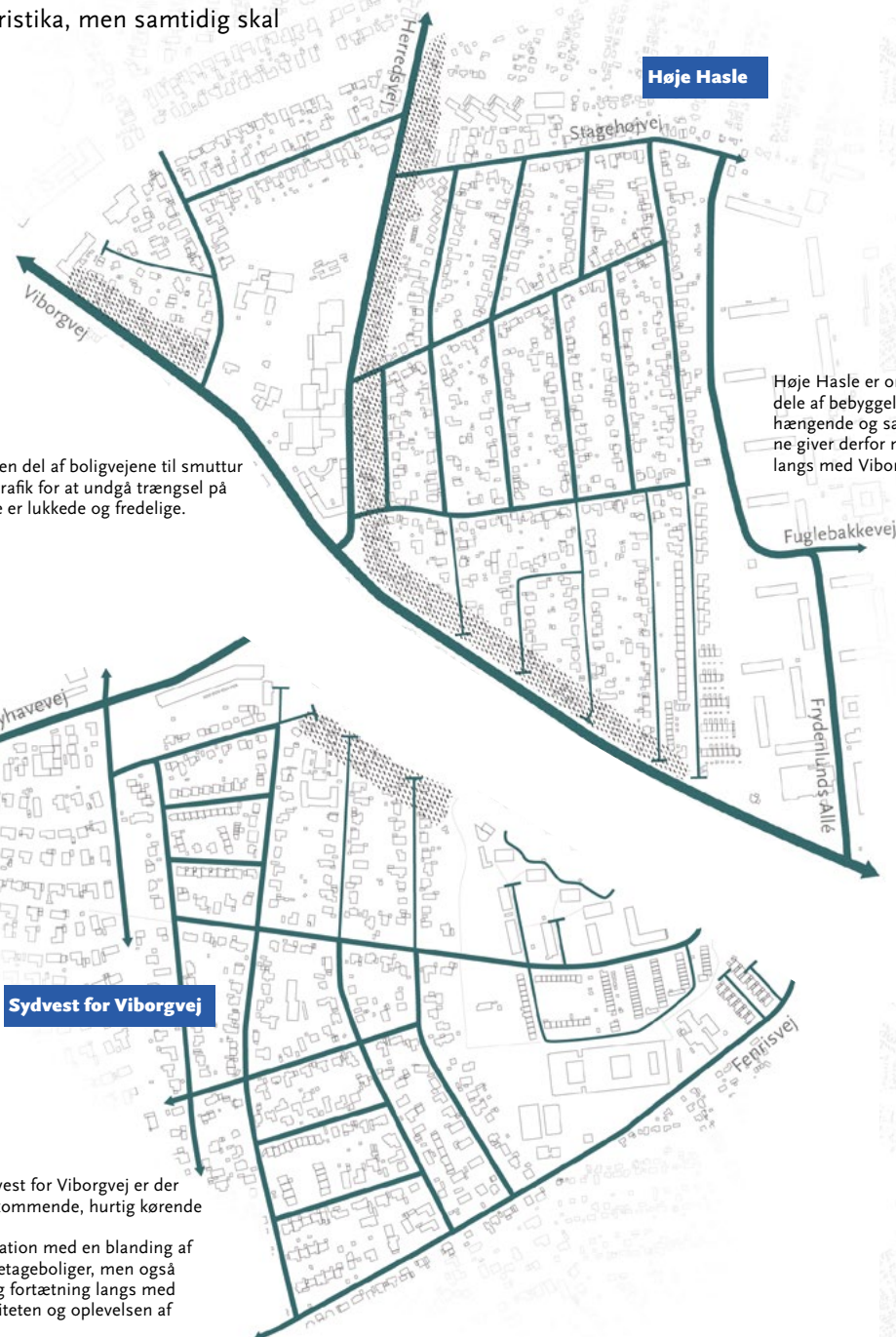
Langs Viborgvej, er det vigtigt, at der arbejdes med en tilpasning til den stedlige byggeskik ved fx ikke at lave flade tage, medmindre det passer ind i den eksisterende kontekst. Teglsten eller pudsede facader bør være det primære materialevalg her.

Signaturforklaring	
	Stor Trafikvej
	Fordelingsvej
	Blind vej
	Mulig byfortætning

I Høje Hasle bruges en del af boligvejene til smuttur for uvedkommende trafik for at undgå trængsel på Viborgvej. Andre veje er lukkede og fredelige.

Høje Hasle er område med mange fine, gamle villaer, men dele af bebyggelsen mod Viborgvej fremstår usammenhængende og savner identitet og kvalitet. Aarhus Kommune giver derfor mulighed for, at der kan ske byudvikling langs med Viborgvej

Også i boligområdet vest for Viborgvej er der problemer med uvedkommende, hurtig kørende trafik på boligvejene. Området har stor variation med en blanding af villaer, rækkehuse og etageboliger, men også her kan byudvikling og fortætning langs med Viborgvej styrke identiteten og oplevelsen af byområdet



STRATEGI 3



Fornyelse langs med Viborgvej og Herredsvej skal som udgangspunkt ske som helhedsprægede projekter, som spænder fra sidevej til sidevej mod den overordnede vej. Med mulighed for at kombinere nyt og gammelt. Dette betyder dog ikke, at alt indenfor et givent område skal ombygges eller fjernes - men bør undersøge muligheden for at kombinere nybyggeri med gode, eksisterende bygninger.

