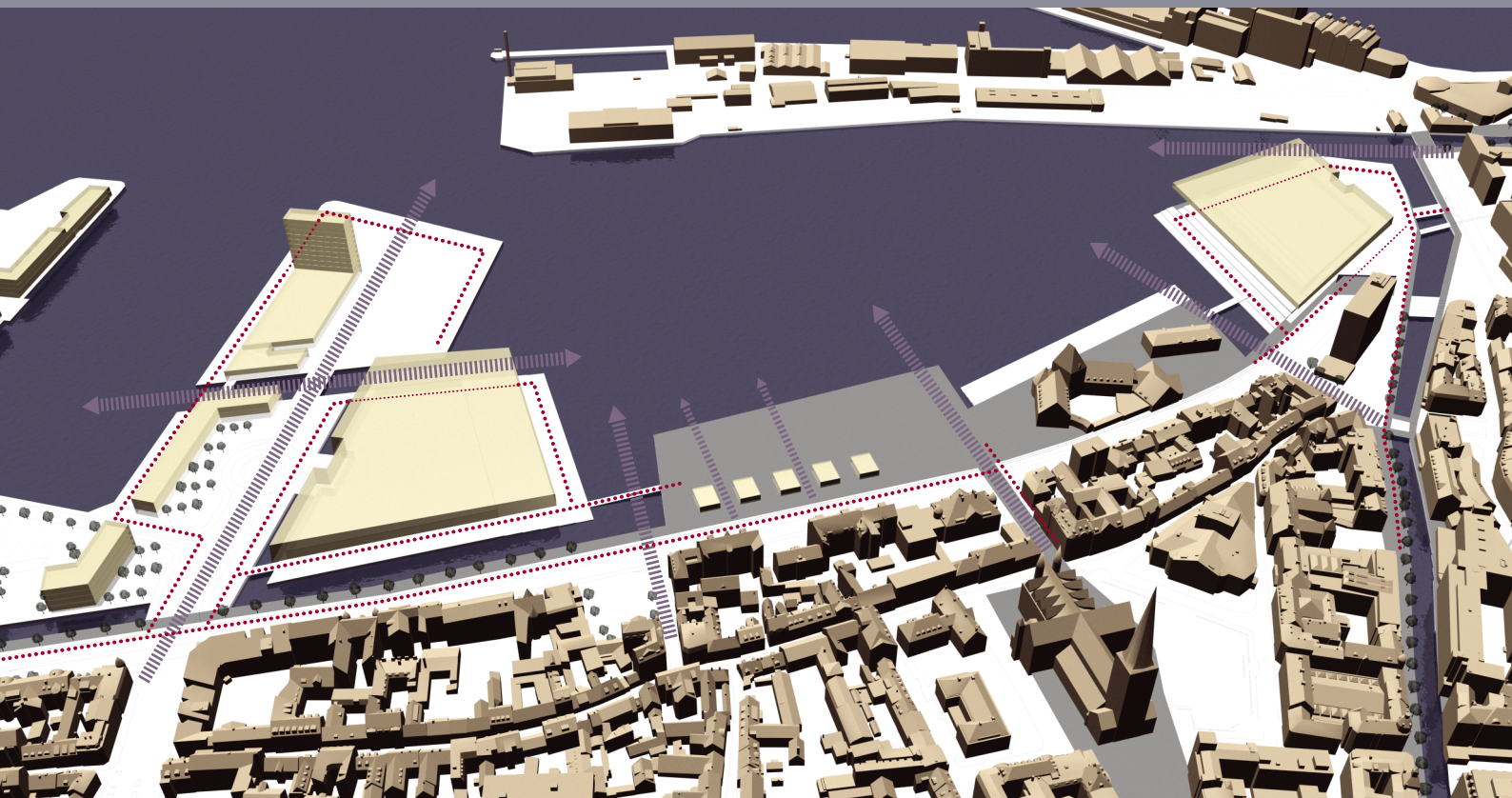
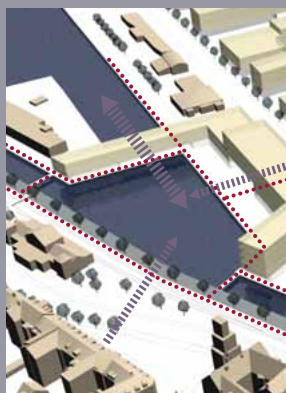
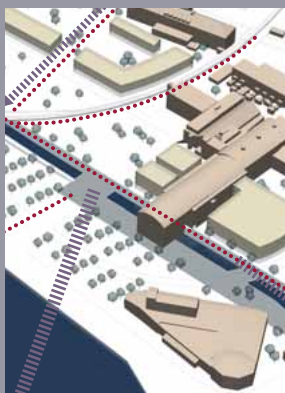
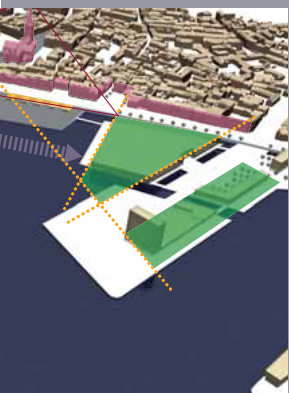




Kvalitetshåndbog for De Bynære Havnearealer

Tillæg nr. 58 til Kommuneplan 2001





Kvalitetshåndbog for De Bynære Havnearealer Tillæg nr. 58 til Kommuneplan 2001

Udgiver

Århus Kommune
januar 2006

Forfatter og redaktion

Planlægning og Byggeri

Yderligere oplysninger

Niels-Peter Mohr
Planlægning og Byggeri
tlf. 8940 2620

Konsulent

Knud Fladeland Nielsens Tegnestue

Fotos

Hvor ikke andet er nævnt:
Knud Fladeland Nielsens Tegnestue
Planlægning og Byggeri

Kort

Alle kort i afsnittet 'Grundlæggende kvaliteter' og
'Kommuneplanrammer' er orienteret med nord opad.
Øvrige kort er orienteret med nord 15° mod nord-vest

Grafisk tilrettelæggelse:

Jens Drivsholm, Planlægning og Byggeri
Tryk: Linde Tryk
Oplag: 2000

Indhold

Grundlæggende kvaliteter 5

- Byen, havnen og bugten 6
- Den rekreative forbindelse 6
- Havnebyrummet 8
- Nye byområder 10
- Trafikbetjening og tilgængelighed 10

Bebyggelsesstrukturer 13

- Havnebyrummet og Pier 2 14
- Midtkraft – Slagtehusområdet 20
- Sibirien – Østbanegården 24
- Fiskerihavnen – Træskibshavnen 28
- Nordhavnen 32

Kommuneplanrammer 35

- Introduktion 36
- o6.01 Havnebyrummet og Pier 2 37
- o6.02 Midtkraft- og Slagtehusområdet 40
- o6.03 Sibirien – Træskibshavnen 43
- o6.04 Nordhavnen 46
- o6.05 Strandvejs- og Tangkrogområdet 48

Forord

I september 2003 vedtog Århus Byråd Helhedsplanen for De Bynære Havnearealer. Med Helhedsplanen fastlagdes rammen om den kommende udvikling. Fokus skal lægges på at forbedre sammenhængen mellem byen, havnen og bugten, at etablere en rekreativ forbindelse fra syd til nord og at etablere et åbent havnebyrum i området ud for Domkirken.

Helhedsplanen er bygget op omkring en bebyggelsesplan der illustrerer, hvorledes rammerne kan udfyldes.

Formålet med denne Kvalitetshåndbog er på et mere kvalitativt plan at fastlægge indholdet i den fremtidige bydel.

Kvalitetshåndbogen er udformet som et tillæg til kommuneplanen, idet den både indeholder et supplement til Kommuneplanens Hovedstruktur og nye kommuneplanrammer. I hovedstrukturen redegøres for intentionerne med omdannelsen, dels i forhold til De Bynære Havnearealer som helhed, dels i forhold til de enkelte delafsnit. Intentionerne i hovedstrukturen er udmøntet i nye kommuneplanrammer for de enkelte områder, som fastlægger, hvad arealerne kan bruges til og hvordan der må bygges.

Kvalitetshåndbogen er udtryk for Byrådets ambition og skal som sådan også fungere som idégrundlag og vejledning til arkitekter, investorer, ejendomshandlere m.fl.

Kvalitetshåndbogen er inddelt i tre hovedafsnit Grundlæggende kvaliteter og Bebyggelsesstrukturer og Kommuneplanrammer. Nedenfor følger en kort introduktion til hovedafsnittene.

Grundlæggende kvaliteter

Her redegøres for de overordnede attraktioner, strukturelle sammenhænge og udsigter mv. med udgangspunkt i den rekreative forbindelse fra nord til syd og det centrale havnebyrum, samt de overordnede bymæssige kvaliteter der lægges vægt på i forbindelse med De Bynære Havnearealers omdannelse, integration og samspil med den øvrige by, erhvervshavnen og bugten.

Bebyggelsesstrukturer

Her redegøres for fremtidige byggemuligheder med hensyn til bebyggelsesstrukturer og anvendelser ud fra de enkelte delafsnits sær-

lige forudsætninger og potentialer. Der redegøres ligeledes for de udsigtsmæssige, bymiljømæssige og grundlæggende arkitektoniske værdier, som De Bynære Havnearealer skal rumme.

Der tages udgangspunkt i følgende delafsnit: Havnebyrummet og Pier 2, Midtkraft- og Slagtehusområdet, Sibirien – Østbanegården, Fiskerihavnen – Træskibshavnen samt Nordhavnen. Der vises eksempler og referencebilleder af lignende situationer vedrørende de principielle kvalitets- og designmæssige niveauer i forbindelse med udformningen og placering af bygninger, etablering af pladser, kanaler, kajkanter, veje, stier og beplantning. For Havnebyrummet skitseres to ligeværdige alternativer baseret på enten en fjernelse eller en delvis bevarelse og eventuel bebyggelse af Pier 1.

Kommuneplanrammer

I kommuneplanen udskilles De Bynære Havnearealer som en ny bydel, som fastlægges til forskellige former for byformål, så som cityfunktioner, boliger, erhverv, offentlige formål og rekreative formål. Derudover fastlægges bebyggelsesregulerende bestemmelser mv. for de enkelte delområder svarende til

indholdet i Kvalitetshåndbogen og Helhedsplanen.

Offentlig fremlæggelse

Kvalitetshåndbogen var offentlig fremlagt som forslag til debat i perioden 26. januar 2005 til 23. marts 2005 og blev vedtaget endeligt af Århus Byråd den 21. september 2005.

Byrådsbeslutning

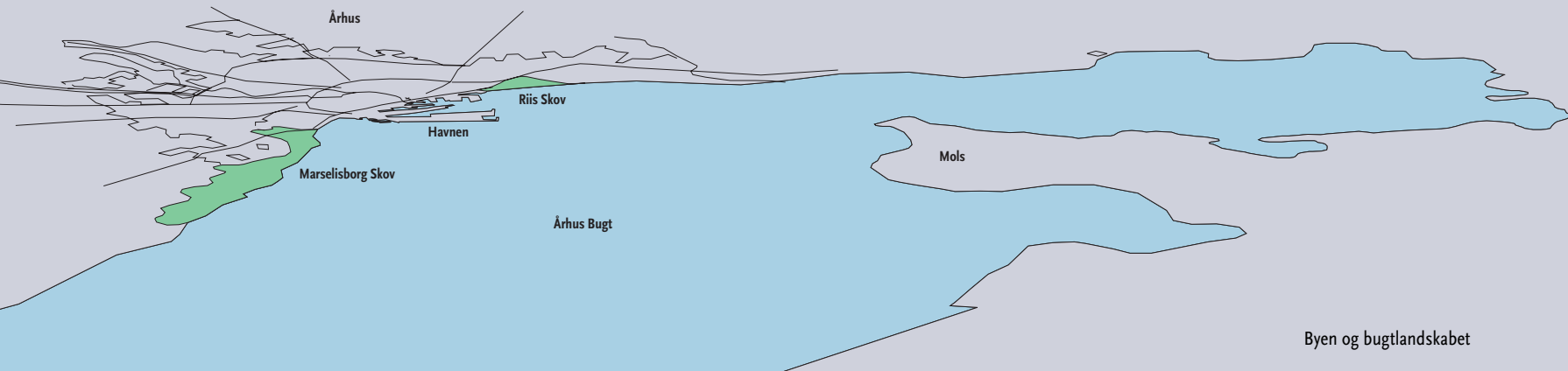
I forbindelse med den endelige vedtagelse vedtog Byrådet følgende erklæring: "Byrådet finder det afgørende, at den videre udvikling af De Bynære Havnearealer har som målsætning at skabe et spændende boligmiljø med en mangfoldighed af byfunktioner og en bred variation af boligtyper og plads til forskellige befolkningsgrupper. Konkret betyder det, at det skal sikres, at de fremtidige udbud af sammenhængende boligområder på de bynære havnearealer indeholder krav om, at boligbyggeriet skal indeholde forskellige ejerformer herunder både privat ejet byggeri og offentlig støttet byggeri samt byggeri, der prioriterer miljømæssige tiltag med anvendelse af den nyeste afprøvede teknologi in-

denfor området. Det forudsættes, at der i det første udbud af et boligområde indgår et krav om, at 25% af boligerne skal være almene boliger. På baggrund heraf skal det drøftes, om dette niveau skal fastholdes, når der er indhentet konkrete erfaringer med gennemførelse af det første udbud.

Endvidere tilstræbes, at udbud med henblik på etablering af den nye bydel foretages i sammenhæng med kommunal sektorplanlægning på en sådan måde, at institutionsforsyning (daginstitutioner, skoler) forefindes ved indflytning, så den samlede planlægning ikke påfører indflyttede tvang til megen kørsel (samtidighedsprincippet)".

Århus Kommune

Grundlæggende kvaliteter



Byen og bugtlandskabet

Byen, havnen og bugten

Århus bys placering ved bugten og samspillet mellem byen, havnen og det omgivende landskab er medvirkende til at give byen en særlig karakter og kvalitet. Den overordnede vision er, at dette samspil såvel det rekreative, som bebyggelsesmæssige og funktionelle, skal sikres gennem den løbende udvikling af byen og havnen.

Med omdannelsen af De Bynære Havnearealer er der på én gang opstået mulighed for en markant udvidelse af Midtbyens område, herunder udvikling af en helt ny bydel direkte ud mod bugten, samt at styrke samspillet mellem de eksisterende midtbyområder, havnen og bugten.

Helhedsplanen for De Bynære Havnearealer bygger på to grundelementer, som skal medvirke til at styrke dette samspil: den rekreative forbindelse og havnebyrummet.

Den rekreative forbindelse

Det første grundelement er etableringen af en rekreativ forbindelse der skal forløbe gennem De Bynære Havnearealer fra nord til syd. Forbindelsen skal dels fungere som bindeled mellem Midtbyen, de nye byområder, havnen og bugten, dels skabe forbindelse mellem de forskellige nye byområder og attraktioner.

Derudover skal den rekreative forbindelse knyttes til kommunens overordnede grønne struktur, med forbindelser til de rekreative skov- og kystområder mod nord og syd og indgå som en del af rutenettet for gående og cyklende.




Den rekreative forbindelse forløber gennem flere forskelligartede byområder, som spænder fra maritime områder omkring småskibshavnene og mere bymæssige strækninger ved Toldkammerbygningen og åens udløb, til områder som grænser direkte op til havnens industribebyggelser.

Den rekreative forbindelse skal have en varieret udformning tilpasset de enkelte byområders særlige karakter og muligheder. Et gennemgående element i form af belægning, belysning og/eller beplantning skal som den grønne tråd gennem forskelligartede områder, gøre den rekreative forbindelse genkendelig og sammenhængende.

Som hovedprincip skal forbindelsen bestå af en sti for fodgængere og cyklister, som forløber parallelt med en kanal eller et 'kanal motiv'. Kanalmotivet kan f.eks. være spejlbassiner, vandtrapper eller markering i belægninger.

Hvor det naturligt kan indpasses skal der etableres mindre beplantede anlæg og opholdsmuligheder.

I forbindelse med den videre planlægning for de berørte områder skal den endelige placering og udstrækning af den rekreative forbindelse samt dens kobling til tilstødende byområder fastlægges detaljeret.

- Den rekreative forbindelse
- Rekreativ forbindelse 
- Bymæssig sammenhæng på tværs 
- Overordnede udsigter 



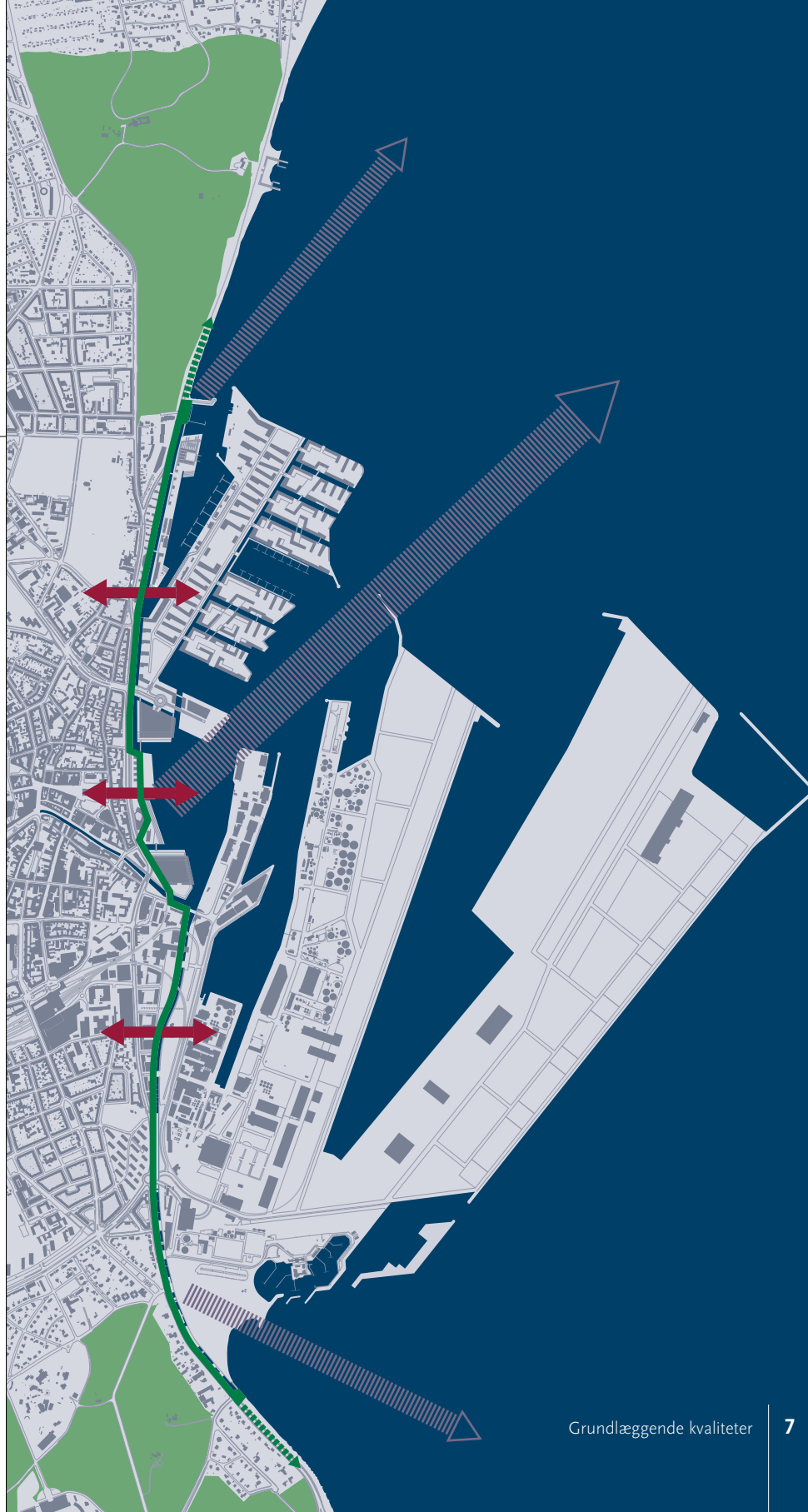
Udsigt fra Træskibshavnen mod Riis Skov og bugten mod nord.