Udenfor centerområderne og i centerområdet på østsiden af Viborgvej, må nye byggeprojekter i udgangspunktet maksimalt opføres i 2-3 etager med udnyttet tagetage. Byggeriet skal nedtrappe højden, så der maksimalt er én etages forskel på højden på nabobebyggelsen. Dog kan der tillades byggeri i op til 4 etager på mindre dele af byggeriet for fx at markere særlige hjørner, så længe der ikke herved skabes gener med indblik og skygge for naboområder.

Facader skal have adgangs- og vinduespartier mod gaden. Gerne med en kantzone, hvor beboerne eller virksomheder/butikker

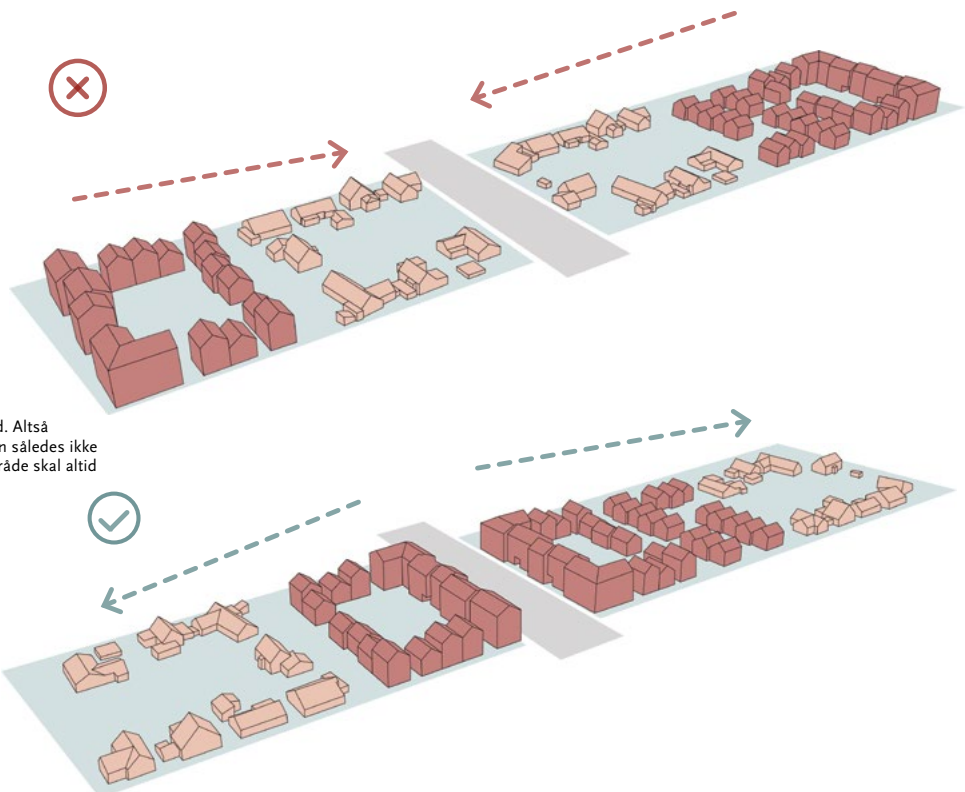
kan opholde sig, udstille varer eller lave beplantning.

Facader mod gaden skal varieres for hver maksimalt 15 løbende meter – enten ved frem- eller tilbagerykning, materialeskift eller portåbninger eller/og i højden.

Altaner eller tagterrasser skal udformes, så de i proportion og udtryk passer til bygningen og så de ikke skaber indblik- eller skyggegener for naboer.

Kulturmiljøet Klokkerparken skal i princippet bevares i sin helhed, herunder boligtype, materialer, taghældning og skala samt placering på de enkelte grunde. Herudover vil det være essentielt at fastholde strukturen og karakteren af de interne veje og deres beplantning.

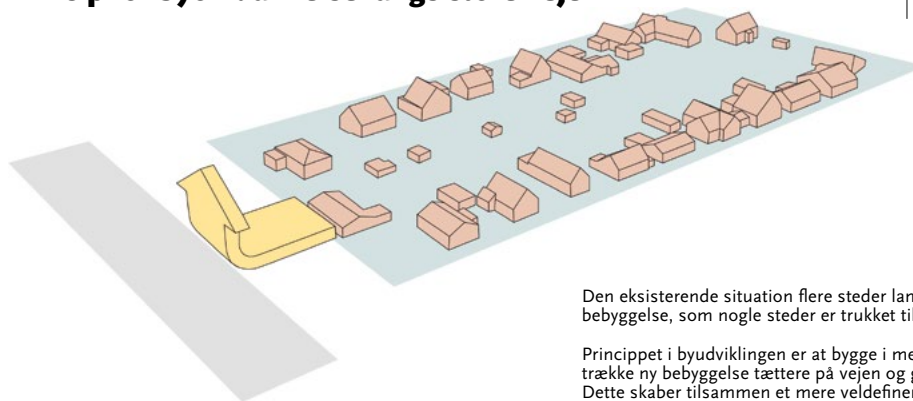
Med andre ord – der er mulighed for ganske lidt fornyelse i Klokkerparken under iagttagelse af de værdier og karakteristika, som er fastlagt i den nugældende byplanvedtægt nr. 4.





Princip om at bebyggelsen skal etableres indefra og ud. Altså startende ved vejen og bevæge sig væk der fra. Der kan således ikke bygges i den modsatte retning. Ny bebyggelse i et område skal altid starte ved vejen.

Langs med Viborgvej vil vi give mulighed for fornyelse og nybyggeri, som tilpasser sig det eksisterende byggeri - men som også kan blive højere og tættere mod gaden. Principperne for hvordan man kan fortætte i spændet mellem villaer og vej, kan du se på modstående side

Princip for byomdannelse langs store veje

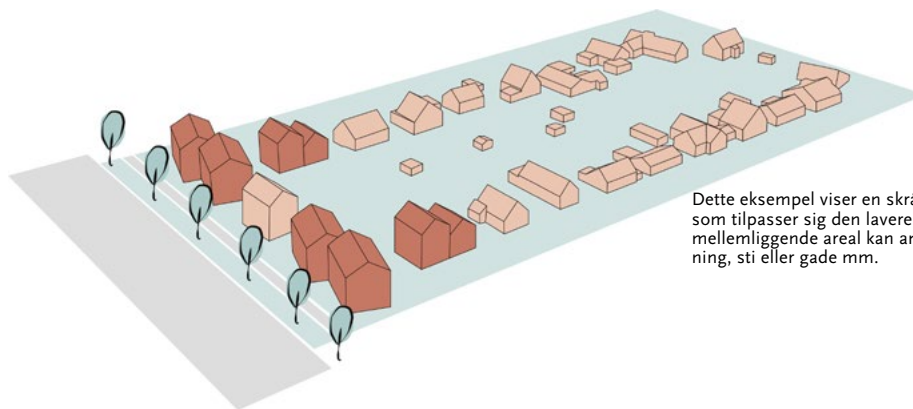


Signaturforklaring	
	Eksisterende bebyggelse
	Ny bebyggelse, der blander sig med eksisterende

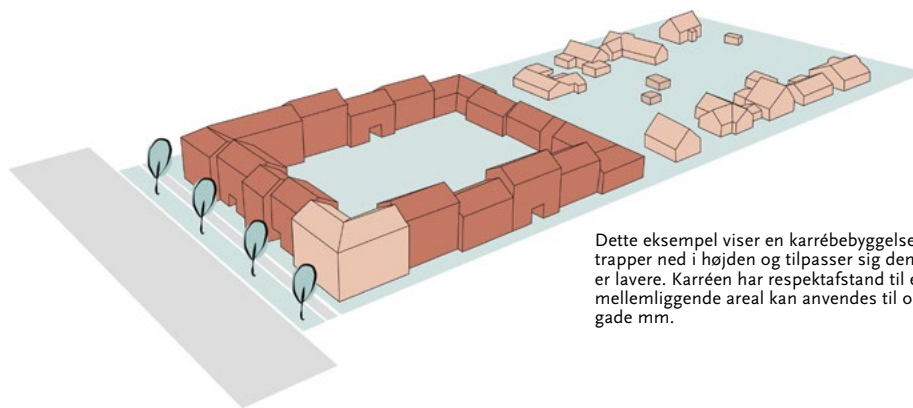
Den eksisterende situation flere steder langs Viborgvej, med villaer/åben-lav bebyggelse, som nogle steder er trukket tilbage fra vejen.

Princippet i byudviklingen er at bygge i mellemrummene langs med vejen, trække ny bebyggelse tættere på vejen og give plads til ny allébeplantning. Dette skaber tilsammen et mere veldefineret gaderum, idet facaderne og træerne danner vægge i gaderummet.

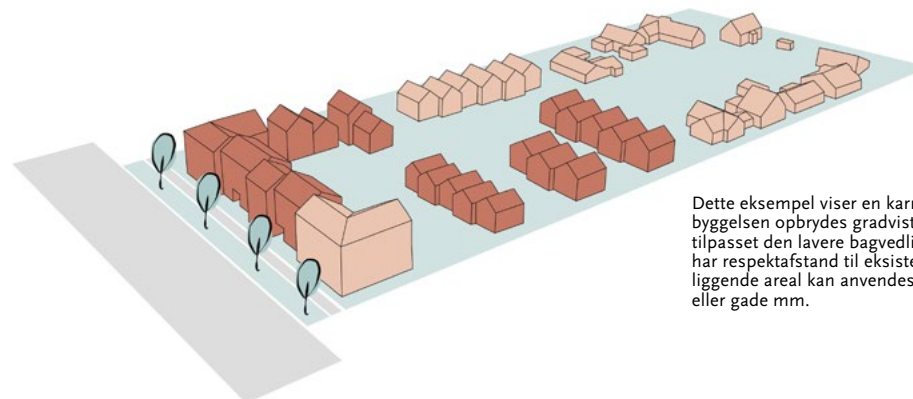
3 principielle eksempler på byomdannelse langs store veje



Dette eksempel viser en skråvendt bebyggelse med saddeltag, som tilpasser sig den lavere bagvedliggende bebyggelse. Det mellemliggende areal kan anvendes til opholdsareal, beplantning, sti eller gade mm.