Udsigt fra havnepladsen mod bugten og Mols.



Udsigt fra Tangkrogen mod Marselisborgskovene og bugten.



Til venstre:
Havnebyrummet set fra Pier 2
med havnefronten og Domkirken i baggrunden.

I midten:
Indsejling fra Adriaterhavet til Venedig.

Til højre:
Indbyggere og gæster ved byens kant mod vandet,
Langelinie, København.



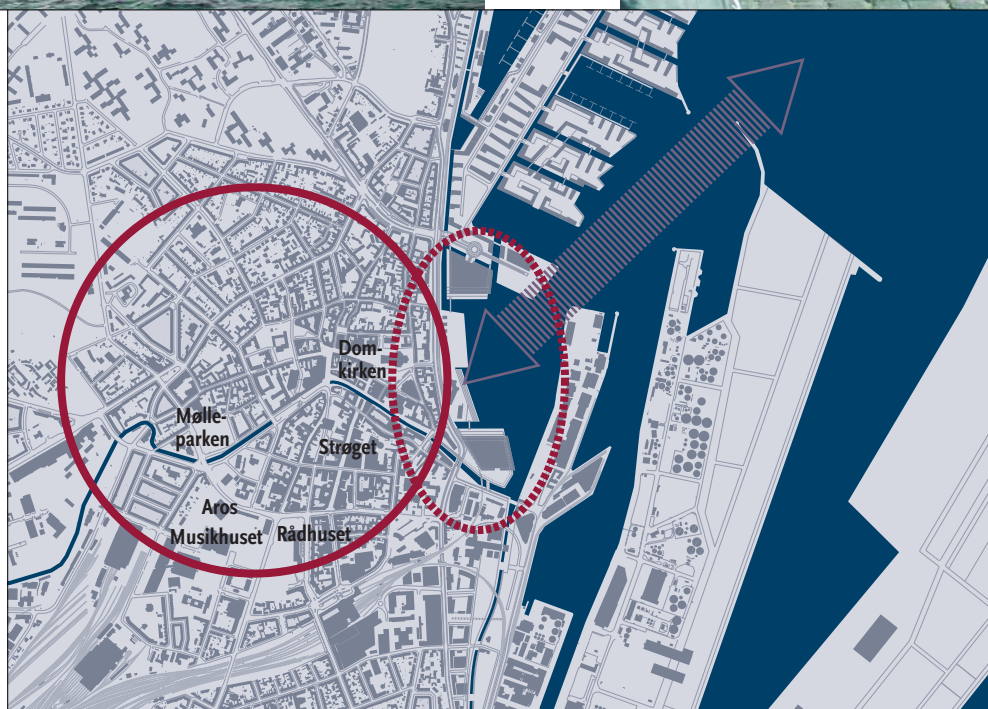
Hele havnebyrummet med de to indre havnebassiner beliggende nord og syd for Pier 1. I forgrunden den gamle Færgepier.

Havnebyrummet

Det andet af Helhedsplanens grundelementer er etableringen af et stort sammenhængende havnebyrum, centralt beliggende i området ud for Domkirken. Havnebyrummet skal stå i forbindelse med Midtbyens øvrige torve, pladser og strøggader og have visuel forbindelse med bugtens vandflade og Mols, og omvendt. Havnebyrummet er på bysiden afgrænset af havnefrontbebyggelsen langs Havnegade, Skolebakken og Kystvejen, mod bugten af det aktive havneerhvervsområde på Mellemarmen, mod nord af Pier 2 og mod syd af Mindet ved å-udløbet.

Havnebyrummet fremkommer ved en bearbejdning af kajanlæg i de indre havnebassiner, som i dag er adskilt af Pier 1, etablering af to markante bastioner, samt en samrende havneplads placeret ud for Domkirken.

Planen beskriver i to ligeværdige alternativer muligheden for hel eller delvis fjernelse af Pier 1. I det ene, som bygger på 1. præmieforslaget fra byplanidékurrencen i 1999, etableres en stor åben vandflade ved at fjerne hele Pier 1. Det andet går ud på, at der ved en delvis fjernelse af Pier 1 kan etableres enten en udvidelse af havnepladsen som en ubebygget ø eller nye byggemuligheder, der økonomisk kan understøtte omdan-



Havnebyrummet – en udvidelse af City.



Øverst:
Liv og aktivitet omkring bebyggelsen 'Maramagnum',
Barcelona.

Nederst:
Enkel og robust indrettet offentlig plads med
kranlignende lysmaster. Schouwburgplein, Rotterdam.

nelsen af De Bynære Havnearealer. Indtil videre ønsker Byrådet at holde mulighederne åbne i en afvejning mellem det maksimale hensyn til det visuelle og de økonomiske muligheder for at skabe balance i realisering af en byudvikling.

Havnebyrummet vil blive et af de vigtigste rum i byen, og vil, beliggende tæt ved cityområdet og åens udløb, komme til at udgøre

det markante bindeled mellem byen og bugten.

Bygningernes anvendelse skal medvirke til at aktivere hele området og danne et nyt aktivt rum i Midtbyen. Herved vil Havnebyrummet blive en pendant til kulturinstitutionsområdet ved Rådhusparken, Musikhusparken og Mølleparken, med Å-promenaden og Strøget som sammenbindende elementer.



Nye attraktive bebyggelser på omdannede havneområder. Til venstre Duisburg, i midten Helsinki og til højre Helsingborg.



Nye byområder

Ud over Helhedsplanens to grundelementer indeholder planen en række nye byggemuligheder til byformål, herunder muligheden for at etablere en helt ny stor maritim bydel og markant udvidelse af Midtbyens område på Nordhavnens opfyldte arealer. Ad åre vil udbygningen af den nye bydel medføre, at cityområdet udvides mod øst, og byen atter får forbindelse direkte mod bugten.

Det er intentionen, at de nye byområder kommer til at indeholde den samme mangfoldighed af byfunktioner og aktiviteter, herunder boligtyper med varierede ejerformer, som kendetegner de eksisterende Midtbyområder.

Generelt vil placering og udformning af nyt byggeri skulle afvejes i forhold til udsigten over havn og bugt fra de nye byområder, såvel som fra den eksisterende by.

Nye, spændende og eventuelt eksperimenterende bebyggelsesformer og -strukturer skal karakterisere de nye byområder lige-

som nærheden til havn og bugt skal afspejles og udnyttes i områdernes arkitektoniske og byplanmæssige dispositioner. Markante byggerier og 'landmarks' vil kunne kendetegne byen som helhed, men også de enkelte delområders identitet.

Bebyggelse på vandarealer eller anbringelse af husbåde i bassiner og kanaler vil som hovedregel ikke kunne finde sted i områderne.

Anvendelsesmæssigt og arkitektonisk forudsættes at de nye bebyggelser indeholder en bred variation og tilpasses de enkelte byområders særlige karakter, bevarings- og udsigtsforhold samt udviklingsmuligheder. Således vil der også skulle tages hensyn til eksisterende bevaringsværdige miljøer ved bl.a. at sikre besejlings- og anløbsmuligheder og andre funktioner der bidrager til at opretholde havneatmosfæren.

Opførelse af nyt byggeri samt etablering af byrum, parkeringsarealer mv. forudsættes generelt at ske under iagttagelse af høje kvalitetskrav og på en sådan måde, at omgivelser og bebyggelse udgør en helhed. Ved disponering af parkeringsarealer i tilknytning til de nye bebyggelser skal der fortrinsvis indgå løsninger hvor parkeringsarealer placeres i bygningskonstruktionerne eller under terræn.

Trafikbetjening og tilgængelighed

God tilgængelighed og et indbydende, trygt og sikkert trafikmiljø skal være trafikale kendetegn for de nye byområder.

Visionen er et trafiksystem, som domineres af lette trafikanter og med en god kollektiv trafikbetjening. Der skal være mulighed for at komme til og fra området uden at være afhængig af bil.

En høj prioritering af fremkommeligheden for de lette trafikanter og den kollektive trafik, kan skabe grundlag for at minimere antallet af parkeringspladser.

Nye og forbedrede muligheder for færdsel og ophold vil sammen med forbedrede forbindelser til de eksisterende byområder i City og Midtbyen kunne sikre, at de nye byområder og attraktioner bliver tilgængelige for alle og kommer til at indgå som en integreret del af byens daglige liv og aktivitetsudbud.

Generelt vil der i byområderne skulle sikres offentlig adgang til udendørs arealer, kajkanter og ydermoler og udformningen af kajer og pladser skal indbyde til ophold og promenade. Kajkanter kan gives en varieret udformning med forskellige muligheder for kontakt med vand.

Til højre:
Pladsdannelse over trafikeret
vejanlæg. Reginakrydset, Århus.

Yderst til højre:
Ombygning af vigtige krydsnings-
punkter – her ved Skolebakken/
Skolegyde – skal forbedre
tilgængeligheden mellem City
og de nye byområder.



Foto: Poul Pedersen & Ole Hein Pedersen






Biltrafik






På sigt skal den interne havnevej, Nordhavns-
gade, nedlægges. Kystvejen-Skolebak-
ken skal dermed udgøre den eneste nord-
sydgående vejforbindelse og vil få en anden
funktion end i dag. Sammen med sikre over-
gange for lette trafikanter skal det bidrage til
en god tilgængelighed på tværs – mellem by
og havn.

Den primære biladgang til De Bynære
Havnearealer vil være fra Nørreport og i
mindre grad fra Jægergårdsgade og Mindet.
Nørreport/Kystvejen vil fortsat være et trafi-
kalt knudepunkt, som skal kunne afvikle store
trafikmængder.

I den nye bydel på Nordhavnen skal vej-
nettet, via fordelingsveje, forgrene sig i min-
dre 'miljøgader' og i adgangsveje til de over-
ordnede parkeringsanlæg. På miljøgadenet-
tet vil biltrafikken skulle færdes på de øvrige
trafikanterers præmisser.



-  Biladgang til havnearealerne
-  Vejkryds
-  Grenåbanen

-  Rekreativ forbindelse
-  Vigtigt krydsningspunkt for lette trafikanter
-  Grenåbanen
-  Standsningssted for Grenåbanen
-  Kollektiv trafikforbindelse
(evt. en forgrening af Grenåbanen)

Letbane tilpasset gaderummet,
Sidney.



en sporvognslignende letbane kunne skabe bedre tilgængelighed mellem City og De By-nære Havnearealer.

Banen kan samtidig indgå som en del af den kollektive trafikbetjening. Udformning og placering af stoppesteder skal afspejle dette. En forgrening af banen til Nordhavnen udgør en principiel mulighed for kollektiv trafikbetjening af den nye bydel.

Cykel- og gangtrafik

Cykel- og gangtrafikken spiller en betydelig rolle for et godt trafik- og bymiljø. Såvel gående som cyklende skal sikres en god tilgængelighed og indbydende og sikre forhold. Udover den rekreative forbindelse, som vil få en central, overordnet karakter for lette trafikanter, skal et lokalt stinet sikre en god intern tilgængelighed i hele området. En del af gangtrafikken vil følge nettet for bil- og cykeltrafikken.

Skibstrafik

I havnebassinene skal der sikres besejlings- og anløbsmuligheder for større og mindre skibe. Kanaler skal i videst muligt omfang gøres sejlbare for mindre både.

Kollektiv trafik

En attraktiv kollektiv trafikbetjening stiller bl.a. krav til ruteudformning, stoppesteder, frekvenser og rejsetider. Eksternt skal sikres sammenhæng med det eksisterende kollekti-

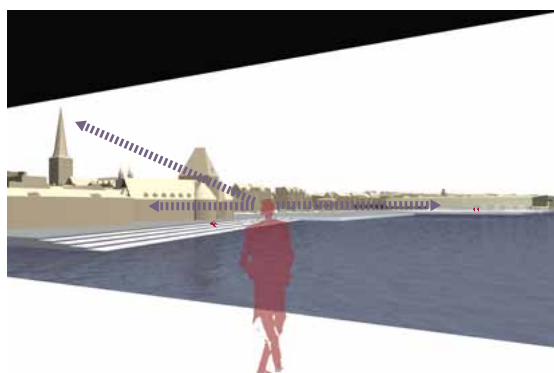
ve trafiknet. Internt skal den kollektive trafik sikres god fremkommelighed.

Grenåbanen udgør et reelt dilemma mellem ønsket om at forbedre tilgængeligheden på tværs og hensynet til den kollektive trafik. På sigt vil en omdannelse af Grenåbanen til

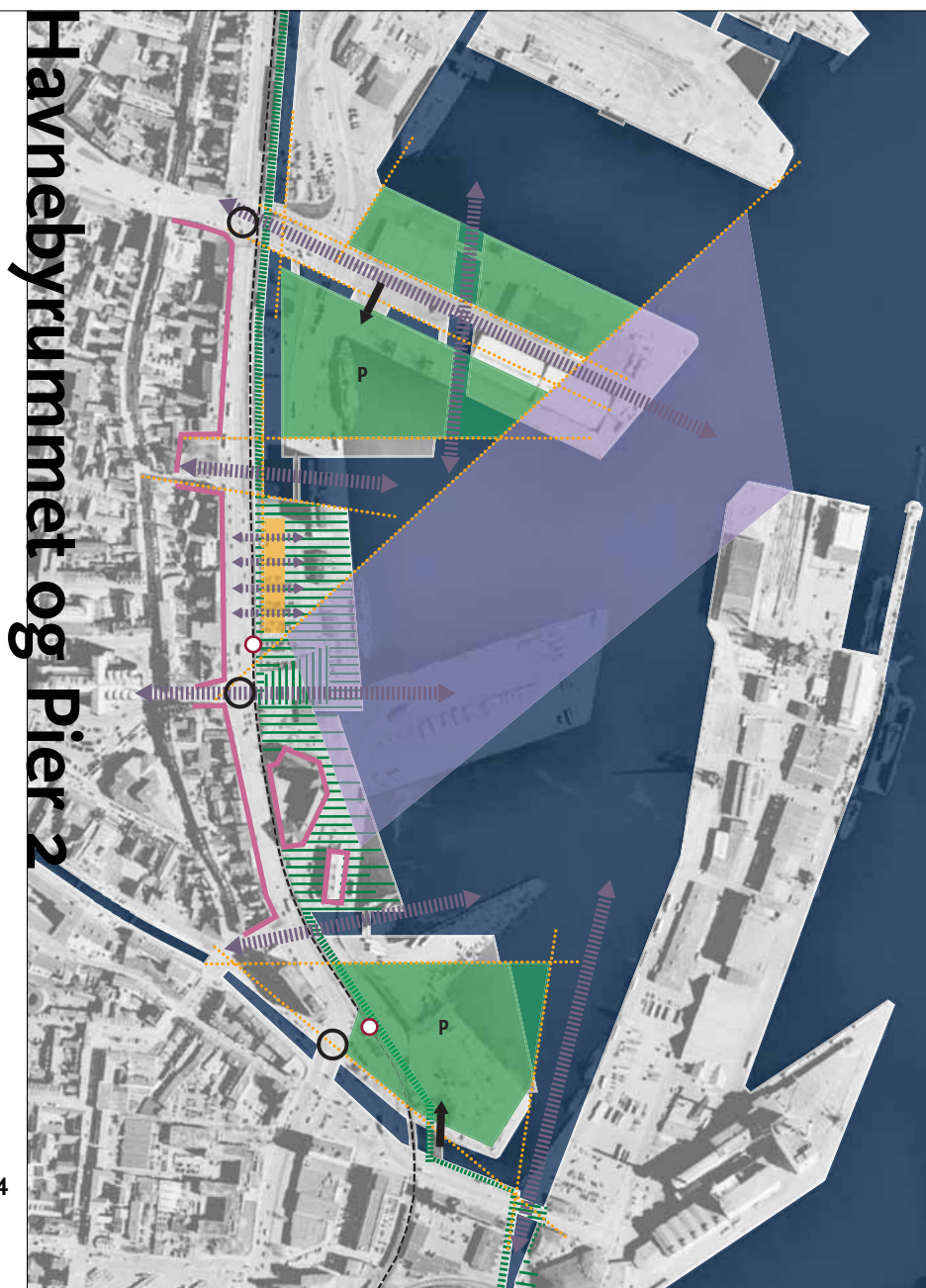
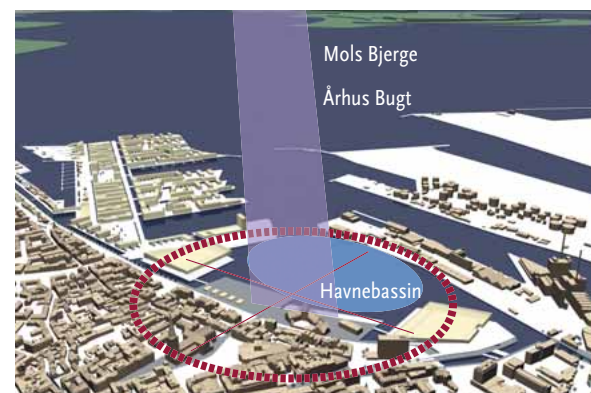
Bebyggelsesstrukturer

- Byggefelt med bygninger i særlig indbyrdes dialog
- 'Byggefelt', bebygget grundareal maksimum 30%
- Eksisterende bygningsmæssige kvaliteter
- Bygningsflugt
- Rekreativ forbindelse/relaterede pladser
- Visuelle åbninger
- Udsyn mod bugten
- Grenåbanen med stationssted
- P Parkeringsanlæg i konstruktion/under terræn
- Adgang til P-anlæg
- O Vigtigt krydsningspunkt for lette trafikanter

Havnepladsen og nordbastionen set fra sydbastionen.

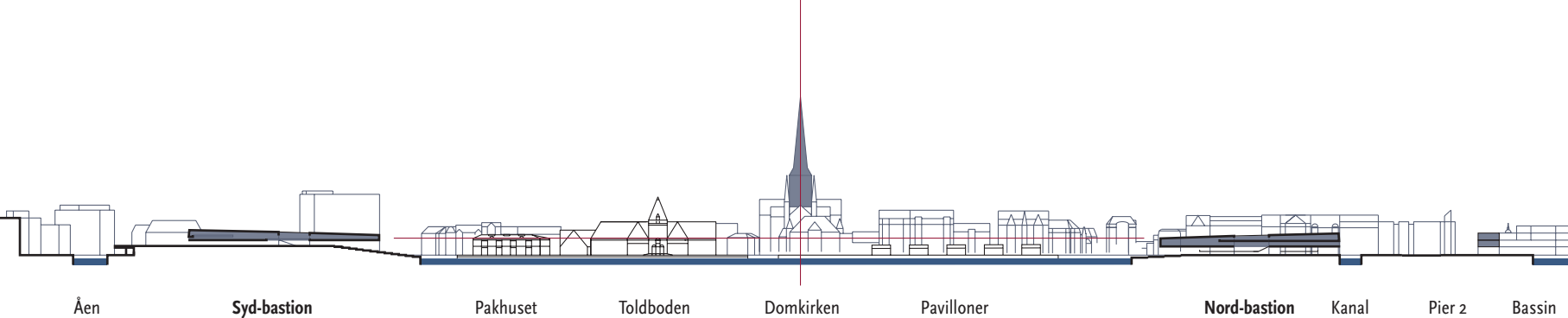


City – havnen – bugten.