Dette eksempel viser en karrébebyggelse med saddeltag. Bebyggelsen trapper ned i højden og tilpasser sig den bagvedliggende bebyggelse, som er lavere. Karréen har respektafstand til eksisterende bebyggelse og det mellemliggende areal kan anvendes til opholdsareal, beplantning, sti eller gade mm.



Dette eksempel viser en karrébebyggelse med saddeltag. Bebyggelsen opbyrdes gradvist til rækkehusbebyggelse, som er tilpasset den lavere bagvedliggende bebyggelse. Rækkehusene har respektafstand til eksisterende bebyggelse og det mellemliggende areal kan anvendes til opholdsareal, beplantning, sti eller gade mm.

OMRÅDE 5: REKREATIVE OMRÅDER OG PARKER

Rekreative områder og parker

I den nordøstlige ende af Tingvej og Ryvej ligger der et mindre grønt areal, som er offentligt ejet. Området udgør en lille lommepark med store træer og en enkelt bænk.

Tæt på Hasles centrum ligger de offentlige parker Klokkerparken og Præstevangsparken. Begge med fælles græsarealer, legepladser og regnvandsbassiner. Selve Klokkerparken er langstrakt og indeholder både vandelementer, flot, gammel beplantning og legeplads, men særligt i den nordlige ende mod Ryhavevej virker parken afvisende, tilgroet og lidt forsømt med tæt krat og to store regnvandsbassiner, som dog har en god biodiversitet. Samme karakteristika gør sig gældende for den mindre park Præstevangsparken, som er svær at se ude fra de omkringliggende veje.

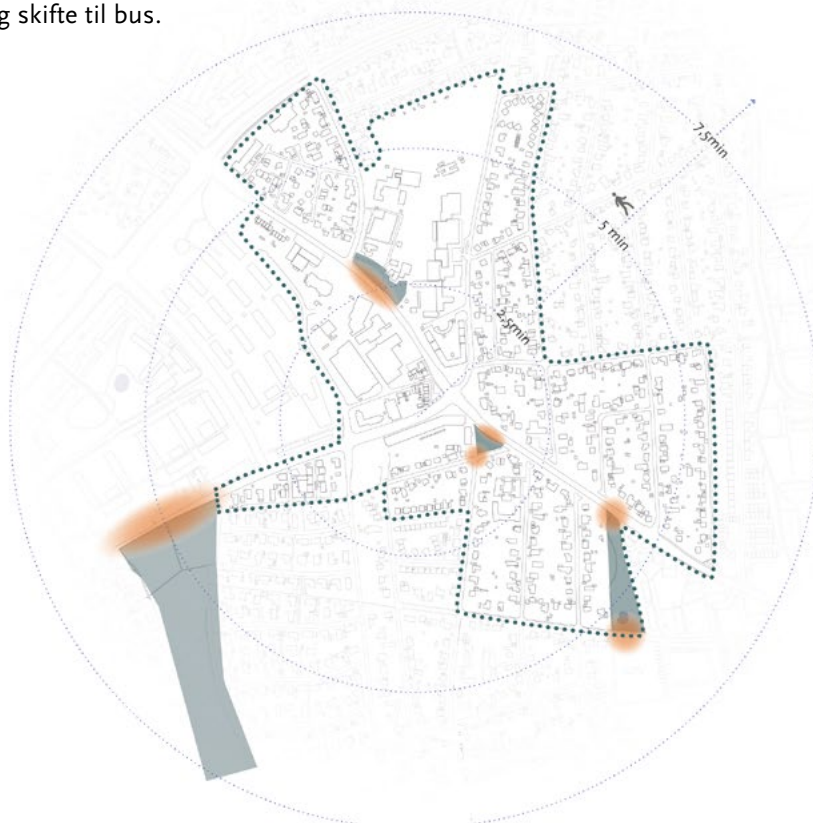
Forslag til forbedring og omdannelse af de rekreative områder

På det grønne område ved Tingvej er der potentiale til at optimere området brug endnu mere til leg, ophold og skabe bedre forhold for cyklister, der vil parkere cyklen her og skifte til bus.

I den nordlige ende af Klokkerparken mod Ryhavevej kan parken åbnes op for at danne en mere indbydende overgang mellem villakvarteret og Bispehaven. Ved at gentænke området ved regnvandsbassinerne kan der eventuelt blive plads til mere leg.

Der forventes anlagt et standsningssted på Ryhavevej ved parken, til letbane/BRT. Et standsningssted her kan styrke mødet mellem boligområderne på hver sin side af Ryhavevej.

Klokkerparken som en del af den grønne rute fra Åbyhøj til Hasle Bakker via Bispehaven, skal fremhæves med bedre skiltning. Ruten kan også gøres mere synlig og tryk ved fx at rydde op i beplantningen og øge belysningen. I Præstevangsparken kan der ligeledes reduceres i beplantningen i enderne mod hhv. Viborgvej og Præstevangsvej, så parken bliver mere synlig og indbydende fra omgivelserne. Her kan man ligeledes undersøge om regnvandsbassinet kan gentænkes med større rekreativ værdi samtidig med at klimatilpasningen optimeres.





Skitse til, hvordan det grønne areal for enden af Tingvej kan opgraderes til en lille lommepark med plads til leg og ophold for dem der skal med bussen



Skitse til, hvordan arealet foran kirken kan gøres mere imødekomende og grønt med flere træer og et moderne trappeanlæg med plads til ophold.

BIODIVERSITET OG REGNVAND

Udover lokale tiltag og rammer, skal al byudvikling og omdannelse også forholde sig til klimadagsordenen og til det brede sundhedsbegreb.

I de kommende afsnit behandler vi klima og sundhed samlet, idet det er bevist, at vi er mere tilbøjelige til at bruge grønne områder, når de er indbydende og tæt på. Vi bliver sundere i krop og sjæl, når vi leger, træner eller bare er i naturen. Vi skal skabe plads til mere leg, motion og møder mellem mennesker i de grønne områder vi har – og vi skal sikre rekreative kvaliteter i nye bebyggelser.

Klimaforandringerne medfører stadig flere kraftige regnskyl og voldsomme skybrud. De øgede regnmængder betyder, at kapaciteten i kloaksystemet mange steder er for lille, og at vandet nogle gange løber ovenud af kloakken og forurener søer, vandløb og bugten.

For at modvirke oversvømmelse, sker der løbende separering af kloakken, hvorved regnvand og spildevand føres til hvert sit system. Ved at lukke kloakkerne for regnvandet, forhindres oversvømmelse af kældre og veje, og vi reducerer mængden af spildevand til rensning, da regnvand ikke skal renses lige så intensivt som spildevand.

I 2019 blev der udarbejdet en Regnvands-dispositionsplan for Åbyhøj og Hasle, hvor regnvand og større biodiversitet tænkes ind i bebyggelse, pladser, stier og grønne områder. Både i private haver og offentligt tilgængelige områder. Regnvand skal i højere grad bruges rekreativt i bede, smukke bassiner eller små vandløb.

I al nybyggeri sker der automatisk kloakseparering og i eksisterende bebyggelse er der planlagt kloakseparering i hele kommunen.

Bynatur på dagsordenen

Ikke alle grønne områder har høj kvalitet eller høj biofaktor. Biofaktor er et mål for, hvor mange grønne elementer der er på et areal, set i forhold til dets størrelse. Forskellige belægninger og beplantninger har forskellig biologisk aktivitet - og dermed forskellig biofaktor. Typisk vil biofaktoren være højest ved modne biotoper som frit voksende skov, hvorimod kultiverede landskabstyper som fx landbrug eller en tætklippet græsplæne vil have en lavere biofaktor.

Tilsvarende vil det typiske mønster i byerne være, at jo tættere bebyggelse og jo mere trafik, jo lavere vil biofaktoren være. Men selv i den tætte by er der masser af muligheder for biologisk aktivitet på tagflader, facader og bagmure. Ved at gøre overflader åbne for vegetation og vandgennemstrømning er det muligt at opnå høje biofaktor-værdier, selv i den allertætteste by.

Siden 1989 er mængden af insekter målt i biomasse faldet med mere end 80 procent i Europa. På forskellig vis vil Aarhus Kommune arbejde med at øge biofaktoren, få større variation og kvalitet i de grønne områder - og færre arealer med asfalt og fliser i byrummene.



MÅL OG RETNINGSLINJER FOR FORTÆTNING OG FORNYELSE AF DE NÆRLIGGENDE OMRÅDER

Generelt for hele planområdet, herunder gaderum og grønne områder

- Fremtidige planer skal indeholde en vurdering af stedets kulturmiljø og bestående kvaliteter; Er der bebyggelse, byggeskik, gadestrukturer, beplantning eller landskabstræk, som ny bebyggelse og byrum særligt skal tilpasse sig?
- Omdannelse i planområdet skal indtænke helhedsprægede løsninger for trafikafvikling og parkering. Nogle af planens mål er at nedbringe omvejskørsel, trængsel og gennemkørende trafik på mindre boligveje
- Fremtidige standsningssteder til BRT/letbane skal udformes og placeres, så de er synlige og skaber gode mødesteder i bydelen. Så vidt muligt skal disse tænkes sammen med nærtliggende byudviklingsprojekter
- Et muligt standsningssted udfor Klokkerparken skal udformes, så det understøtter visionerne om en grøn, tværgående rute mellem Hasle Bakker og midtbyen via Klokkerparken og Bispehaven. Det skal udformes som et landskabeligt rum, der danner bro mellem boligområderne nord og syd for Ryhavevej
- Allékarakteren på Viborgvej skal styrkes med nye vejtræer på strækningen mellem Ringgaden og Ringvejen
- En del af Viborgvej, fra centerområderne og ned til Fenrisvej, skal gentænkes som Hasles hovedgade. Både gaderum, tilstødende byrum, grønne arealer og nye bygningers facader skal tænkes ind i en sammenhængende bymæssighed. På vejen skal der etableres krydsningsheller eller lignende, der gør det nemmere som fodgænger at krydse vejen, hvor der ikke er lyskryds
- Krydsningspunkter på de store veje skal placeres så de understøtter hvor folk reelt går over, gøre det lettere at bruge kollektiv transport og skabe tryggere forbindelser på tværs af bydelen
- Det grønne areal ved Tingvej skal ligeledes gentænkes; Hvordan kan stedet fx understøtte brugen af den kollektive transport med attraktive vente- og legemuligheder samt bedre parkering til cyklister, der ønsker at stige om til kollektiv transport?
- Den gamle landsbyforste i form af de grønne arealer foran kirken, sognehuset og skolen bør indgå i en undersøgelse af, om der kan skabes en flottere landskabelig identitet her, samtidig med at det gode udsyn til kirken fastholdes. Herunder skal det undersøges, om der kan laves bedre stier mellem Viborgvej og Haslegårdsvej/Herredsvej gennem det grønne strøg mellem skolen og kirkens arealer
- Sigtelinjen ned mod midtbyens silhuet fra Viborgvej er vigtig at fastholde, ligesom den modsatte sigtelinje op mod Hasle Kirke, når man kommer op ad bakken: Visualisering af nybyggeri skal derfor redegøre for, om sigtelinjerne til kirken og bymidten fortsat er synlige
- Bygninger skal altid tilpasses terræn og gadebillede med særligt fokus på stueetagens anvendelse og udformning. Hvor det er muligt, skal der laves indgange og vinduer mod gader og pladser, for at undgå ensformige og lukkede facadeforløb. Veludformede kantzoner foran boliger og butikker skal indbyde til ophold, udstilling af varer, cykelparkering eller beplantning