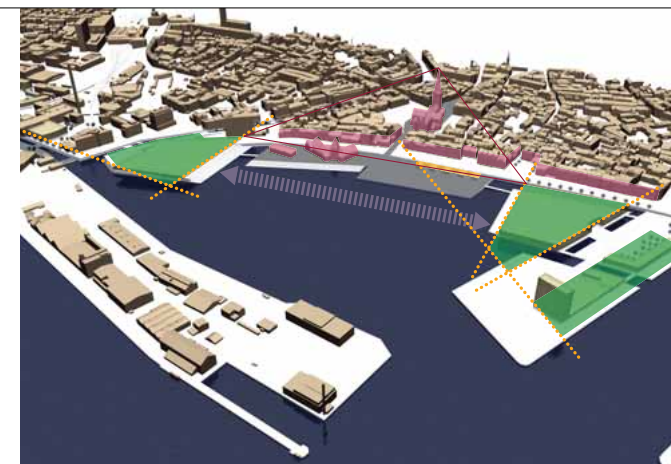
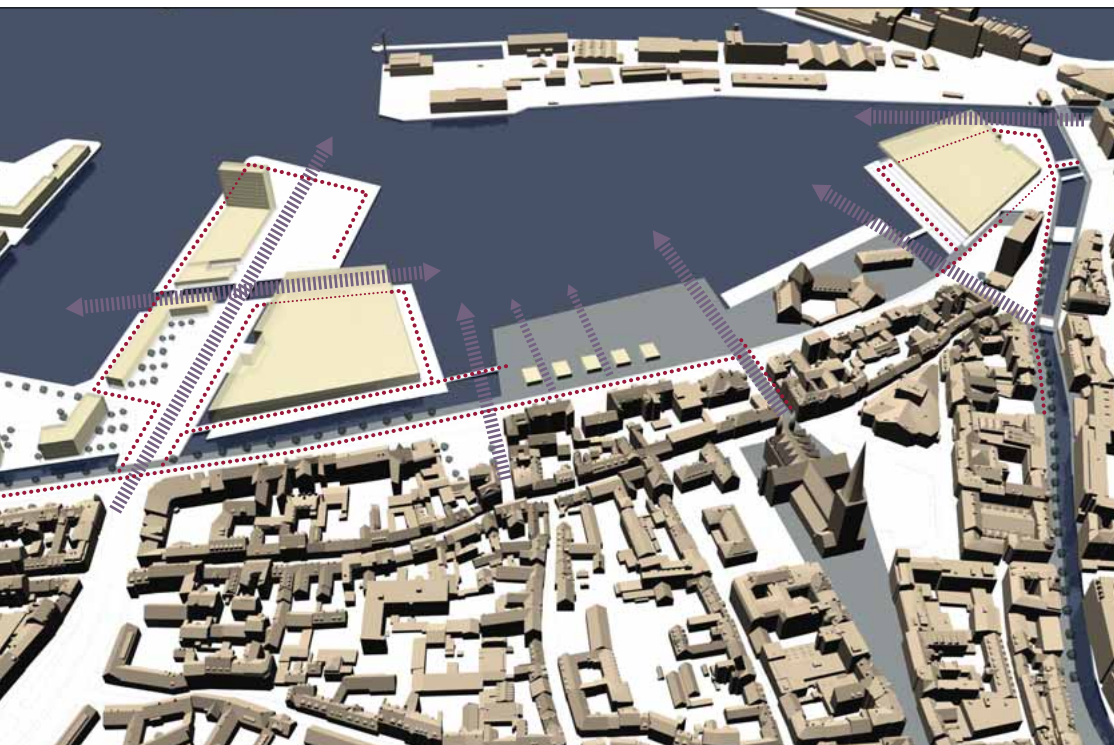


I helhedsplanen er indbygget to forudsætninger, der skal sikre en åben havneplads med udsyn mod bugten og bevarelse af Toldkammerbygningen og Pakhus 13: dels at de nye byggemuligheder i tilknytning til havnepladsen koncentrerer sig i et nordligt og et sydligt byggefelt, dels at den karakteristiske byprofil der opleves fra Pier 2 og ved indsejlingen til byen respekteres. Med udgangspunkt i en situation hvor Pier 1 fjernes helt, viser illustrationerne de nye bebyggelser placeret i et stramt geometrisk mønster bygget op omkring den akse der tegnes i en lige linie igennem Domkirken og Skolegyde og videre mod øst. Hermed skabes et klart afgrænset rum, som markeres af henholdsvis nord- og sydbastionbebyggelserne, byen åbnes mod havnen og bugten og der skabes ligeværdig og entydig adgang mod syd og nord via den rekreative forbindelse.

Det er intentionen at de nye bebyggelser skal fremstå som markante/skulpturelle bygningsværker med særlige arkitektoniske kvaliteter og sammen med den eksisterende havnefrontbebyggelse, udgøre byens nye profil mod bugten. Bygningerne skal med indbyrdes afstemt volumen og arkitektonisk udformning danne en nordlig og en sydlig indramning af havnebyrummet, og som de karaktergivende, dominerende bebyggelser



Principalsnit i havnebyrummet.



Ovenfor:
Dialogen mellem eksisterende bymæssige kvaliteter og de nye bastionsbebyggelser er afgørende for det samlede havnebyrums rumlige kvalitet.

Til venstre:
Havnebyrummet set fra vest med væsentlige sigtelinier og færdselsmuligheder for lette trafikanter langs kaj- og kanalkanter indtegnat.

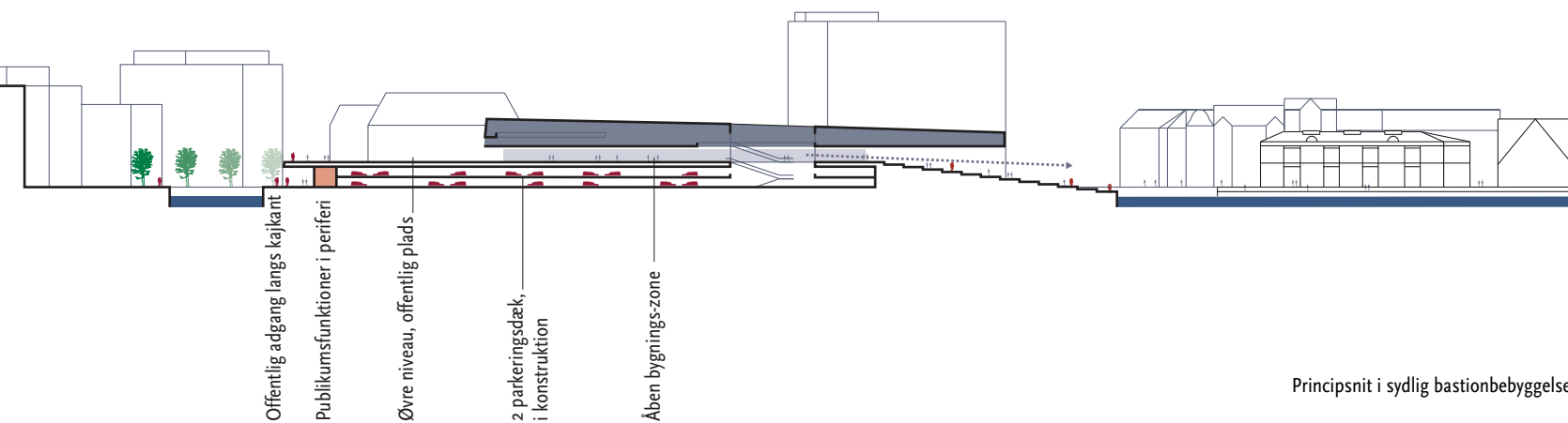
være i indbyrdes dialog tværs over havnebasinet. Den arkitektoniske dialog kan endvidere styrkes ved at bebyggelserne åbnes mod hinanden og havnebassinet samt at der etableres udendørs opholdsarealer, trappeanlæg m.v. tæt på vandspejlet og med udsigt over havnebyrummet.

Den unikke placering hvor byen møder vandet og den rumlige samhørighed mellem de to bygninger skal afspejle sig i bygninger-

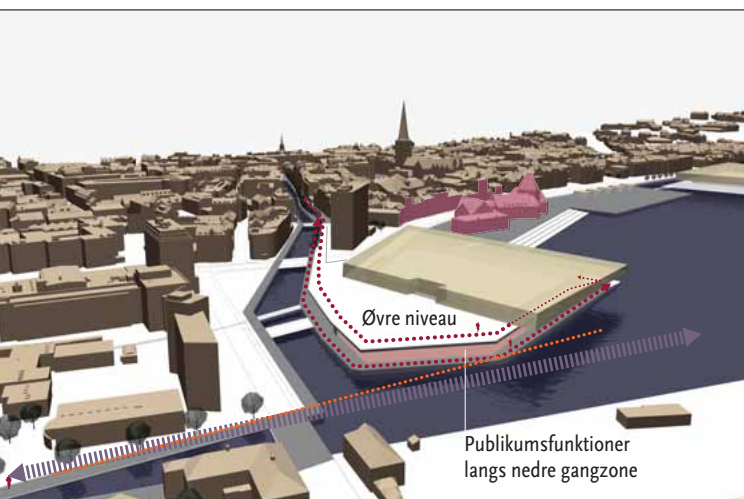
nes udformning. Bygningerne skal have god tilgængelighed og rumme mulighed for nye visuelle oplevelser af byen, havnen og bugten, såvel indendørs som udendørs. Bygningernes underste etager skal indeholde funktioner der kan medvirke til at skabe liv i bybilledet.

Der skal etableres offentligt tilgængelige parkeringsanlæg i bebyggelsernes underetager eller i underjordiske anlæg.

Pladsen mellem bygningerne vil udgøre et aktivt byrum. Udformet som en enkel og robust flade, skabes mulighed for at der her kan foregå en bred vifte af aktiviteter. Mindre bygninger i form af lette demonterbare konstruktioner skal kunne opføres på pladsen. Bygningerne kan f.eks. anvendes til sæsonbestemte, tilbagevendende arrangementer og aktiviteter.



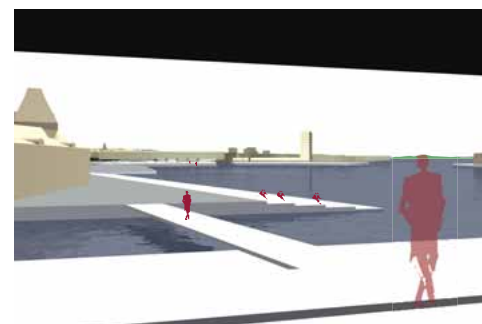
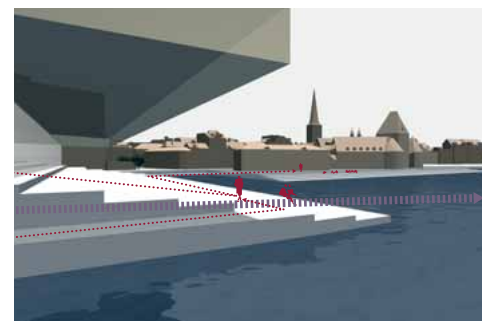
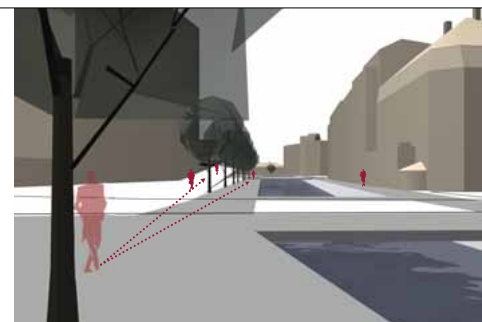
Principsnit i sydlig bastionbebyggelse.



Åpromenaden er her vist videreført i sydbastionens to hovedniveauer som begge leder til havnepladsen. Grenåbanen og den rekreative forbindelse passerer under bastionbebyggelsens øverste dæk.

Øverst til højre:
Rampe fra Europahuset hen over Europaplads til sydbastionen og havnepladsen.

Til højre:
Offentlig adgang til havnepladsen langs sydbastionens periferi.



Frit udsyn fra sydbastionens bebyggelse/udearealer til havnebassinet, nordbastionen, nordhavnen, bugten og Mols.

Det sydlige byggefelt

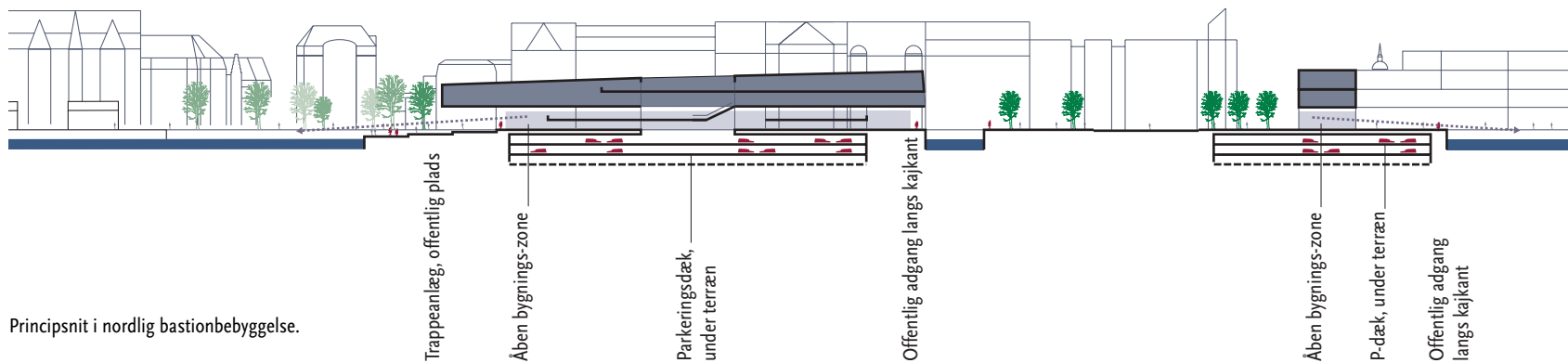
Bebyggelsens relation til åens udmunding i havnen skal gives særlig opmærksomhed. Området vil med den nye bebyggelse, åens frilægning på det sidste stykke mod havnen og nedlæggelsen af den interne havnevej blive et nyt væsentligt bindeled mellem byen og havnen. Afgrensning af byggefeltet skal respektere væsentlige sigtelinier fra byen mod havnebassinet og bugten.

Der kan eventuelt indgå en niveaufri krydsning mellem bebyggelsen og Åboulevarden, således at fodgængere kan bevæge sig henover trafikken ved Europaplads, frem til bebyggelsen og videre ud på havnearealerne. Forbindelsen kan eksempelvis føres via

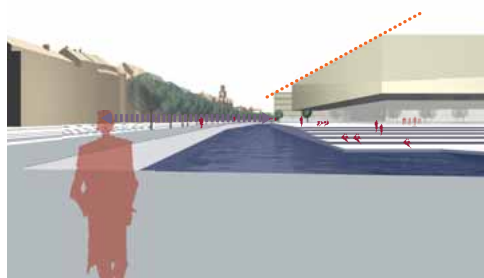
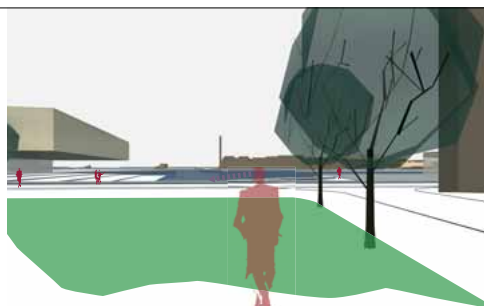
en rampe som starter ved Mindebrogade og følger åen til bebyggelsen. Derudover skal der være adgang i terrænniveau og mulighed for offentlig adgang langs åen og rundt om bebyggelsen langs kajkanten.

Udformningen af den nye bebyggelse vil skulle koordineres med frilægningen af åen fra Mindebrogade til Mindet således at åen får et markant og attraktivt udløb i havnen i samspil med den nye bebyggelse.

Grenåbanen opretholdes med sin nuværende linieføring og det forudsættes at der i forbindelse med den nye bebyggelse gives mulighed for indplacering af baneforløbet samt et standsningssted.



Principssnit i nordlig bastionbebyggelse.



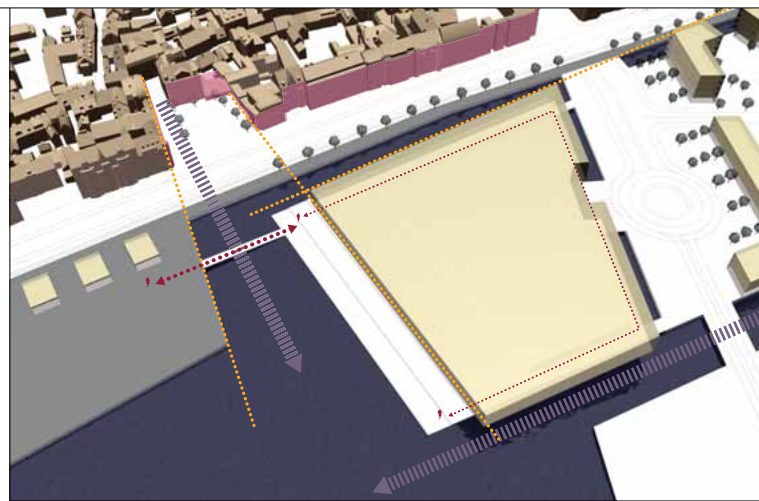
Øverst:

Ved det nordlige kanalforløbs udmundning trækkes havnebassinet helt ind til Skt. Olufs Plads, hvis bygningsafgrænsning er bestemmende for den nordlige bastions og havnepladsens udstrækning.

Nederst:

Havnepladsen og østbanegårdsområdet bindes adgangsmæssigt og visuelt sammen ved hjælp af promenade og det nordlige kanalforløb.

Langs hele periferien af den nordlige bastionsbebyggelse skal offentlig adgang være mulig. Kanalens udløb i havnebassinet skal udformes klart og entydigt.

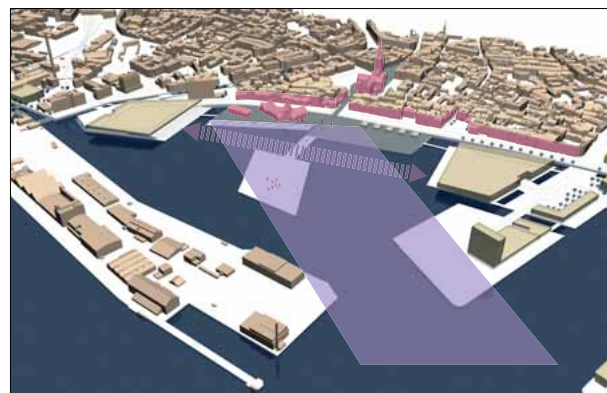
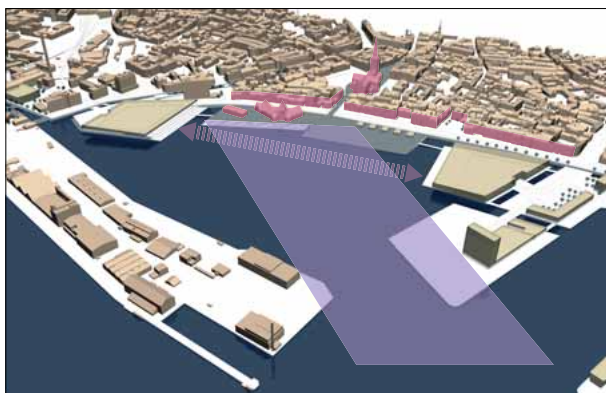


Det nordlige byggefelt

Illustrationen viser den nordlige bebyggelse placeret ud for området mellem Skt. Olufs Plads og Nørreport. Bebyggelsen danner sammen med den eksisterende havnefrontbebyggelse et nyt gaderum ved Skolebakken. Bebyggelsens placering og bygningsform skal respektere friholdelsen af væsentlige sigtelinier fra cityområdet mod havnen og bugten og med hensyn til bygningsvolumen afbalanceres i forhold til gaderummet og den eksisterende bebyggelse.