- Facader mod gaden skal varieres for hver maksimalt 15 løbende meter – enten ved frem- eller tilbagerykning, materialeskift eller portåbninger og i højden
- Regnvand skal udnyttes som en rekreativ ressource i byudviklingen, som skal tænkes sammen med øget biodiversitet
- I offentligt tilgængelige områder og ved nybyggeri skal der tilstræbes grønne områder med variation i arterne og gerne beplantning på fx facader og tage. Der skal åbnes op i beplantningen ind til de offentlige parker Præstehaven og Klokkerparken mod de omgivende veje, så man føler sig inviteret ind i parkerne.

Boligområder

- Byggeri på de dele af Herredsvej og Ryhavevej, som er omfattet af planen skal have facade og indgang mod vejen og skal udformes med respekt for arkitektur, struktur og bestående karakteristika i bl.a. kulturmiljøet Klokkerparken
- Langs Viborgvej, er det særlig vigtigt at nybyggeri tilpasser sig den stedlige byggeskik, så der fx ikke etableres flade tage, medmindre det passer ind i den eksisterende karakteristika.
- Teglsten eller pudsede facader bør være det primære materialevalg her.
- I boligområderne udenfor centerområderne langs med Viborgvej og Ryhavevej, samt i det østlige centerområde på Viborgvej, må nye byggeprojekter maksimalt være i 3 etager med udnyttet tagetage, og så der maksimalt er én etages forskel på højden på nabobebyggelsen (jf. de viste principper på side 88-89) Dog kan der i det østlige centerområde tillades byggeri i op til 4 etager på mindre dele af byggeriet for fx at markere særlige hjørner, når der ikke herved skabes gener med indblik og skygge for naboområder udenfor det aktuelle projekt
- Fornyelse langs med Viborgvej og Herredsvej skal som udgangspunkt ske som helhedsprægede projekter, der spænder fra sidevej til sidevej
- I alle tilfælde gælder det, at det tilladte maksimale omfang af en bebyggelse kun kan tillades, hvis der kan tilvejebringes de i kommuneplanen krævede parkerings- og opholdsarealer
- Karakteristisk gadebeplantning i villakvarterer skal bevares og styrkes.

"Uoplyste eller ubebyggede arealer kan opleves som utrygge 'Græsørkener'. Der er en barriere for udeophold og leg"

"Vi ønsker større mængde bynatur og biodiversitet"

"Ungerne kan tages med ud og udforske vild natur. Skolerne kunne også have gavn af dette."



7 BÆREDYGTIG
ENERGI9 INDUSTRI, INNOVATION
OG INFRASTRUKTUR11 BÆREDYGTIGE BYER
OG LOKALSAMFUND12 ANSVARLIGT
FORBRUG
OG PRODUKTION13 KLIMA-
INDSATS

GRØN OMSTILLING I HASLE

Udover de helt konkrete tiltag og rammer, som planen sætter, skal al byudvikling og omdannelse i byen også forholde sig til klimadagsordenen og til det brede sundhedsbegreb.

Et grønnere Aarhus

Som ramme for kommunens arbejde med naturen og det grønne har byrådet vedtaget en ny politik herfor. Politikken kan læses her: <https://www.aarhus.dk/demokrati/politikker-og-planer/byudvikling/et-groennere-aarhus/>

Et grønnere Aarhus er en dynamisk politik, hvor nye mål og initiativer kan tilføjes løbende. Et af fokusområderne er at få mere grønt ind i byen fx i form af flere træer, som du kan læse mere om nedenfor.

Forbundethed på tværs af bydele og landområder

Kommuneplan 2017 indeholder også et mål om at alle aarhusianere skal have let adgang til et overskueligt netværk af stier og forbindelser, som fremmer trafiksikkerhed og adgangen til grønne områder. Stierne skal desuden nedbryde fysiske og sociale barrierer mellem bydele. Et af hovedelementerne i denne helhedsplan, er at styrke tilgængeligheden for bløde trafikanter, herunder at forbedre adgangen til kollektiv trafik

10.000 træer

Byrådet har besluttet, at Aarhus Kommune skal have 10.000 flere træer frem mod 2025. Træer gør vores by til et smukkere og bedre sted at bo og bidrager til at løse væsentlige udfordringer som fx forebyggelse af stigende temperaturer, absorption af regnvand samt styrkede vilkår for dyreliv og planteliv. Derudover øger træer den mentale sundhed og giver bedre udeliv i byerne. I Hasle ønsker vi at bruge dette initiativ til at skabe en grønnere ankomst til Hasle med flere grønne træer langs med Viborgvej.

Aarhus med mere blåt

Aarhus skal tilpasses klimaforandringer med mere og voldsommere nedbørsmængder. Det forstærker behovet for at gøre plads til regnvandet. I udviklingen af Aarhus som en mere kompakt by, er det derfor vigtigt, at vi indtænker håndtering af overfladevand, så der bliver plads til regnvandet. Regnvandet skal desuden bruges til at skabe mere værdi i byrummene med rekreative løsninger og øget biodiversitet.

Ifølge kommunens strategi for klimatilpasning skal der laves regnvandsdispositionsplaner for større sammenhængende områder. Koordinering af projekter for nybyggeri, vejprojekter, forbedring af grønne områder mv. skal bidrage til at reducere eller at undgå eventuelle skader på bygningsværker, tekniske anlæg, veje mv., hvilket sparer penge og giver merværdi.

Regnvandsdispositionsplanen for Åbyhøj og Hasle

Regnvandsdispositionsplanen for Åbyhøj og Hasle redegør for, hvordan regnvand strømmer gennem denne del af Aarhus. Vandet samler sig i naturlige vandveje på overfladen og løber langs store, vigtige (kritiske) veje, som fx Viborgvej, og ind gennem nogle af de mange villahaver som præger området ved Hasle Torv. For bedre at kunne håndtere ekstreme regnmængder, skal der i dele af helhedsplanens områder ske en adskillelse af regnvand og spildevand, såkaldt kloakseparering.

Eksisterende rekreative arealer, som fx Præstevangsparken og Klokkeparken, skal fx bruges til regnvandsforsinkelse i regnvandsbassiner og skybrudsbassiner inden vandet ledes videre til Åbyhøj renseanlæg.



FN's verdensmål for bæredygtig udvikling

Dog vil stigende regnvandsmængder stadig udgøre et problem i en årrække, da omdannelsen af det fælles kloaksystem og etableringen af bassiner i grønne områder kun kan ske med en vis hastighed. Det er derfor nødvendigt, at lokalplanlægning og byggeri i området bidrager med at forsinke og reducere mængderne af vand, som strømmer på overfladen. Det kan gøres ved at sikre, at etablere grønne rabatter, kantzoner eller gårdrum, som kan nedsive eller tilbageholde regnvand. Lokale forsinkelser af regnvandet mindsker oversvømmelsesskader og overløb af spildevand fra kloakkerne ud i Aarhus Å eller havnebasinet.

Mobilitet frem mod 2050

Letbanesamarbejdets visionsplan for udbygning af en højklasset kollektiv infrastruktur i Østjylland, hedder Samspil 2030. En østjysk fingerplan, som understøtter væksten, bidrager til at reducere trængslen og sikrer sammenhængende og bæredygtig mobilitet i Aarhusområdet og i det østjyske bybånd.

Viborgvej og Ringvejen er udpeget som fremtidige højklassede forbindelser, hvilket understreger Hasle Centrum som et mobilitetsknudepunkt. Hasle Torv er desuden udpeget som en mulig lokalitet for et kombinationsrejseanlæg, hvor det for eksempel er muligt at skifte mellem bil og kollektiv trafik.



MILJØVURDERING AF PLANEN

Jævnfør loven om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter, screener Aarhus Kommune alle planer for potentielle væsentlige miljøpåvirkninger. Formålet er at opspore potentielle miljøpåvirkninger tids nok til, at de kan fjernes eller begrænses ved at tilrette planen.

Aarhus Kommune vurderer, at helhedsplanen ikke er omfattet af kravet om miljøvurdering, idet planen omfatter et mindre område på lokalt plan. Aarhus kommune har vurderet, at planen ikke vil medføre en væsentlig indvirkning på miljøet. Det er samtidigt vurderet, at planen ikke vil påvirke udpegningsgrundlaget for habitatområder, og at der ikke er behov for en konsekvensvurdering efter Habitatdirektivets artikel 6.3.

De vigtigste påvirkninger af planen, som Aarhus Kommune har vurderet på, er følgende.

- Trafik
- Visuel påvirkning

Hvis nedenstående håndteres, vurderes påvirkningerne ikke at være væsentlige:

Trafik:

Planen giver ikke i sig selv mulighed for etablering af ny infrastruktur eller byggeri, men fastlægger alene overordnede retningslinjer, som skal følges op af senere lokal- eller anlægsplaner. Helhedsplanen skal sikre koordination og synergi mellem flere efterfølgende planer og initiativer, så områdets infrastruktur, arkitektur og funktioner bliver mere sammenhængende, end hvis hver plan var lavet hver for sig.

Herudover skal planen gøre det nemmere for cyklister og fodgængere at komme over områdets større veje ved at nedsætte farten på en del af Viborgvej og etablere krydsningsheller samt nye stiforbindelser.

Ved at tillade fortætning med flere boliger og arbejdspladser, er der risiko for mere kørsel og parkering i lokalområdet. Planen forudsætter dog etablering af højklasset kollektiv transport (letbane eller BRT) igennem området, hvilket forventes at modvirke øget bilkørsel. Der er desuden mulighed for at fastsætte en lavere parkeringsnorm op til 600 m fra et kommende standsningssted, hvilket vil gøre det mindre attraktivt at bruge bilen.