Ved at føre en kanal fra det centrale havnebassin, vest om bebyggelsen etableres et samspil mellem den eksisterende havnefrontbebyggelse og vandet og der sikres visuel kontakt mellem havnepladsen og den rekreative forbindelse mod nord. En kanalgenemsikring af Pier 2 kan skabe visuel kontakt mellem havnebassinerne.

Havnebyrummet
uden Pier 1.

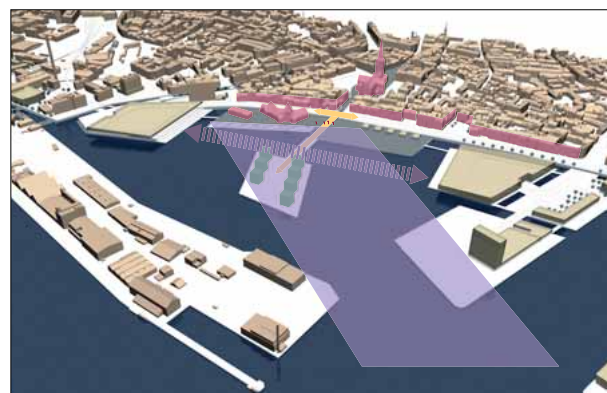


Pier 1

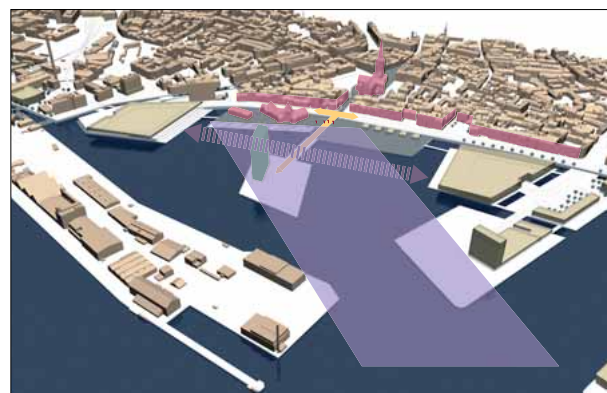
Som beskrevet på side 8-9 indeholder planen to ligeværdige alternativer med hensyn til hel eller delvis fjernelse af Pier 1. En delvis bevarelse og eventuel bebyggelse af Pier 1 skal i det væsentlige være forenelig med intentionen om at fastholde den visuelle kontakt mellem byen og bugten, samt intentionen om at skabe et åbent havnebyrum og en ubrudt vandflade mellem de to markante bastionsbebyggelser og ud for havnepladsen.

I planen illustreres forskellige muligheder for bebyggelse på øen. Eksemplerne viser i hvilken grad udsigten fra havnepladsen mod bugten vil blive påvirket. Såfremt der etableres en bebyggelse på Pier 1 vil der tillige skulle etableres en adgangsvej fra Skolebakken/Skolegyde på tværs af havnepladsen.

Øverst til højre:
Havnebyrummet med
Pier 1 bevaret som en ø.



Til højre:
Havnebyrummet med
punkthuse i 5 etager på
Pier 1.

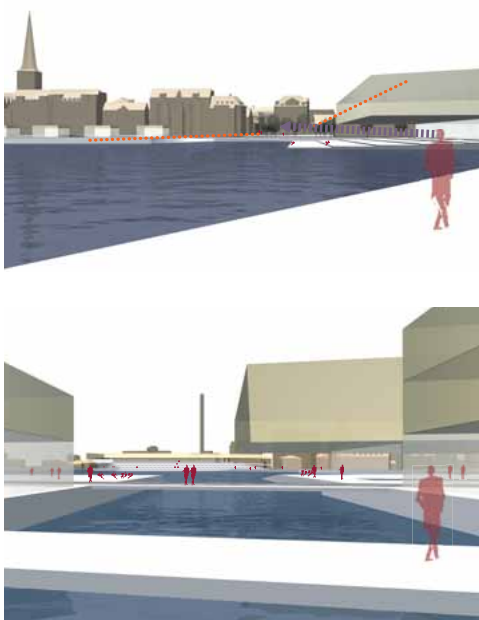


Havnebyrummet med 18
etagers højhus på Pier 1.



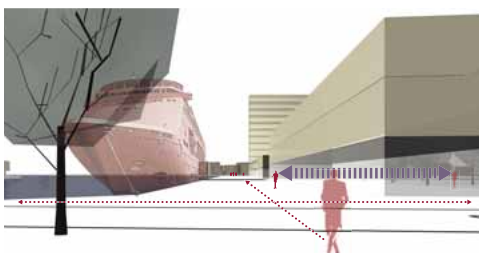
Til venstre:
Krydstogtskibe ved kaj i Århus Havn.

Til højre:
'Strand-rekreation' på Krøyers Plads,
Københavns Inderhavn.



Øverst til venstre:
Nordbasteionens bebyggelse, trappe-
anlæg og kajkanter skal udformes så
Skt. Olufs Plads som byrum visuelt
inddrages, her set fra Pier 2.

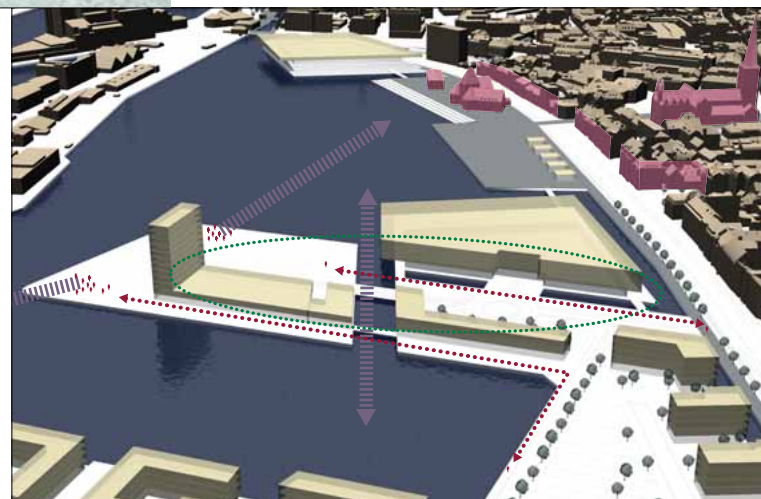
Til venstre:
Kanalgenemskeer, friholdt for
bebyggelse, sikrer visuel dialog
mellem havnebassinene, her set fra
Nordhavnen, tværs over Pier 2, ind i
det centrale havnebyrum.



Bebyggelsen på Pier 2, her som krydstogtterminal,
skal åbne sig mod omgivelserne med transparens
i terrænplan.

Bebyggelse på Pier 2

Ny bebyggelse på Pier 2 skal placeres og ud-
formes med respekt for de overordnede in-
tentioner med havnebyrummet som helhed,
herunder respektere diverse udsigtsmæssige
bindinger og underordne sig det arkitektoni-
ske samspil mellem de markante bastions-
bebyggelse. Bebyggelsen skal primært rela-
tere sig mod Pier 2's nordlige kaj og områ-
dets eventuelle fremtidige funktion som an-
komstcenter for krydstogtskibe.



Ny bebyggelse på Pier 2 set fra nord med
væsentlige sigtelinier og færdselsmulig-
heder for lette trafikanter indtegnede.

De østlige og sydøstlige dele af Pier 2 fri-
holdes for bebyggelse og anvendes til en of-
fentlig plads med unik udsigt til både by og
bugt.

Hermed sikres tillige udsigten fra Havne-
pladsen over bugten og Mols, samt mulighe-
den for at skabe visuel kontakt mellem hav-
nebyrummet og de fremtidige bebyggelse
og pladser på Nordhavnen sydøstvendte
områder.

- Bebyggelser med åbninger i fuld bygningshøjde og lokalt i terrænplan
- Eksisterende bygningsmæssige kvaliteter
- Bygningsflugt
- Rekreativ forbindelse
- Visuelle åbninger
- Vandflade
- Havnespor/Grenåbanen
- P Parkeringsanlæg
- Adgang til P-anlæg
- Vigtigt krydsningspunkt for lette trafikanter

Området set fra syd.

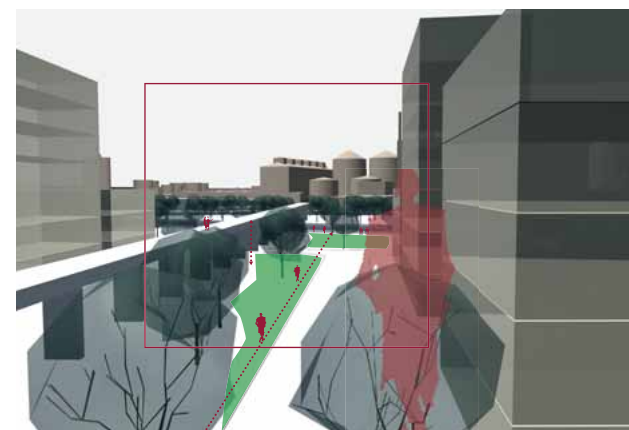
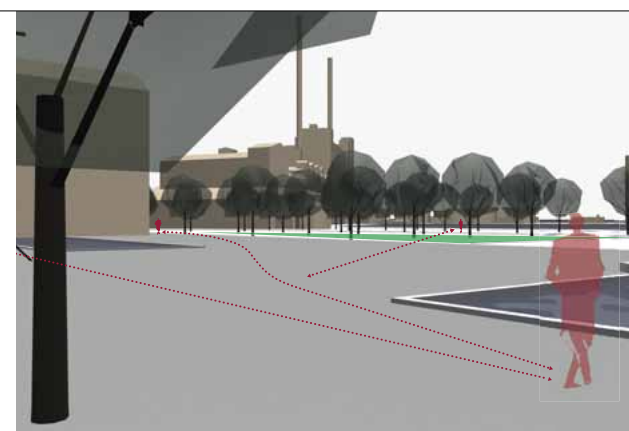
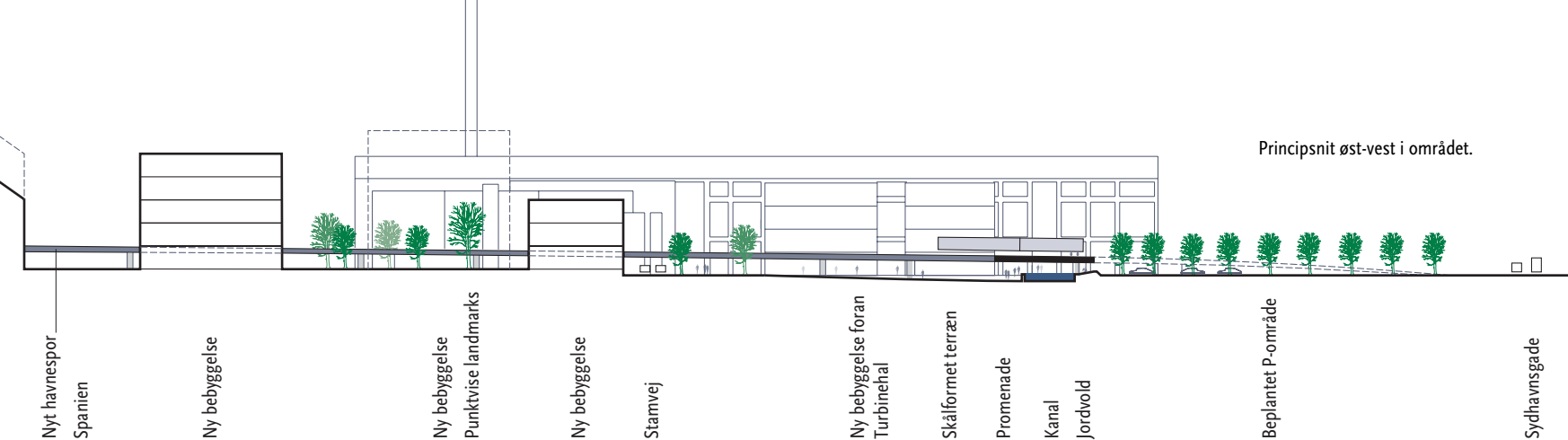


Midtkraft – Slagtehusområdet



Beliggenheden mellem eksisterende beboelsejendomme og aktive havneindustriområder stiller særlige krav til områdets strukturer og bebyggelsens placering og udformning.

Den nye bebyggelse, i områdets vestlige del, er på illustrationerne disponeret i en form for åben karréstruktur og viderefører således den bebyggelsesstruktur, der kendetegner det tilstødende Skansekvarter. Bebyggelsen langs Spanien og Strandvejen, opført som sluttet bebyggelse med facadeflugt i vejlinien, vil sammen med den eksisterende bebyggelse danne et nyt harmonisk gaderum. Mod syd, ved Skanseparken, kan bebyggelsen gives en markant afslutning for sammen med ejendomskomplekset 'Skansen' at udgøre en slags sydlig byport og introducere til Midtbyens mere koncentrerede bebyggelse. Bortset fra enkelte høje punkthuse nedtrappes bebyggelsen i højden mod øst og danner overgang til områdets udearealer og den rekreative forbindelse. Den tætte bebyggelsesform, med enkelte højere pejlemærker i industrihavnens skala, giver mulighed for at etablere et større parklignende areal, som både rummer mulighed for ophold i forbindelse med den rekreative forbindelse og for et stort beplantet parkeringsanlæg mellem bebyggelsen og havneindustriområdet.



Området set fra nordøst med væsentlige sigtelinier og færdselsmulighed for lette trafikanter indtegnet.

Arealet kommer således til at fungere som bufferzone mellem de tunge industriområder på havnen og den nye bebyggelse.

Det gamle kulkranspors betonkonstruktion kan indgå som karaktergivende element i området og eventuelt på længere sigt anvendes som niveaufri gangforbindelse mellem de nye store parkeringsarealer og Midtbyom-

rådet. Desuden vil enkelte af områdets bevaringsværdige bygninger kunne indgå i det fremtidige byområde som et vidnesbyrd om områdets tidligere anvendelse.

Det er intentionen at området omdannes til et attraktivt byområde for erhvervsvirksomheder, herunder primært kontor- og kulturformål.

Øverst:
Pladsen syd for Filmby Århus er koblingsled mellem Midtkraftområdet og industrihavnen, havnebyrummet og adgangen fra Spanien langs havnesporet.

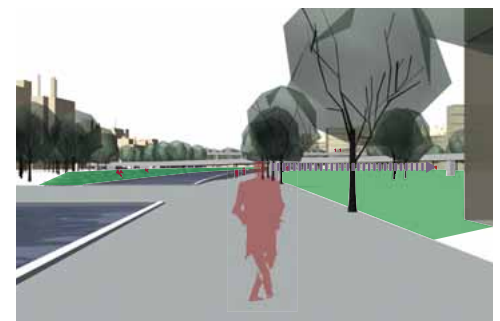
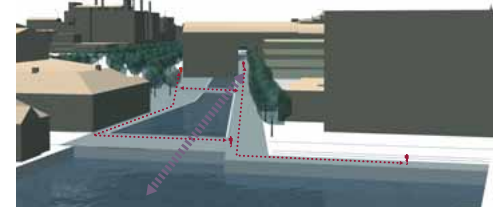
Nederst:
I forbindelse med nybyggeriet skal adgangsmæssig/visuel kontakt fra bagvedliggende boligområder varetages, her set fra Strandvejen.



Vandtrapper,
Christiansbro, København.



Den rekreative forbindelse føres under det nye havnespor og videre til rampen/vandtrappen mod syd.
Kulkransporet kan evt. bruges som hævet gangforbindelse til Midtbyområdet.



Øverst:
Den rekreative forbindelse fører dels udenom, dels gennem Turbinehallens vestlige ende. Der skal være visuel kontakt herfra til Havnebassinnet/æens udløb.

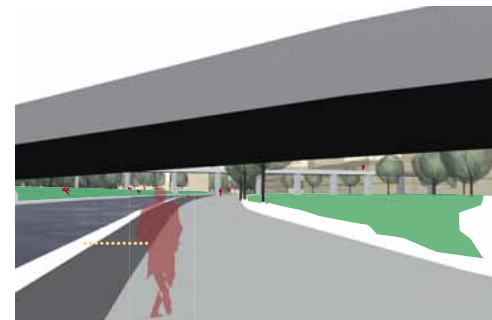
Nederst:
Der skal i videst muligt omfang være visuel og fysisk forbindelse mellem arealerne på hver side af havnebanen, såvel som mellem bebyggelsen langs Spanien og havnebassinnet.



Eksempel på kanalmotiv,
Ørestad.



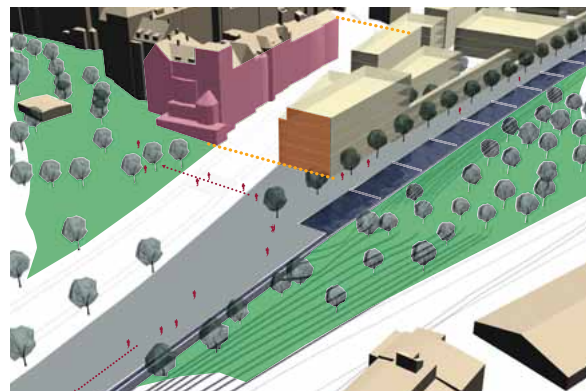
Markant bygning med portvirkning, Hamburg.



Øverst:
Kanal-motivet langs med promenaden, her som vandtrapper med vekslende lokale parkmotiver, opholdspladser, mv.

Nederst:
Det svagt hældende terræn fører under havnesporet. På kanalens modsatte side en afskærmende jordvold mod parkeringsområdet.

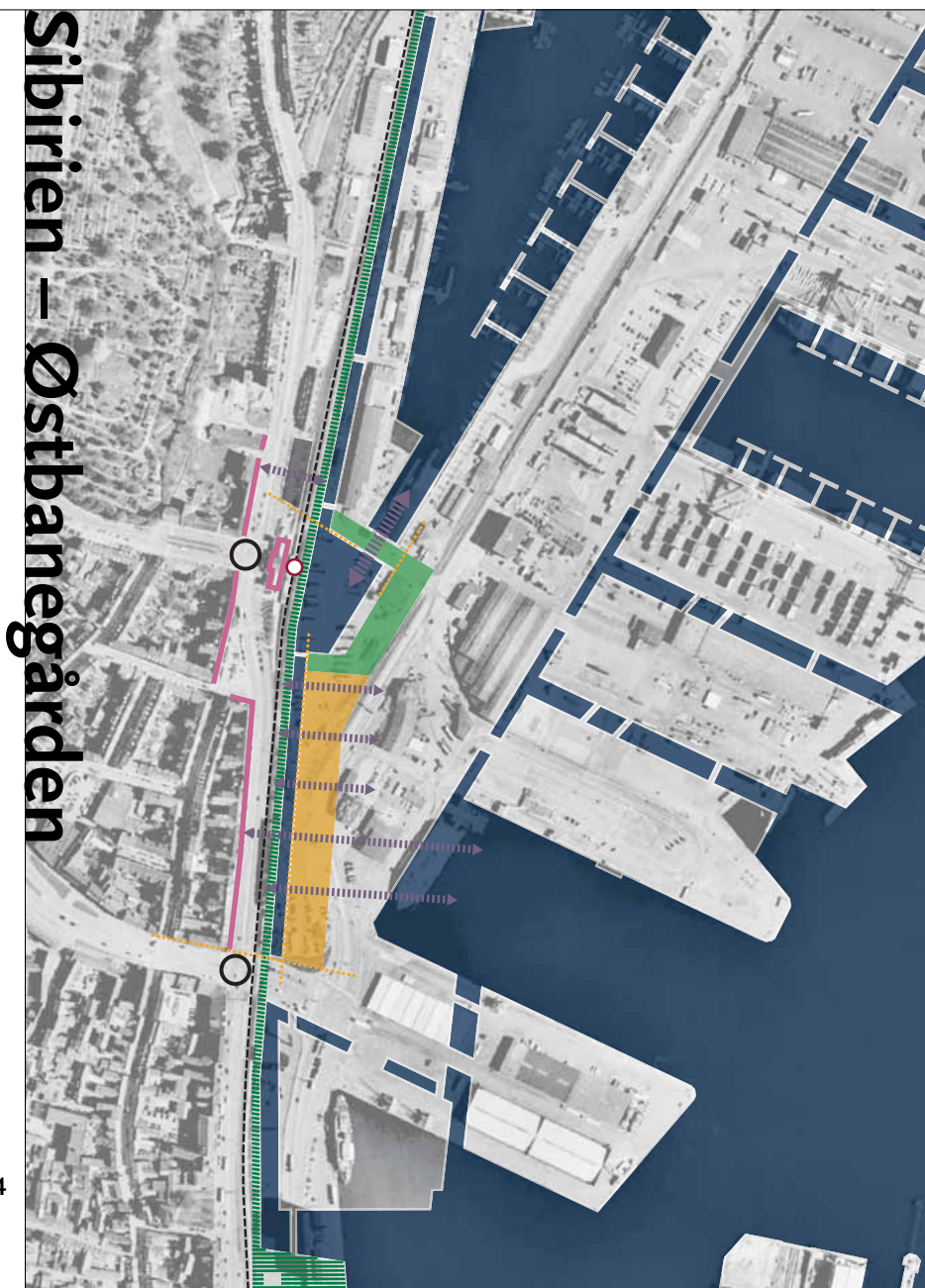
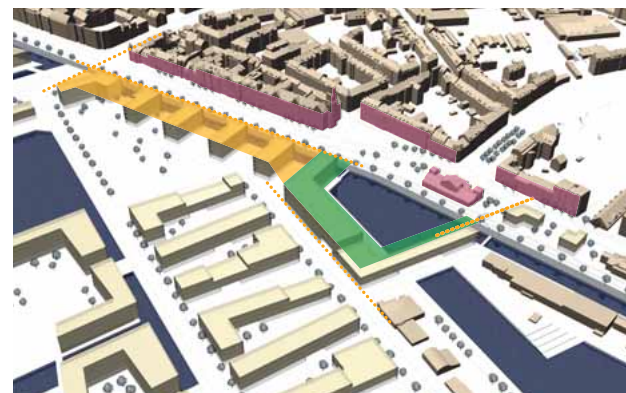
Fra pladsen ud for Skanseparken videreføres den rekreative forbindelse til en afsluttende plads som overgang til kysten og den vide udsigt mod bugten. De røde pile angiver færdselsmuligheder for lette trafikanter.



Den svagt hældende rampe langs vandtrappen fører til promenadens toppunkt, en ny plads ved Skanseparken, og som danner kobling hertil.

- Byggefelt, bebygget grundareal maksimum 30%
- Sluttet bebyggelse med åbninger i terrænplan
- Eksisterende bygningsmæssige kvaliteter
- Bygningsflugt
- Rekreativ forbindelse
- Visuelle åbninger
- Vandflade
- Grenåbanen med standsningssted
- Vigtigt krydsningspunkt for lette trafikanter

Området set fra nord-øst.

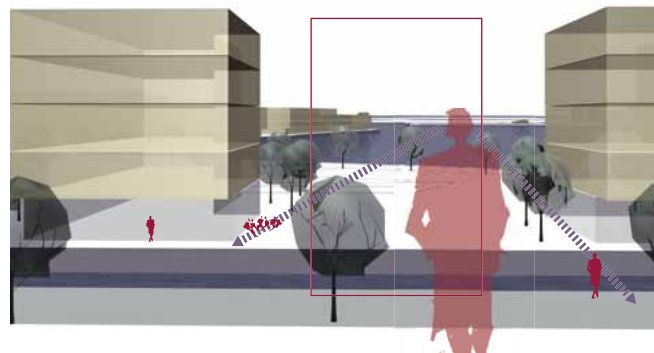


Illustrationerne på de følgende sider viser hvordan en ny bebyggelse i samspil med den eksisterende bygningsfront kan stramme op på den opløste struktur i området og forbedre overgangen mellem byen og havnen.

Ved placering af åbne stokbebyggelser vinkelret på den rekreative forbindelse sikres udkik mod havnen, dels fra den rekreative forbindelse, dels fra Kystvejens beboelsesejendomme. Rummene mellem bygningerne skal desuden sikre mulighed for offentlig færdsel mellem den rekreative forbindelse og havnen.

I den nordlige del af området illustreres hvordan en sluttet bebyggelse placeret omkring et nyt bassin kan medvirke til at forbedre spillet mellem den eksisterende bygningsfront og vandet/havnen. Den nye bebyggelse skal sammen med bassinet og den eksisterende bebyggelse langs Kystvejen og Ålefangerpladsen skabe et stort nyt byrum, som med egen identitet visuelt og adgangsmæssigt åbnes mod Fiskeri- og Lystbådehavnen længere mod nord. Bebyggelsen omkring bassinet skal i sit arkitektoniske udtryk og volumen modsvare den eksisterende markante bygningsfront, således at der opstår et harmonisk samspil. Hvor bebyggelsen danner overgang til Fiskerihavnens mindre skala, skal bebyggelsen nedtrappes i højden.

Åbne bebyggelser og beplantninger skal sikre visuel kontakt mellem den eksisterende havnefrontbebyggelse og havnebassiner/bugten, omvendt.



Området set fra sydvest med væsentlige sigtelinier og færdselsmuligheder for lette trafikanter langs kaj- og kanalkanter indtegnet.

Offentlig adgang langs kajkanter og opholdspladser i det nye byrum skal blandt andet sikres ved hjælp af sammenhængende promenadeforløb, broer, portåbninger i bebyggelsen samt tilbagetrukne underetager, hvor bygningerne flugter kajkanten.

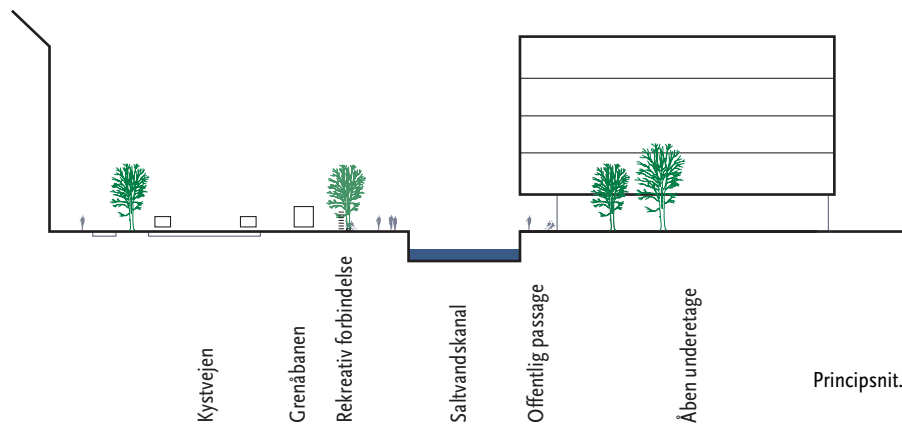
Den fremtidige planlægning skal desuden sikre, at der i terrænplan er åbne forbindelser mellem det nye bassin og Sverigesgade, henholdsvis Fiskerihavnen.

Området kan anvendes til integrerede byfunktioner herunder boliger og forskellige former for erhverv.



Øverst: Opholdsmulighed ved havnebassin, Malmø.

Nederst: Arkadebyggeri langs kanal, Malmø.



Åben underetage/offentlig passage langs kanal.
Ørestad.



3D-illustration: Arkki apps

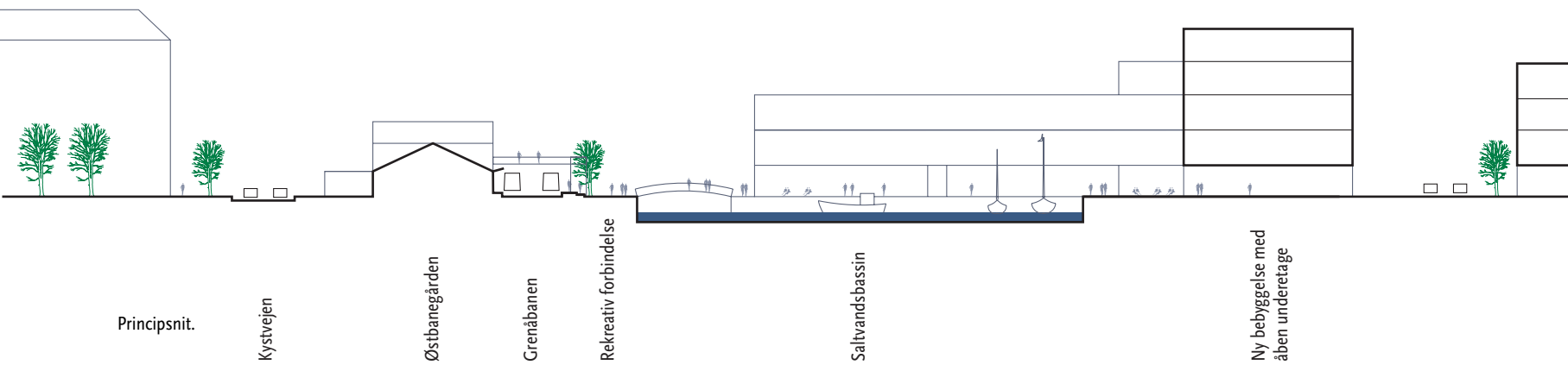


Via broforbindelser giver den rekreative forbindelse adgang til alternative ruter, her mod øst langs nybebyggelsens tilbagetrukne underetager.



Til venstre:
Cykel-gangbro. Åbning i bebyggelsen til bagvedliggende områder. Malmø.

Til højre:
Eksempel på byens gulv/kajkant/gangbro. Christiansbro, København.



Principsnit.

Kystvejen

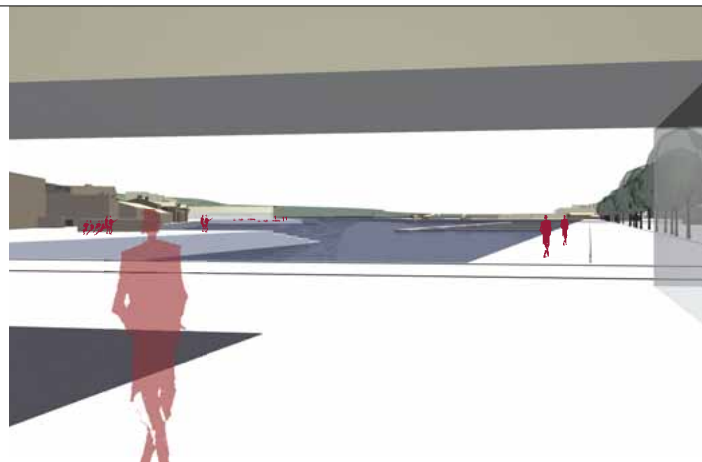
Østbanegården

Grenåbanen

Rekreativ forbindelse

Saltvandsbassin

Ny bebyggelse med åben underetage



Ovenfor til venstre:
Broer fra den rekreative forbindelse, over kanalen, skal skabe forbindelse til promenader langs det nye bassin og Østbanegårdens perron mod vest.

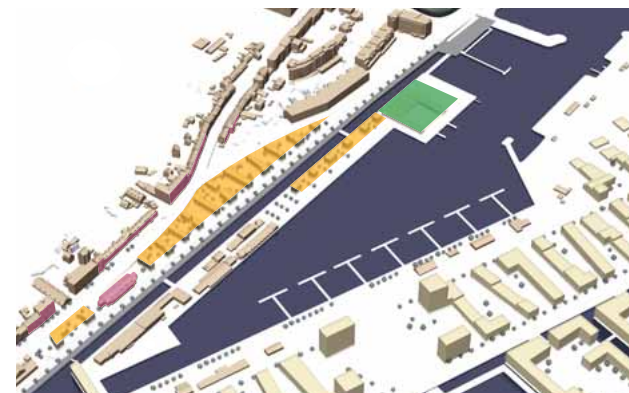
Ovenfor til højre:
Randbebyggelsen omkring østbanebassinet skal i terrænplan have større åbninger mod tilstødende områder, her mod Fiskeri- og Lystbådehavnen.

Til venstre:
Lokalt bygningsomkranset vandbyrum.
Malmø.

Til højre:
Bro over kanal. Tuborg Nord,
København.

- Byggefelt, bebygget grundareal maksimum 30%
- Anden bebyggelse
- Eksisterende bygningsmæssige kvaliteter
- Bygningsflugt
- Rekreativ forbindelse
- Visuelle åbninger
- Vandflade
- Grenåbanen med standsningssted
- Vigtigt krydsningspunkt for lette trafikanter

Området set fra syd-øst.



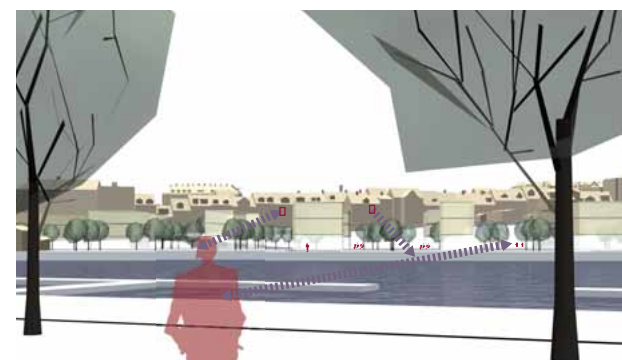
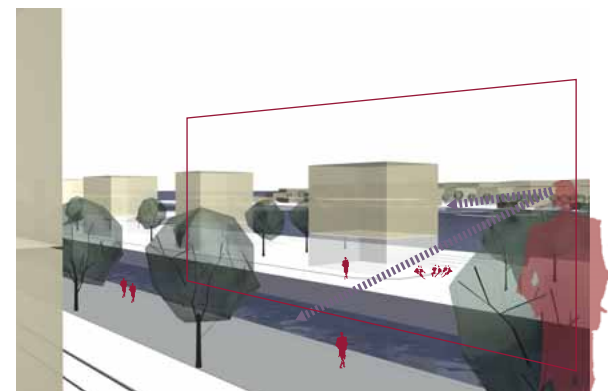
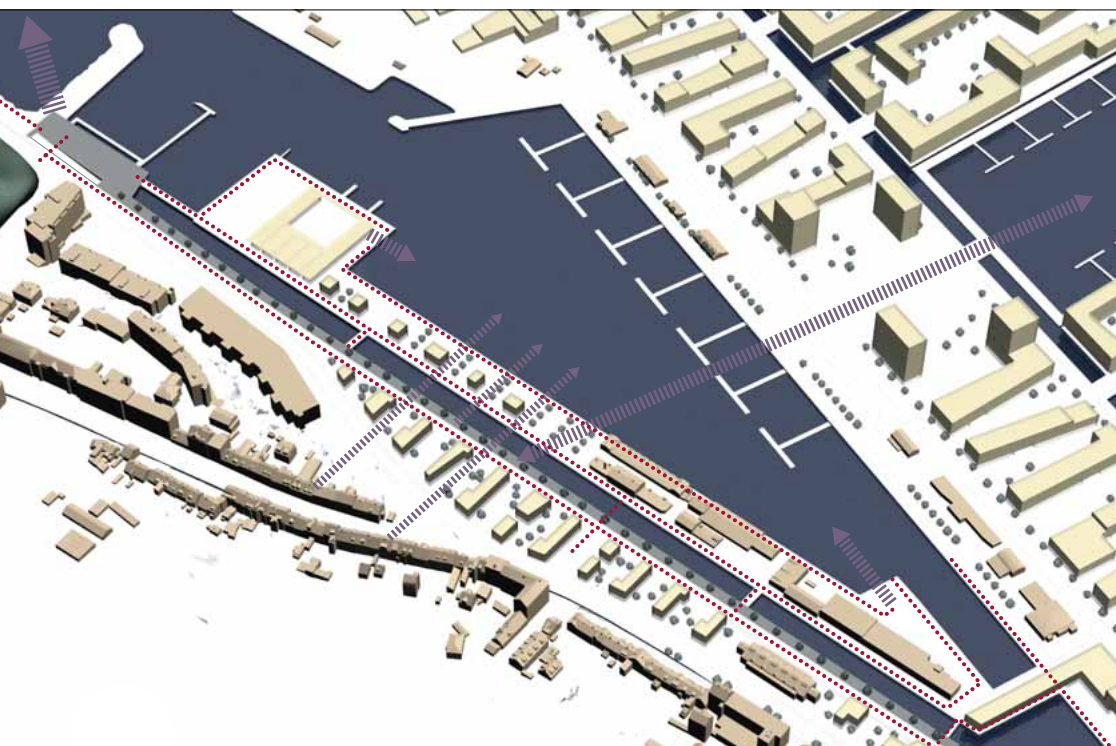
Illustrationerne viser en ny bebyggelse mellem Skovvejen og Grenåbanen placeret vinkelret på banen og med afstand mellem bygningerne således, at der sikres udkik mod havnen fra den eksisterende bebyggelse langs Skovvejen. Omdannelse af området vil ændre områdets status fra at være småskibshavnens lidt ustrukturerede bagland til at være bydelens nye front mod havnen. Det stiller særlige krav til byggeriets udformning og tilpasning både til den eksisterende havnefrontbebyggelse og til bebyggelsen og miljøet i småskibshavnene.

Den skitserede bebyggelse omfatter arealet med Risskovstiens nordgående forløb, hvilket forudsætter at stien enten integreres i bebyggelsen eller gives et nyt attraktivt forløb vest for den nye bebyggelse.

De nye byggemuligheder øst for Grenåbanen, på småskibshavnens landarealer, vil kunne realiseres efterhånden som behovene opstår, herunder bebyggelse til ro- og dykkerklubberne m.fl. på nye opfyldningsarealer mellem Fiskerihavnen og Træskibshavnen.

Omfanget og afgrænsningen af det nye landområde forudsættes at ske under hensyntagen til de eksisterende anvendelser i området.

Det er hensigten at de nye bebyggelser, vest og øst for Grenåbanen, med hensyn til



En åben bebyggelse, på begge sider af kanalen, muliggør visuel kontakt til promenade, kanal og Fiskeri- og Lystbådehavns eksisterende miljø.

Øverst:

Ny bebyggelse på Fiskerihavnen set mod Nordhavnen.

Nederst:

Ny bebyggelse på Fiskerihavnen og langs Skovvejen set fra kystpromenaden i Lystbådehavnen.

Området set fra sydvest med væsentlige sigtelinier og færdselsmuligheder for lette trafikanter langs kaj- og kanalkanter indtegnet.

placering og arkitektonisk udformning skal afstemmes indbyrdes og danne byrum langs kanal og promenade. Fra den rekreative forbindelse skal der være visuel kontakt til lystbådehavnen mod øst, og omvendt.