Herudover sigter planen generelt på at gøre det nemmere, tryggere og mere interessant at gå/cykle til og fra centrum af Hasle, fremfor at tage bilen. Samlet set vurderes disse tiltag at modvirke stigning i biltrafikken.

Visuel påvirkning

Planen giver ikke i sig selv mulighed for etablering af byggeri, men fastsætter alene overordnede retningslinjer, som skal følges op af kommuneplantillæg, lokal- eller anlægsplaner. Planen indeholder fx rammer og retningslinjer for, hvordan og i hvilket omfang man vil kunne få lov til at bygge i henholdsvis center- og boligområder gennem efterfølgende detailplanlægning.

Således åbner helhedsplanen op for, at der kan bygges i mere end 6 etager (maksimalt 12 etager) i mindre dele af centerområdet vest for Viborgvej, hvis der i planlægningen kan redegøres for, hvordan det ønskede byggeri medvirker til at bidrage positivt til områdets udvikling jf. principperne i kommunens højhuspolitik.

Realisering af høje huse på de steder, som planen peger på, kan kun ske hvis det kan påvises at de høje huse ikke slører Hasles Kirkes position som synligt pejlemærke. Aarhus Stift skal involveres i arbejdet med vurderingen af mulige højhuse.

De steder, som helhedsplanen udpeger til muligt byggeri i mere end 6 etager, ligger umiddelbart udenfor de områder, som kommuneplanen peger på til højhuse. Kommuneplanen giver dog mulighed for højhuse i forbindelse med byomdannelse af f.eks. større ældre erhvervs- eller omdannelsesområder, da højhuse punktvis i visse tilfælde vil kunne understøtte og profilere byen kvalitativt og orienteringsmæssigt.

Ifølge kommunens højhuspolitik skal der laves en konsekvensvurdering, der belyser et eventuelt højhus' indvirkning på arkitektur, byrum, klima og trafikale forhold. Dette skal danne grundlag for at beslutte, om vi skal muliggøre høje huse på de i planen udpegede steder.

Højhuse skal forholde sig til området med sin arkitektur, særligt i de nederste etager. I Hasle gives der kun mulighed for at opføre højhuse punktvis i den sydlige del af centerområdet og med en lav base.

Stueetager skal være aktive, åbne og tilgængelige for byens borgere mod byrum og gader. Lukkede facader, der kan virke som bagsider, skal undgås. Højhuse skal udformes og placeres, så de bidrager til gode og smukke byrum. Det skal dokumenteres, at byrummene omkring højhuse lever op til en række konkrete kvalitetskrav vedr. komfort og herlighedsværdier, som fx mikroklima/turbulens og solforhold/skyggevirkninger, særligt betragtet på naboarealer og offentlige byrum.

Højhuse skal desuden forholde sig til områdets karakter og egenart, og i alle højhusprojekter skal der redegøres for, hvordan der arbejdes med kulturmiljøer og eventuelle bevaringsværdige bygninger og bygningsfragmenter.

I Hasle vurderes det blandt andet vigtigt, at eventuelle højhuse forholder sig til villakvarterernes mindre skala ved fx at lave en base på maks. 2-4 etager og trække den øvre del af bygningen tilbage fra basens øverste kant. Eller ved at de mulige, nævnte hjørnebebyggelser opbrydes i mindre bygningsdele med skalaspring mellem fremfor at blive bygget som én massiv klods. Der skal laves både kommuneplantillæg og lokalplan, hvis der skal bygges højhuse. Højhuse er markante elementer i bybilledet og byens skyline, og for at de kan tilføre byen noget positivt og være medvirkende til at skabe byliv i de omkringliggende byrum og gadeforløb, skal planlægningen af, hvor og hvordan der bygges højt ske med omtanke. En række forhold skal belyses og vurderes i forbindelse med planlægningen.

Høje huse i Hasle skal vurderes ud fra principperne i Tillæg til Højhuspolitik for Aarhus Kommune, selvom tillægget primært var målrettet højhuse i midtbyområdet. I Hasle skal høje huse desuden vurderes ud fra, om de slører Hasle Kirkes synlighed, og Aarhus Stift skal involveres i planlægningen af mulige højhuse i en tidlig fase.

Planproces:

Planforslaget har været fremlagt i almindelig offentlig høring i perioden 16. marts – 11. maj, 2021.

I høringsperioden blev der afholdt et offentligt (digitalt) borgermøde.

Helhedsplanen blev endelig vedtaget af Aarhus Byråd den 15. september, 2021, hvorefter planen er tilrettet. Planens endelige vedtagelse betyder, at fremtidige lokalplaner i planområdet skal være i overensstemmelse med helhedsplanens principper.

Hasle Centrum

Strategisk helhedsplan for byudvikling langs Viborgvej

Forfatter og udgiver

Aarhus Kommune

Teknik og Miljø

Januar 2021

Yderligere oplysninger

Projektleder Heidi Milan Bilenberg

Plan, Teknik og Miljø

Karens Blixens Boulevard 7

8220 Brabrand

TEKNIK OG MILJØ
Aarhus Kommune