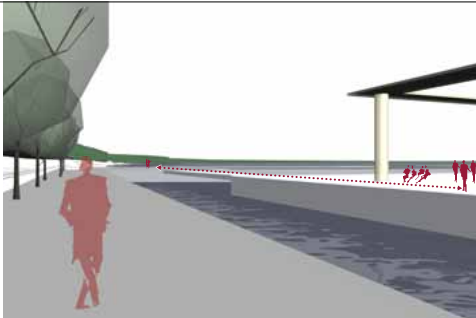
Den fremtidige planlægning skal sikre, at de nye anvendelser respekterer og tager hensyn til de eksisterende anvendelser og det

bevaringsværdige miljø samt at de funktioner, der er nødvendige i forbindelse med småskibshavnenes aktiviteter, fortsat vil være til stede.

På småskibshavnenes arealer skal der sikres arealer til offentlig færdsel og ophold i tilknytning til vand.

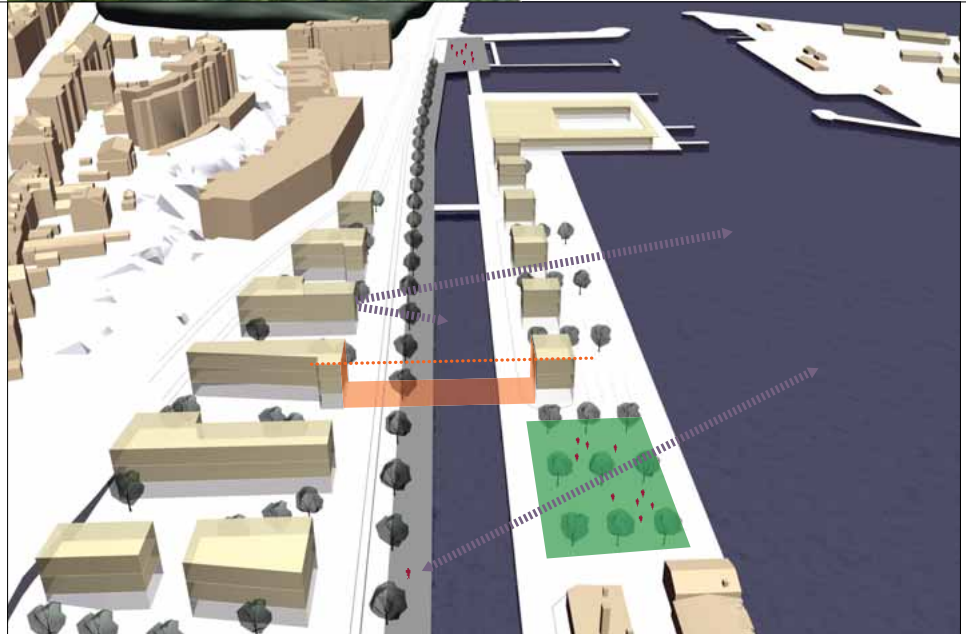


Kanaludformning tilpasset det eksisterende miljø.
Nyhavn, København.



Ovenfor:
Mod nord, ud for Træskibshavnen, afsluttes den rekreative forbindelse i en plads, hvorfra der skal sikres frit udsyn mod bugten, og kanalen får en klar afslutning ved udløbet i havnebassinet.

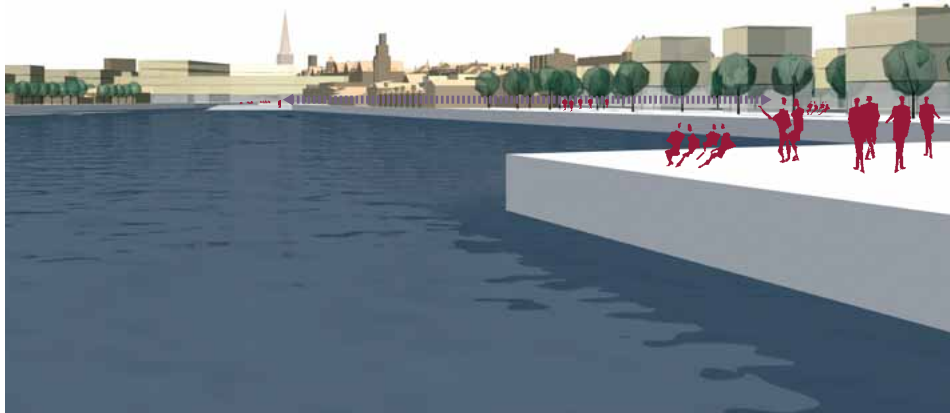
Til højre:
Nybebyggelsers facader mod den rekreative forbindelse/kanalen skal indgå i gensidig dialog på tværs af kanalforløbet. Mindre pladser skal sikre mulighed for udearrangementer/ophold, og større visuelle sammenhænge, her mellem promenade samt Fiskeri- og Lystbådshavnen.



Kajaksejls i Christianshavns Kanal, København.








Eksisterende miljø i Fiskeri- og Træskibshavnen, Århus.



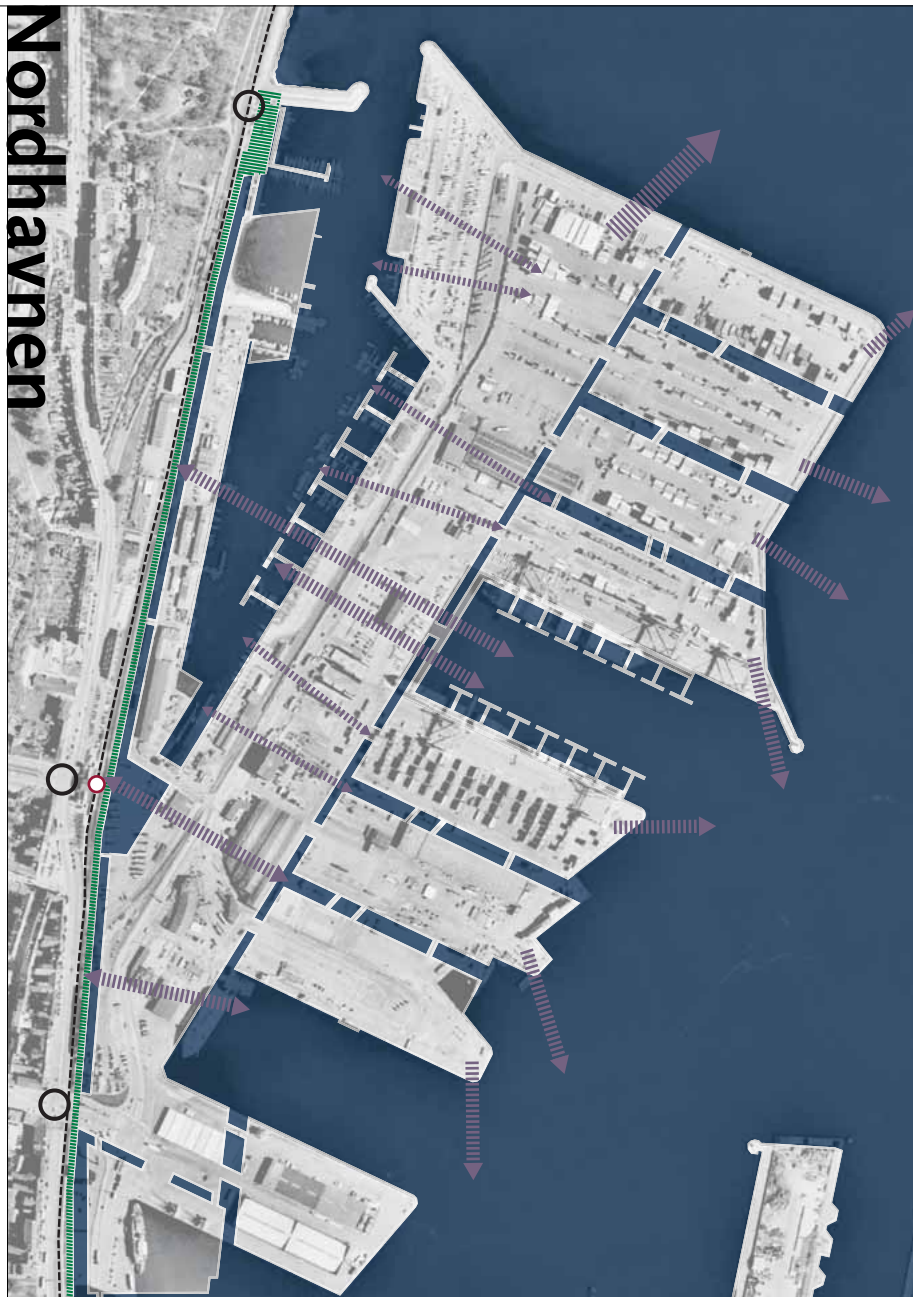
Ovenfor:
Der skal skabes visuel kontakt mellem den nordlige og sydlige ende af havnebassinet. Her udsigten fra de opfyldte arealer med den nye bebyggelse ved Østbanegården og Domkirken i baggrunden.



Kanal- og kajudformninger som muliggør tæt kontakt til vandspejlet.
Ovenfor: Malmø.
Til venstre: Venedig.

-  Rekreativ forbindelse
-  Visuelle åbninger
-  Vandflade
-  Grenåbanen med standsningssted
-  Vigtig krydsningspunkt for lette trafikanter

Eksisterende pejlemærker skal ind-
drages som del af det fremtidige
miljø, her set fra 'Nordhavnen
Boulevard' mod Domkirken.



Nordhavnen indeholder i kraft af størrelsen og beliggenheden direkte ud mod bugten mulighed for at skabe en ny stor maritim bydel. Det er hensigten at den nye bydel skal have samme tæthed/bymæssighed som de eksisterende midtbyområder. Bydelen skal indeholde funktioner og attraktioner der henvender sig til alle byens borgere og ikke kun til de der bor og arbejder i området.

Ved struktureringen af den fremtidige bydel skal væsentlige udsigtskiler fra byen mod bugten respekteres, ligesom der skal tages hensyn til eksisterende bygningsdimensioner, så der opstår et godt samspil mellem den eksisterende by og det nye byområde – såvel fra bysiden som fra bugten. En særlig udfordring ligger i at formgive det byrum der opstår mellem de nye bebyggelser på Nordhavnen, Lystbådehavnen og Fiskeri- og Træskibshavnen.

Området skal på langs og på tværs gennemskæres af kanaler som deler det i et antal mindre øer. Herved skabes der mulighed for at størstedelen af de nye bebyggelser får direkte tilknytning til vandarealer og der skabes visuelle åbninger mellem byen og bugten.

Overalt i området skal arealer langs kaj- og kanalkanter være offentligt tilgængelige og bydelen skal rumme offentlige pladser og opholdsarealer placeret direkte ud mod bug-

Langs alle kajkanter skal der sikres offentlig adgangsmulighed, ligesom der skal sikres forbindelser mellem de yderste havnepladser og lystbådehavnen. Centralt i området placeres en stor åben plads, evt. bebygget med markante punkthusbebyggelser.



ten og internt på øerne. En stor offentlig plads/park centralt beliggende skal udgøre en særlig attraktion i området og medvirke til at fastholde en visuel åbning mellem den eksisterende by og havnen/vandet. Derudover skal den skabe forbindelse mellem den eksisterende og en eventuel ny lystbådehavn mellem Pier 3 og Pier 4. Den fremtidige planlægning skal sikre, at miljøet omkring den gamle Lystbådehavn bevares samt, at de landfaciliteter mv. der er nødvendige i tilknytning hertil fortsat vil være til stede.

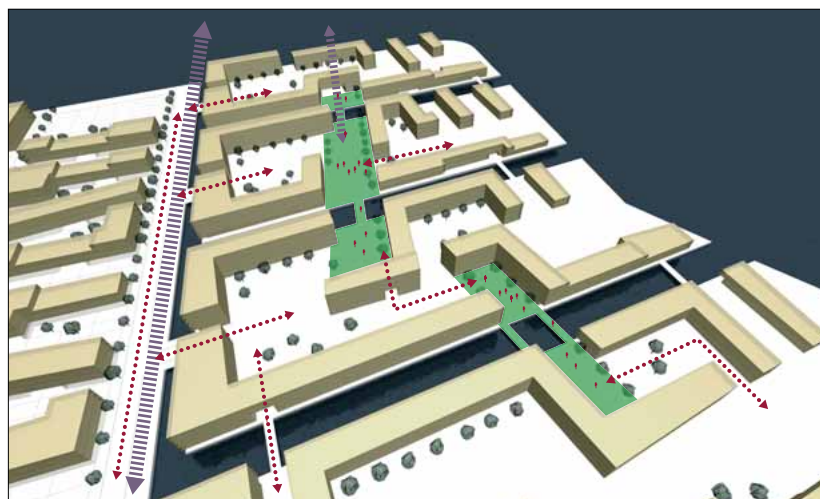
Omdannelsen og udviklingen af området skal ske på baggrund af en samlet dispositionsplan for området herunder en plan for en etapevis udbygning.

Byrådet finder det afgørende, at den videre udvikling af De Bynære Havnearealer har som målsætning at skabe et spændende boligmiljø med en mangfoldighed af byfunktioner og en bred variation af boligtyper og plads til forskellige befolkningsgrupper. Konkret betyder det, at det skal sikres, at de fremtidige udbud af sammenhængende boligområder på De Bynære Havnearealer indeholder krav om, at boligbyggeriet skal indeholde forskellige ejerformer herunder både privat ejet byggeri og offentlig støttet byggeri samt byggeri, der prioriterer miljømæssige tiltag med anvendelse af den nyeste afprøve-



Bebyggelsen langs den nord-sydgående kanal udgør en 'urban rygrad', åben mod begge sider, hvorfra bebyggelsen nedtrappes dels mod pladserne/vandet, dels mod Lystbådehavnen noget mindre skala af småhuse.

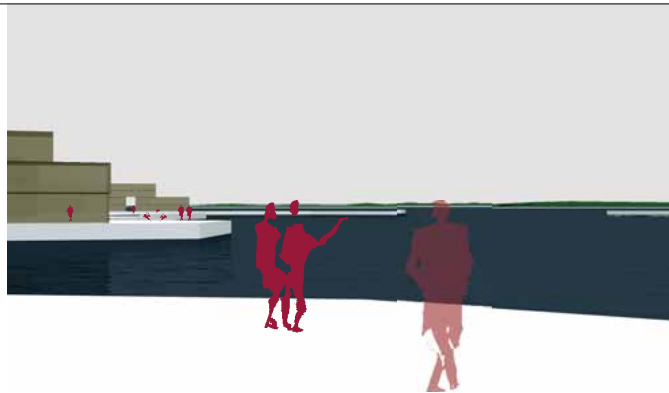
Åbne pladser i varierende størrelser skal afslutte bebyggelserne mod vandet. Her midterzonens bebyggelse afsluttet med en åbning i stor skala mod bugten og Mols. Hvor bebyggelser flugter kajkant skal sikres offentlig adgang gennem arkader, portåbninger, m.v.



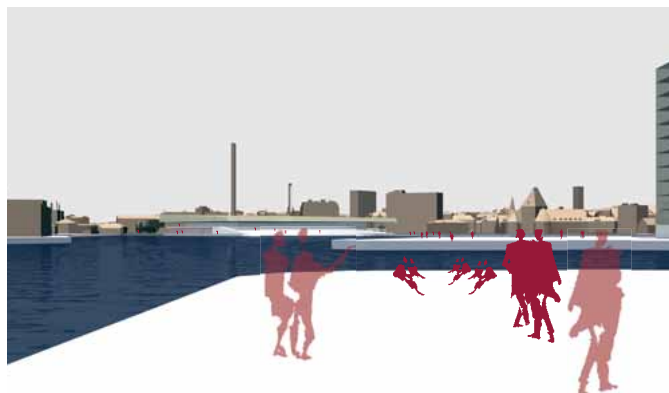
Indenfor bebyggelsen skal udformes identitetsskabende pladsdannelse/gårdenlæg, adgangsmæssig/visuelt sammenhængende på tværs af kanaler. Fra overordnede adgangsveje skal der være entydig adgang til bebyggelser og parkeringsarealer, primært placeret under terræn/i konstruktion

de teknologi indenfor området. Det forudsættes, at der i det første udbud af et boligområde indgår et krav om, at 25% af boligerne skal være almene boliger. På baggrund heraf skal det drøftes, om dette niveau skal fastholdes, når der er indhentet konkrete erfaringer med gennemførelse af det første udbud.

Endvidere tilstræbes, at udbud med henblik på etablering af den nye bydel foretages i sammenhæng med kommunal sektorplanlægning på en sådan måde, at institutionsforsyning (daginstitutioner, skoler) forefindes ved indflytning, så den samlede planlægning ikke påfører indflyttede tvang til megen kørsel (samtidighedsprincippet).



Udsyn mod Århus Bugt og Mols Bjerge fra plads på Pier 3's nord-østvendte hjørne.



Udsyn mod havnebyrummet, over Pier 2, mod Toldbygningen, Pakhuset og den sydlige bastionsbebyggelse fra plads på Pier 3's syd-østvendte hjørne.

Kommuneplanrammer

Introduktion



I kommuneplanen udskilles De Bynære Havnearealer som en ny bydel, startende med cifrene 06. Bydelen består af kvarterene: 06.01 Havnebyrummet og Pier 2, 06.02 Midtkraft- og Slagtehusområdet, 06.03 Sibirien – Træskibshavnen, 06.04 Nordhavnen og 06.05 Strandvejs- og Tangkrogområdet.

De nye kvarter/delområdeafgrænsninger fremgår af kortet til venstre samt af rammekortene på de følgende sider.

I kommuneplanrammerne fastlægges anvendelsen af De Bynære Havnearealer til forskellige former for byformål i form af cityformål, bolig- og erhvervsformål, offentlige formål samt rekreative formål. Udgangspunktet er de generelle rammebestemmelser som fremgår af *Kommuneplan 2001*.

Desuden fastlægges rammerne for omdannelsen med hensyn til bygningsvolumener, højder og placeringer, ubebyggede arealer, offentlig adgang, den rekreative forbindelse, parkering m.m.

- Eksisterende delområde
- Nyt delområde
- Byggefelt

o6.01 Havnebyrummet og Pier 2

o6.01.01 CY

Anvendelse
Cityformål.

Bebyggelsens omfang

Bruttoetagearealet indenfor området må ikke overstige 74.000 m² (dog ekskl. eventuel bebyggelse af Pier 1). Herudover kan der etableres parkeringsanlæg i bygningskonstruktionen over eller under terræn.

Supplerende bestemmelser

Områdets anvendelse er fastlagt til cityformål, herunder offentlige formål som f.eks. kultur- og undervisningsformål, handel, service, samt havneplads og parkeringsformål. For eventuelle butikker må den enkelte butiks bruttoetageareal ikke overstige 500 m². Der må ikke etableres boliger i området.

Anvendelse af bebyggelse i området, herunder underetager ud mod pladser, promenader og vandarealer skal være publikumsorienteret og medvirke til at aktivere hele området omkring Havnebyrummet og Havnepladsen.

Ny bebyggelse på havnepladsen skal opføres indenfor de viste byggefelt. Endelig afgrænsning af byggefeltene fastlægges i for-

bindelse med den efterfølgende planlægning.

Bygningernes udformning skal med hensyn til volumen og højde afstemmes både indbyrdes og med den eksisterende havnefrontbebyggelse, herunder Århus Domkirke. Bebyggelsens placering skal respektere væsentlige sigtelinier fra byen mod havnen og bugten.

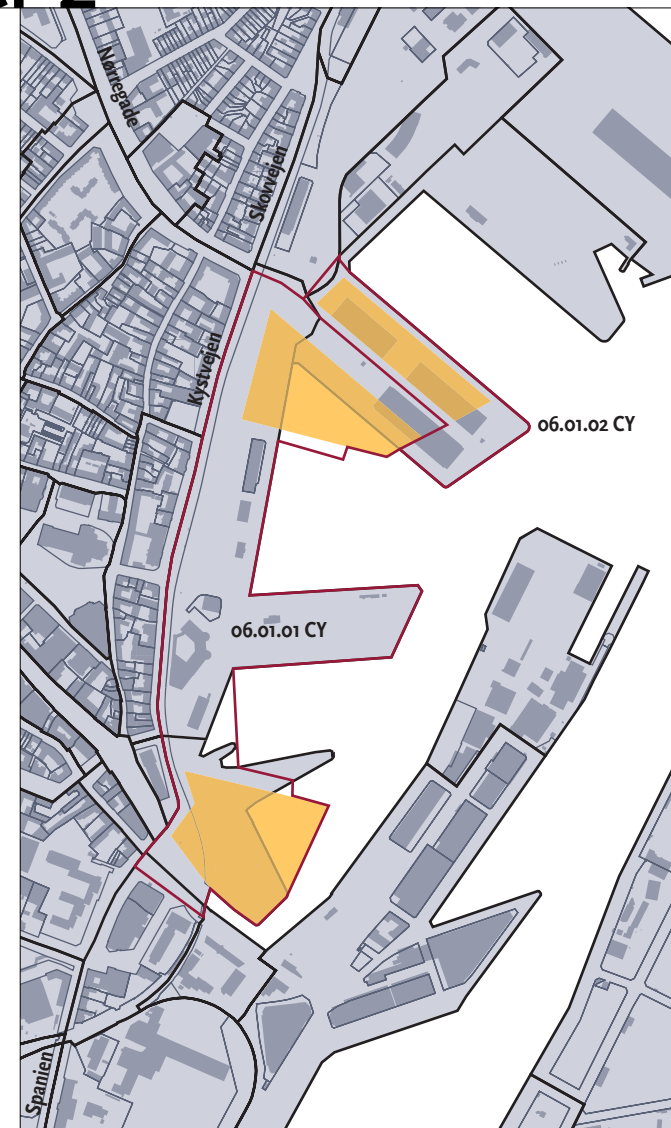
Beslutningen om hel eller delvis bevarelse af Pier I afventer, at der er opnået større sikkerhed for de samlede salgsindtægter. En eventuel delvis bevarelse af Pier 1 vil medføre behov for et nyt tillæg til kommuneplanen.

Mindre bygninger i form af lette flytbare konstruktioner skal lejlighedsvis kunne opføres på Havnepladsen indenfor et nærmere afgrænset 'byggefelt'.

Toldkammerbygningen og Pakhus 13 skal bevares. Øvrige bygninger forudsættes nedrevet.

Langs kaj- og kanalkanter skal der anlægges sammenhængende offentlig tilgængelige promenader.

Udover parkeringsdækning for de nye funktioner skal der i forbindelse med ny bebyggelse etableres offentlig tilgængelig parkering til erstatning for eksisterende parkeringsarealer, som nedlægges i Cityområdet



samt til dækning af eventuelle øvrige behov i City. Parkeringsarealer skal placeres i bygningskonstruktionerne eller under terræn.

En lokalplan for området skal indeholde en stillingtagen til omfanget og placeringen af den rekreative forbindelse samt sikre forbindelsens videre forløb. En lokalplan skal endvidere afklare adgangen til området for forskellige trafikarter samt parkeringsbehovet.

Den endelige afgrænsning af arealer der etapevis overføres til byformål sker i forbindelse den efterfølgende planlægning.

Indtil der foreligger godkendte lokalplaner for de nye anvendelser kan eksisterende havnevirksomhed fortsætte efter de hidtil gældende bestemmelser som er fastlagt til:

Anvendelsen for Pier 1 og Pakhusområdet er fastlagt til passager-, bil- og godshavnformål samt til stykgodshavnformål og sådanne værksteds-, handels-, oplags-, kontor-, restaurations- og kantinevirksomheder samt offentlige forsyningsvirksomheder, som har en naturlig tilknytning til en færge- og stykgodshavn. Der skal forefindes 1 parkeringsplads pr. 100 m² etageareal.

Anvendelsen for Pier 2 er fastlagt til havneformål og sådanne industri-, værksteds-, håndværks-, handels-, oplags-, kontor- og kantinevirksomheder samt offentlige forsy-

ningsvirksomheder, som har naturlig tilknytning til en stykgods-, ro-ro- og færgehavn. Området må endvidere anvendes til containerhavn, indtil containeraktiviteterne er flyttet ud til den nye terminal på Østhavnen. Maks. bygningshøjde: 12 m. Det samlede rumfang af bygninger må ikke overstige 3 m³ pr. m² af delområdet totale landareal. Kræner og losseanlæg er undtaget højdebestemmelserne. Virksomhedsklasse 1-5.

Eksisterende planer

Lokalplan 221.

Lokalplan 419.

Fodnote

Til belysning af ny bebyggelses indvirkning på det omgivende bymiljø, herunder udsigtsmæssige konsekvenser, kan der stilles krav om visualiseringer bl.a. via kommunens VVP-3D-bymodel.

06.01.02 CY

Anvendelse

Cityformål.

Bebyggelsens omfang

Maks. bygningshøjde: 12 m.

Den østligste del af bebyggelsen vil eventuelt kunne opføres i en større højde efter en nærmere arkitektonisk vurdering og i henhold til de kommende principper for placering af høje huse i Århus Kommune.

Det samlede bruttoetageareal indenfor området må ikke overstige 22.000 m².

Supplerende bestemmelser

Området kan anvendes til cityformål, herunder handel, kultur, service, offentlige funktioner, samt funktioner der knytter sig til et ankomstcenter for krydstogtskibe. Derudover kan der etableres boliger, der kan forenes med cityfunktionen.

Anvendelsen af bebyggelsens underetager ud mod pladser, promenader og vandarealer skal fortrinsvis være publikumsorienteret i form af butikker og lignende. For eventuelle butikker må den enkelte butiks bruttoetageareal ikke overstige 500 m².

Ny bebyggelse skal opføres indenfor de viste byggefeltet. Endelig afgrænsning af byggefeltet fastlægges i forbindelse med den efterfølgende planlægning.

Bebyggelsen skal med hensyn til placering, volumen og arkitektonisk udformning underordne sig bebyggelsen på havnepladsen samt væsentlige sigtelinier mod havnen og bugten.

Langs kaj- og kanalkanter skal der anlægges sammenhængende offentlig tilgængelige promenader.

Pladsen mod øst skal friholdes for beplantning mv. af hensyn til udsigten fra havnepladsen mod bugten, og omvendt.

En lokalplan skal afklare adgangen til området for forskellige trafikarter samt parkeringsbehovet. Parkeringsarealer skal fortrinsvis placeres i bygningskonstruktionerne eller under terræn.

Den endelige afgrænsning af arealer der etapevis overføres til byformål sker i forbindelse den efterfølgendeplanlægning.

Indtil der foreligger godkendte lokalplaner for de nye anvendelser kan eksisterende havnevirksomhed fortsætte efter de hidtil gældende bestemmelser som er fastlagt til:

Anvendelsen af Pier 2 er fastlagt til havneformål, herunder containerhavn og sådanne industri-, værksteds-, håndværks-, handels-, oplags-, kontor- og kantinevirksomheder samt offentlige forsyningsvirksomheder, som har naturlig tilknytning til en stykgods-, ro-ro- og færgehavn. Maksimal bygningshøjde er 12 m. Det samlede rumfang af bygninger må ikke overstige 3 m³ pr. m² af delområdet's totale landareal. Kraner og losseanlæg er undtaget højdebestemmelserne.

Virksomhedsklasse 1-5.

Fodnote

Til belysning af ny bebyggelses indvirkning på det omgivende bymiljø, herunder udsigtsmæssige konsekvenser, kan der stilles krav om visualiseringer bl.a. via kommunens VVP-3D-bymodel.

o6.02 Midtkraft- og Slagtehusområdet

o6.02.01 ER

Anvendelse

Erhvervsformål.

Virksomhedsklasse 1-2. Den eksisterende kedelcentral (Århusværket), Kalkværksvej 14 skal henregnes til virksomhedsklasse 6.

Bebyggelsens omfang

Maks. Bygningshøjde: 25 m.

Maks. Bebyggelsesprocent: 110 for delområdet under ét.

Herudover kan der langs Sydhavnsgade etableres offentligt tilgængelige parkeringsanlæg.

Supplerende bestemmelser

Områdets erhvervsanvendelse sigter primært mod anvendelser med tilknytning til filmhvervet.

Ny bebyggelse skal opføres indenfor det viste byggefelt. Endelig afgrænsning af byggefelt fastlægges i forbindelse med den efterfølgende planlægning.

En lokalplan for området skal indeholde en stillingtagen til omfanget og placeringen af den rekreative forbindelse samt sikre forbindelsens videre forløb.

En lokalplan skal endvidere afklare adgangen til området for forskellige trafikarter

samt parkeringsbehovet. Parkeringsarealer skal fortrinsvis placeres i bygningskonstruktionerne eller under terræn.

Der skal reserveres areal til en ny havnebane, som skal forløbe fra Århus Hovedbanegård til Syd- og Østhavnen.

Havnebanen skal – under hensyntagen til økonomi og banetekniske krav – etableres placeringsmæssigt, kotemæssigt og udførelsesmæssigt således, at dens negative påvirkning af nabobygninger, naboarealer og byens rum generelt minimeres. Det gælder påvirkninger af såvel æstetisk, funktionelt som miljømæssig art.

Der skal fra Sydhavnsgade reserveres areal til en ny vejadgang nord om Turbinehallen til Århusværket, Kalkværksvej 14 og transformerstationen, Kalkværksvej 13.

Eksisterende, overflødiggjorte spor fjernes i det omfang det er nødvendigt for at etablere adgangsvejen til Århusværket/transformerstationen.

Offentlighedens adgang på tværs af havnesporet skal sikres i form af krydsende vej- og stiforbindelser.

På arealer langs havnebanen fra Århus Hovedbanegård til Syd- og Østhavnen, hvor den fremtidige belastning med støj og vibrationer overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj og vibrationer fra

jernbanetrafik, kan der ikke udlægges areal til eller tillades bebyggelse mm. til støjfølsomme formål, herunder hotel- og kontorformål, med mindre der ved støjafskærmning eller bygningskonstruktion sikres et tilfredsstillende støjniveau ved udendørs opholdsarealer og et tilfredsstillende støj- og vibrationsniveau indendørs i opholdsrum, herunder kontorlokaler o.l.

Eksisterende planer

Lokalplan 508.

Lokalplan 643.

Forslag til lokalplan 724.

Fodnote

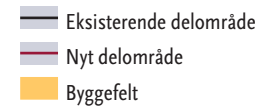
Til belysning af ny bebyggelses indvirkning på det omgivende bymiljø, herunder udsigtsmæssige konsekvenser, kan der stilles krav om visualiseringer bl.a. via kommunens VVP-3D-bymodel.

o6.02.02 ER

Anvendelse

Erhvervsformål.

Virksomhedsklasse 1-2.



Bebyggelsens omfang

Maks. bygningshøjde: 20 m.

Enkelte bygninger/landmarks vil eventuelt kunne opføres i en større højde efter en nærmere arkitektonisk vurdering og i henhold til de kommende principper for placering af høje huse i Århus Kommune.

Det samlede bruttoetageareal indenfor området må ikke overstige 57.000 m².

Herudover kan der langs Sydhavnsgade etableres offentligt tilgængelige parkeringsanlæg.

Supplerende bestemmelser

Ny bebyggelse skal opføres indenfor de viste byggefelt. Endelig afgrænsning af byggefelterne fastlægges i forbindelse med den efterfølgende planlægning.

Bebyggelsen langs Spanien og Strandvejen skal opføres som sluttet bebyggelse med facadeflugt i vejlinien.

En lokalplan for området skal indeholde en stillingtagen til omfanget og placeringen af den rekreative forbindelse samt sikre forbindelsens videre forløb.

En lokalplan skal endvidere afklare adgangen til området for forskellige trafikarter samt parkeringsbehovet. Parkeringsarealer skal fortrinsvis placeres i bygningskonstruktionerne eller under terræn.

Der skal reserveres areal til en ny havnebane, som skal forløbe fra Århus Hovedbanegård til Syd- og Østhavnen.

Havnebanen skal – under hensyntagen til økonomi og banetekniske krav – etableres placeringsmæssigt, kotemæssigt og udførelsesmæssigt således, at dens negative påvirkning af nabobygninger, naboarealer og byens rum generelt minimeres. Det gælder påvirkninger af såvel æstetisk, funktionelt som miljømæssig art.

Offentlighedens adgang på tværs af havnesporet skal sikres i form af krydsende vej- og stiforbindelser, herunder skal krydsning i niveau udformes under hensyn til at begrænse generne for den krydsende trafik i forbindelse med togpassage, og der skal opretholdes acceptable adgangsforhold i forbindelse med udrykningskørsel til havnen.

På arealer langs havnebanen fra Århus Hovedbanegård til Syd- og Østhavnen, hvor den fremtidige belastning med støj og vibrationer overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj og vibrationer fra jernbanetrafik, kan der ikke udlægges areal til eller tillades bebyggelse mm. til støjfølsomme formål, herunder hotel- og kontorformål, med mindre der ved støjafskærmning eller bygningskonstruktion sikres et tilfredsstillende støjniveau ved udendørs opholds-



arealer og et tilfredsstillende støj- og vibrationsniveau indendørs i opholdsrum, herunder kontorlokaler o.l.

Eksisterende planer

Lokalplan 508.

Forslag til lokalplan 724.

Fodnote

Til belysning af ny bebyggelses indvirkning på det omgivende bymiljø, herunder udsigtsmæssige konsekvenser, kan der stilles krav om visualiseringer bl.a. via kommunens VVP-3D-bymodel.

06.02.03 CY

Anvendelse

Cityformål.

Bebyggelsens omfang

Maks. bygningshøjde 27 m.

Maks. Bebyggelsesprocent: 230 for delområdet under ét.

Supplerende bestemmelser

Maks. bygningshøjde for Hotel Atlantic er 33 m.

På arealer langs havnebanen fra Århus Hovedbanegård til Syd- og Østhavnen, hvor den fremtidige belastning med støj og vibrationer overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj og vibrationer fra jernbanetrafik, kan der ikke udlægges areal til støjfølsomme formål, herunder kontorformål, med mindre der ved støjafskærmning eller bygningskonstruktion sikres et tilfredsstillende støjniveau ved udendørs opholdsarealer og et tilfredsstillende støj- og vibrationsniveau indendørs i sove- og opholdsrum, herunder kontorlokaler o.l.

Eksisterende planer

Lokalplan 548.

Fodnote

Til belysning af ny bebyggelses indvirkning på det omgivende bymiljø, herunder udsigtsmæssige konsekvenser, kan der stilles krav om visualiseringer bl.a. via kommunens VVP-3D-bymodel.

06.02.04 ER

Anvendelse

Erhvervsformål.

Virksomhedsklasse 1-2.

Bebyggelsens omfang

Maks. etageantal: 6.

Maks. bygningshøjde 24 m. Det samlede bruttoetageareal indenfor området må ikke overstige 7.000 m².

Supplerende bestemmelser

Anvendelsen er fastlagt til erhvervsvirksomheder, herunder kontor-, værksteds- og garageformål.

En lokalplan for området skal indeholde en stillingtagen til omfanget og placeringen af den rekreative forbindelse samt sikre forbindelsens videre forløb.

Eksisterende planer

Lokalplan 362.

Fodnote

Til belysning af ny bebyggelses indvirkning på det omgivende bymiljø, herunder udsigtsmæssige konsekvenser, kan der stilles krav om visualiseringer bl.a. via kommunens VVP-3D-bymodel.

06.03 Sibirien – Træskibshavnen

06.03.01 BL

Anvendelse

Blandet bolig- og erhvervsformål.
Virksomhedsklasse 1-2.

Bebyggelsens omfang

Maks. bygningshøjde: 18 m.

Det samlede bruttoetageareal indenfor området må ikke overstige 16.500 m².

Supplerende bestemmelser

Ny bebyggelse skal fortrinsvis opføres indenfor det viste byggefelt. Endelig afgrænsning af byggefelt fastlægges i forbindelse med den efterfølgende planlægning.

Bebyggelsen skal opføres som sluttet bebyggelse med åbninger i terrænplan.

Langs kaj- og kanalkanter skal der anlægges sammenhængende offentlig tilgængelige promenader. Anvendelsen af underetager ud mod pladser, promenader og vandarealer skal fortrinsvis være publikumsorienteret i form af butikker og lignende.

En lokalplan for området skal indeholde en stillingtagen til omfanget og placeringen af den rekreative forbindelse, herunder et nyt havnebassin, samt sikre forbindelsens videre forløb.

En lokalplan skal endvidere afklare adgangen til området for forskellige trafikarter samt parkeringsbehovet. Parkeringsarealer skal fortrinsvis placeres i bygningskonstruktionerne eller under terræn.

Den endelige afgrænsning af arealer der etapevis overføres til byformål sker i forbindelse med den efterfølgende planlægning.

Indtil der foreligger godkendte lokalplaner for de nye anvendelser kan eksisterende havnevirksomhed fortsætte efter de hidtil gældende bestemmelser som er fastlagt til:

Anvendelsen er fastlagt til fiskeri-, lystbådehavneformål og sådanne industri, værksteds-, håndværks-, handels-, oplags-, restaurations- og klubvirksomheder samt offentlige forsyningsvirksomheder, som har naturlig tilknytning til en fiskeri- og lystbådehavn.

Maks. bygningshøjde: 8,5 m.

Det samlede rumfang af bygninger må ikke overstige 1,5 m³ pr. m² af delområdet totale landareal. Kraner og losseanlæg er undtaget højdebestemmelserne.

Virksomhedsklasse 1-4.

Eksisterende planer

Lokalplan 294.

Fodnote

Til belysning af ny bebyggelses indvirkning på det omgivende bymiljø, herunder udsigtsmæssige konsekvenser, kan der stilles krav om visualiseringer bl.a. via kommunens VVP-3D-bymodel.

06.03.02 BL

Anvendelse

Blandet bolig- og erhvervsformål.
Virksomhedsklasse 1-2.

Bebyggelsens omfang

Maks. bygningshøjde: 18 m.

Det samlede bruttoetageareal indenfor området må ikke overstige 15.000 m².

Supplerende bestemmelser

Ny bebyggelse skal opføres indenfor det viste byggefelt. Maks. 30% af byggefeltet må bebygges. Endelig afgrænsning af byggefelt fastlægges i forbindelse med den efterfølgende planlægning.

Bebyggelsen skal opføres som stokbebyggelse vinkelret på Kystvejen/jernbanen, jævnt fordelt på arealet.

Langs kaj- og kanalkanter skal der anlægges sammenhængende offentligt tilgængelige promenader. Anvendelsen af underetager ud mod pladser, promenader og vandarealer skal fortrinsvis være publikumsorienteret i form af butikker og lignende.

En lokalplan for området skal indeholde en stillingtagen til omfanget og placeringen af den rekreative forbindelse samt sikre forbindelsens videre forløb.

En lokalplan skal endvidere afklare adgangen til området for forskellige trafikarter samt parkeringsbehovet. Parkeringsarealer skal fortrinsvis placeres i bygningskonstruktionerne eller under terræn.

Endelig skal der sikres areal til en eventuel fremtidig kollektiv trafikbetjening af den nye bydel på Nordhavnen.

Den endelige afgrænsning af arealer der etapevis overføres til byformål sker i forbindelse med den efterfølgende lokalplanlægning.

Indtil der foreligger godkendte lokalplaner for de nye anvendelser kan eksisterende havnevirksomhed fortsætte efter de hidtil gældende bestemmelser som er fastlagt til:

Anvendelsen er fastlagt til fiskeri-, lystbådehavneformål og sådanne industri, værksteds-, håndværks-, handels-, oplags-, restaurations- og klubvirksomheder samt offentlige

forsyningsvirksomheder, som har naturlig tilknytning til en fiskeri- og lystbådehavn.

Maks. bygningshøjde: 8,5 m.

Det samlede rumfang af bygninger må ikke overstige 1,5 m³ pr. m² af delområdets totale landareal. Kraner og losseanlæg er undtaget højdebestemmelserne.

Virksomhedsklasse 1-4.

Fodnote

Til belysning af ny bebyggelses indvirkning på det omgivende bymiljø, herunder udsigtsmæssige konsekvenser, kan der stilles krav om visualiseringer bl.a. via kommunens VVP-3D-bymodel.

06.03.03 BL

Anvendelse

Blandet bolig- og erhvervsformål.
Virksomhedsklasse 1-2.

Bebyggelsens omfang

Maks. bygningshøjde: 12 m.

Det samlede bruttoetageareal indenfor området må ikke overstige 9.000 m².

Supplerende bestemmelser

Ny bebyggelse skal opføres indenfor de viste

byggefelter. Maks. 30% af byggefelterne må bebygges. Endelig afgrænsning af byggefelterne fastlægges i forbindelse med den efterfølgende planlægning.

Bebyggelsen skal opføres som stokbebyggelse vinkelret på Skovvejen/jernbanen, jævnt fordelt på arealet.

Ny bebyggelse kan kun opføres efter en lokalplan omfattende hele området. En udnyttelse af byggefeltet vest for Risskovstiens nordgående forløb forudsætter dels, at der i forbindelse med lokalplanen fastlægges en ny linieføring af Risskovstien dels, at der ved disponeringen af den nye bebyggelse kompenseres for en eventuel reduktion af det rekreative område ved Skovvejen, f.eks. i form af en offentlig tilgængelig plads/grønt område øst/vest i bebyggelsen i tilknytning til en passagemulighed for gående over Grenåbanen.

Lokalplanen skal endvidere afklare adgangen til området for forskellige trafikarter samt parkeringsbehovet. Parkeringsarealer skal fortrinsvis placeres i bygningskonstruktionerne eller under terræn.

Eksisterende planer

Lokalplan 537.

Lokalplan 616.

- Eksisterende delområde
- Nyt delområde
- Byggefelt

Fodnote

Til belysning af ny bebyggelses indvirkning på det omgivende bymiljø, herunder udsigtsmæssige konsekvenser, kan der stilles krav om visualiseringer bl.a. via kommunens VVP-3D-bymodel.

06.03.04 ER

Anvendelse

Erhvervsformål.
Virksomhedsklasse 1-3.

Bebyggelsens omfang

Maks. bygningshøjde: 12 m.

Det samlede bruttoetageareal indenfor området må ikke overstige 12.000 m².

Supplerende bestemmelser

Anvendelsen er fastlagt til fiskeri-, lystbådehavneformål og sådanne industri, værksteds-, håndværks-, handels-, oplags-, restaurations- og klubvirksomheder samt offentlige forsyningsvirksomheder, som har naturlig tilknytning til en fiskeri- og lystbådehavn.

Generelt gælder, at en omdannelse skal respektere og tage hensyn til miljøet og funktionerne omkring den gamle Fiskeri- og Lystbådehavn samt Træskibshavnen.

Ny bebyggelse skal opføres indenfor de viste byggefeltet. Maks. 30% af det sydlige byggefelt må bebygges. Endelig afgrænsning af byggefelt fastlægges i forbindelse med den efterfølgende planlægning.

I det nordlige byggefelt må byggehøjden ikke overstige 8,5 m.

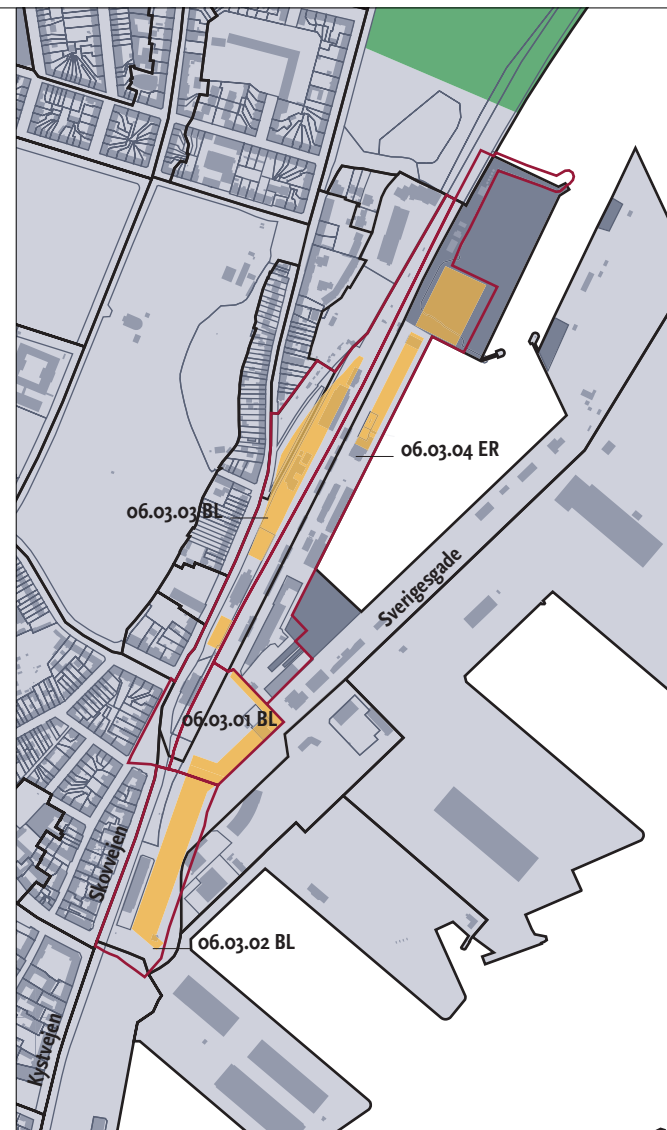
En lokalplan for området skal indeholde en stillingtagen til omfanget og placeringen af den rekreative forbindelse samt sikre forbindelsens videre forløb. Der kan eventuelt blive tale om en etapevis omdannelse af området og en 1. etape uden kanal.

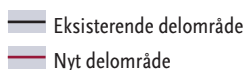
Eksisterende planer

Lokalplan 294.

Fodnote

Til belysning af ny bebyggelses indvirkning på det omgivende bymiljø, herunder udsigtsmæssige konsekvenser, kan der stilles krav om visualiseringer bl.a. via kommunens VVP-3D-bymodel.





o6.04 Nordhavnen

o6.04.01 BL

Anvendelse

Blandet bolig- og erhvervsformål.
Virksomhedsklasse 1-2.

Bebyggelsens omfang

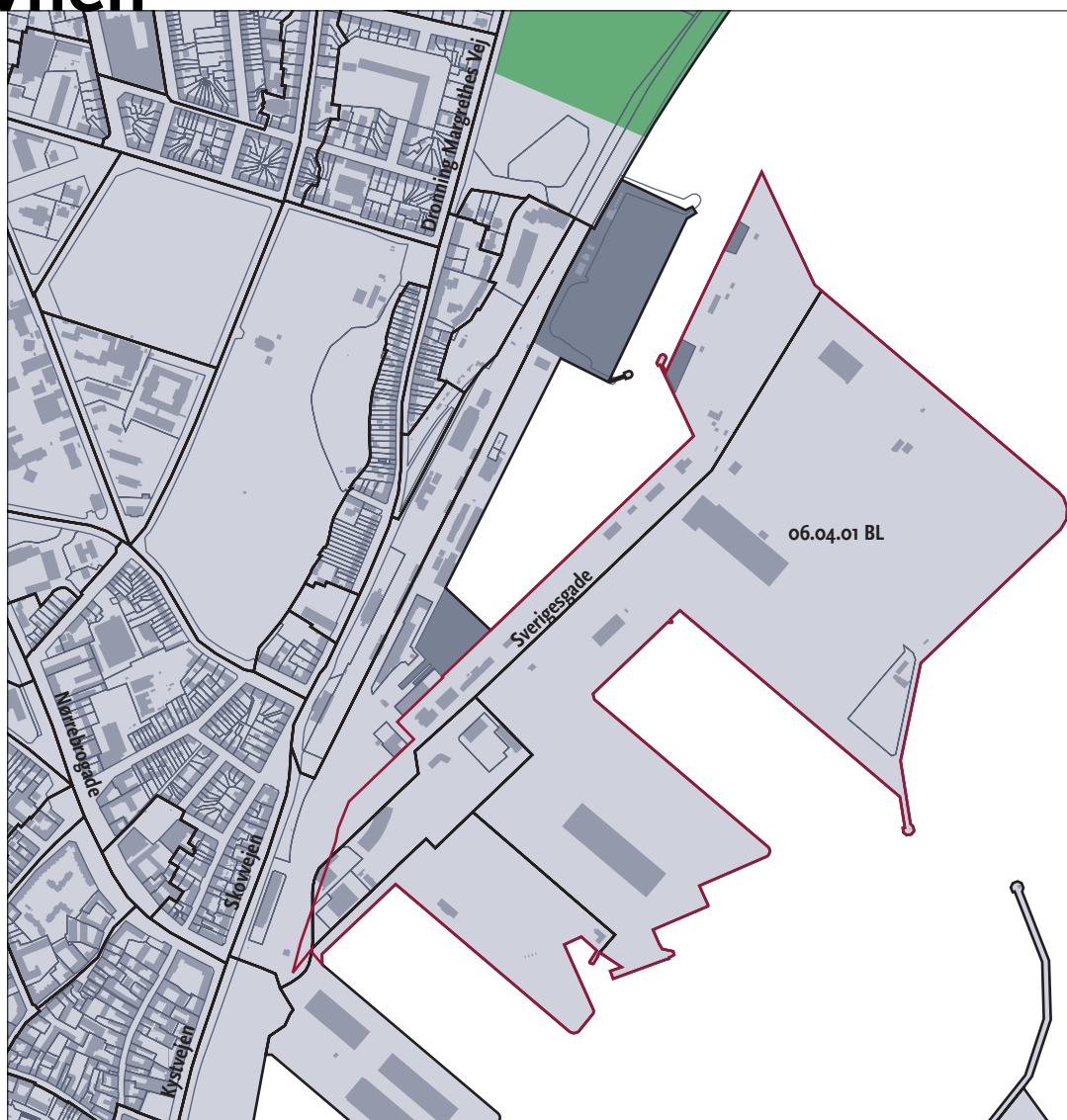
Det samlede bruttoetageareal indenfor området må ikke overstige 500.000 m².

Supplerende bestemmelser

Omdannelsen og udviklingen skal ske på baggrund af en samlet dispositionsplan for området. Dispositionsplanen skal fastlægge hoveddisponeringen af arealet herunder blandt andet fordelingen af bebyggelsestyper og anvendelser samt en plan for en etapevis udbygning. I forbindelse med dispositionsplanlægningen skal omfanget og placeringen af de nødvendige landfaciliteter i tilknytning til den eksisterende og en eventuel ny lystbådehavn afklares. Endelig skal der sikres areal til en fremtidig kollektiv trafikbetjening.

Den endelige afgrænsning af arealer der etapevis overføres til byformål sker i forbindelse den efterfølgende lokalplanlægning.

Indtil der foreligger godkendte lokalplaner for de nye anvendelser, kan eksisterende havnevirksomhed fortsætte efter de hidtil gældende bestemmelser som i den vestlige del



af området er fastlagt til: Lystbådehavneformål og sådanne værksteds-, håndværks-, handels-, oplags-, restaurations- og klubvirksomheder samt offentlige forsyningsvirksomheder, som har naturlig tilknytning til en lystbådehavn. Generelt gælder, at en omdannelse skal respektere miljøet og funktionerne omkring den gamle Lystbådehavn.

Den øvrige del af området er fastlagt til havneformål, herunder containerhavn og sådanne industri-, værksteds-, håndværks-, handels-, oplags-, kontor- og kantinevirksomheder samt offentlig forsyningsvirksomheder, som har naturlig tilknytning til en stykgods-, ro-ro- og færgehavn. Maksimal bygningshøjde er 12 m. Det samlede rumfang af bygninger må ikke overstige 3 m³ pr. m² af delområdets totale landareal. Kraner og losseanlæg er undtaget højdebestemmelserne.

Virksomhedsklasse 1-5.

Eksisterende planer

Lokalplan 294.

Lokalplan 154.

Lokalplan 270.

Fodnote

Til belysning af ny bebyggelses indvirkning på det omgivende bymiljø, herunder udsigtsmæssige konsekvenser, kan der stilles krav om visualiseringer bl.a. via kommunens VVP-3D-bymodel.

- Eksisterende delområde
- Nyt delområde

06.05 Strandvejs- og Tangkrogområdet

06.05.01 RE

Anvendelse

Rekreative formål.

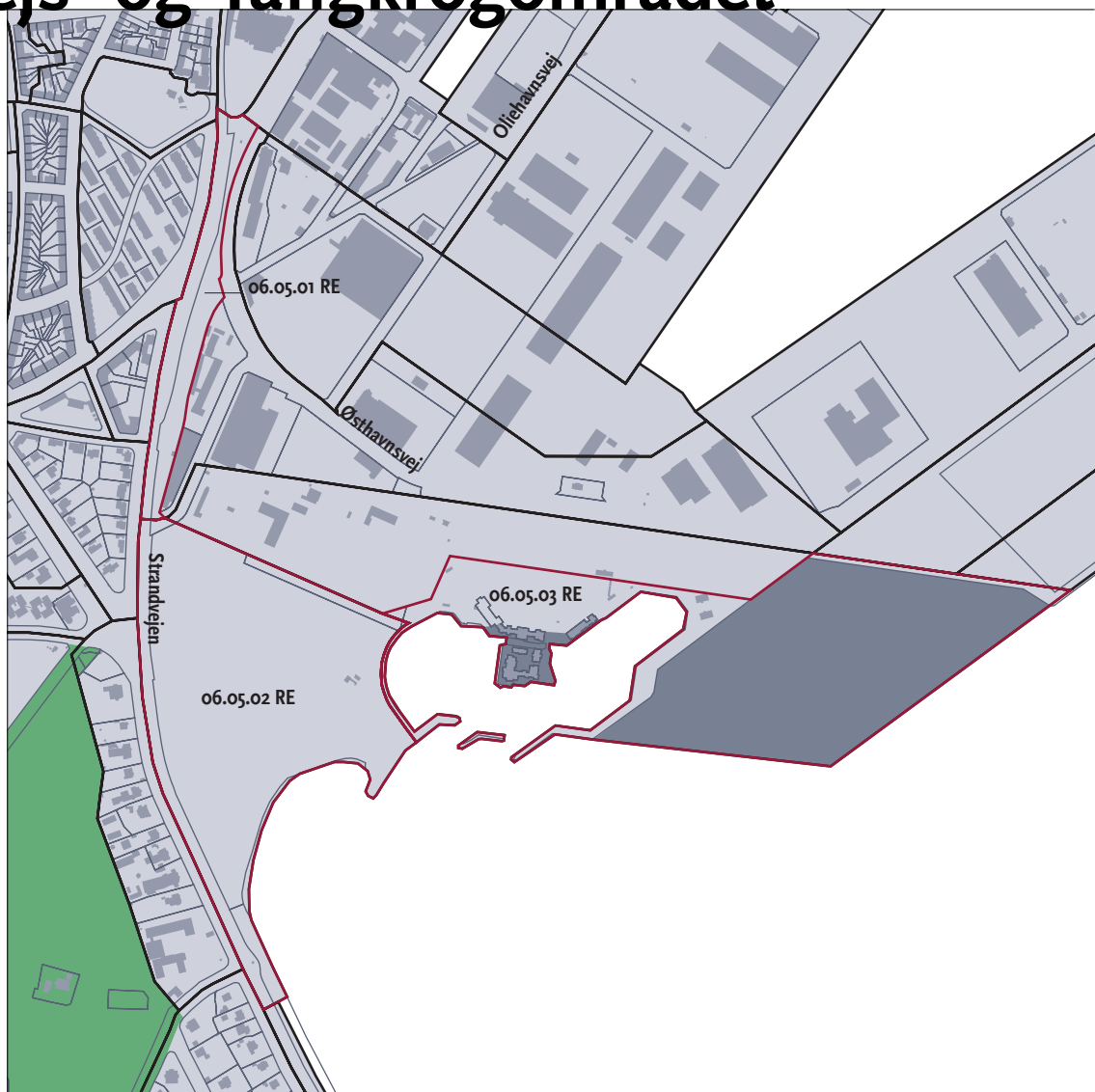
Supplerende bestemmelser

Anvendelsen er fastlagt til offentlige rekreative formål (rekreativ stiforbindelse). En lokalplan for området skal indeholde en stillingtagen til omfanget og placeringen af den rekreative forbindelse samt sikre forbindelsens videre forløb.

Der skal reserveres areal til en ny havnebane som skal forløbe fra Århus Hovedbanegård til Syd- og Østhavnen.

Senest i forbindelse med etableringen af Marselistunnelen, eller såfremt der etableres en ny sporbetjening af Oliehavnen fra øst via arealerne nord for Østhavnsvej, skal der tages stilling til en fjernelse af sporanlægget vest for SOK til fordel for gennemførelse af den rekreative forbindelse.

Offentlighedens adgang på tværs af havnesporet skal sikres i form af krydsende vej- og stiforbindelser, herunder skal krydsning i niveau udformes under hensyn til at begrænse generne for den krydsende trafik i forbindelse med togpassage, og der skal opretholdes acceptable adgangsforhold i forbindelse med udrykningskørsel til havnen.



06.05.02 RE

Anvendelse

Rekreative formål.

Supplerende bestemmelser

Anvendelsen er fastlagt til offentlige rekreative formål (offentligt tilgængeligt rekreativt område). Området skal friholdes for anden bebyggelse end den, der er nødvendig for at drive området som offentligt rekreativt område.

En lokalplan for området skal indeholde en stillingtagen til omfanget og placeringen af den rekreative forbindelse samt sikre forbindelsens videre forløb.

Eksisterende planer

Lokalplan 265.

06.05.03 RE

Anvendelse

Rekreative formål.

Bebyggelsens omfang

Maks. bygningshøjde: 8,5 m.

Maks. etageareal i alt 16.000 m² til lystbådehavneformål.

Supplerende bestemmelser

Anvendelsen er fastlagt til offentlige rekreative formål (lystbådehavn). I lystbådehavns bebyggelse kan indpasses op til 4.000 m² etageareal til erhvervsmæssige formål såsom service- og kontorvirksomhed. Dog må disse funktioner ikke placeres i stueetagen. Der kan i en lokalplan træffes særlige bestemmelser om etageantal og bygningshøjde for enkelte bygninger eller bygningsdele.

På arealer langs havnebanen fra Århus Hovedbanegård til Syd- og Østhavnen, hvor den fremtidige belastning med støj og vibrationer overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj og vibrationer fra jernbanetraffic, kan der ikke udlægges areal til eller tillades bebyggelse m.m. til støjfølsomme formål, herunder hotel- og kontorformål, med mindre der ved støjafskærmning eller bygningskonstruktion sikres et tilfredsstillende støjniveau ved udendørs opholdsarealer og et tilfredsstillende støj- og vibrationsniveau indedørs i sove- og opholdsrum, herunder kontorlokaler o.l.

Eksisterende planer

Lokalplan 265.

Fodnote

Til belysning af ny bebyggelses indvirkning på det omgivende bymiljø, herunder udsigtsmæssige konsekvenser, kan der stilles krav om visualiseringer bl.a. via kommunens VVP-3D-bymodel.