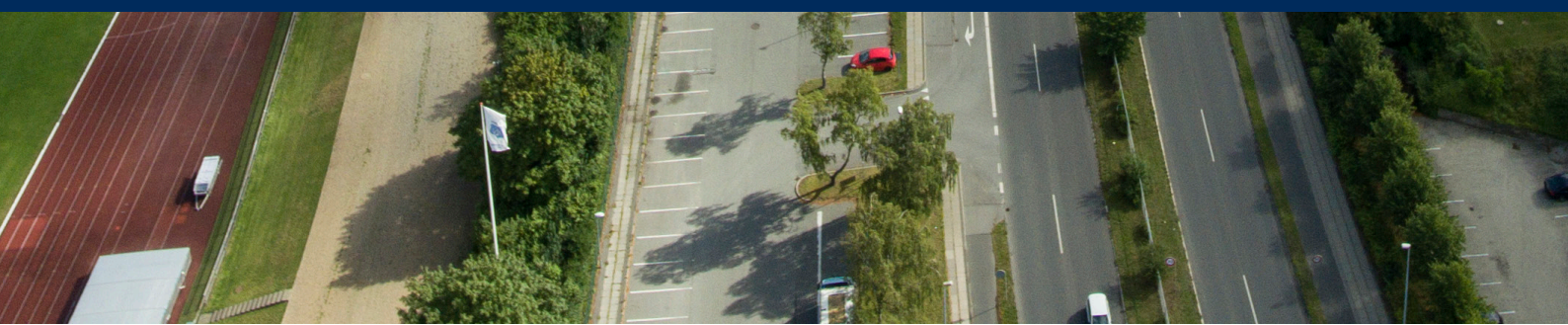




# BEDRE BY I VIBY

Strategisk helhedsplan for byudvikling langs Skanderborgvej

TEKNIK OG MILJØ  
Aarhus Kommune



## INDHOLD

Forord.....	3
Fortællingen om Viby.....	4
Helhedsplanens område.....	8
Baggrund for helhedsplanlægning .....	12
Grøn omstilling i Viby .....	14
Sammenhæng til anden planlægning.....	16
Vision .....	19
■ Strategi 1 - Den favnende bydel.....	20
■ Strategi 2 - Arkitektur og byliv .....	26
■ Strategi 3 - Fra vej til gade.....	34
■ Strategi 4 - Tryk og tilgængelig.....	46
■ Strategi 5 - Vand og natur i Viby.....	52
Zoom på Viby C.....	60
■ Område 1 - Torvedannelse på Viby Torv.....	64
■ Område 2, 3, 4 - Områdefornyelse af almene boligområder.....	66
■ Område 5 - Skanderborgvej/Viby Ringvej.....	70
■ Område 6 - Højhuset.....	72
■ Område 7 - Udvidelse af Viby Centret.....	74
■ Område 8 - Vestergårdsvej.....	77
■ Område 9 - Ormslevvej/Viby Ringvej .....	78
Zoom på Kongsvang.....	80
Miljøvurdering.....	84

## FORORD

Det er ikke underligt, at mange gerne vil bo i Viby.

Viby ligger tæt på naturen og tæt på Midtbyen. Viby tilbyder rolige boligområder tæt på lokale handelsmuligheder og kollektiv trafik.

Men Viby er også brølende indfaldsveje og nedslidte kvarterer, hvor boligerne med fordel kan tænkes helt anderledes, eller hvor udtjente industriområder kan give plads til flere indbyggere og nye aktiviteter til byen.

Aarhus Byråd har udvalgt Viby til at huse en af Aarhus' vækstakser, fordi flere centrale områder rummer potentialerne til at kunne blive fornyet på en måde, der kan skabe mere og bedre by samt være hjem for mange af fremtidens nye aarhusianere.

Særligt langs Skanderborgvej på strækningen mellem Viby Torv og Marselis Boulevard er der områder med omdannelsespotentialer, og flere investorer har allerede vist interesse for at udvikle disse. Samtidig står Aarhus Vand overfor at skulle adskille regn- og spildevand i Viby, lukke Viby Renseanlæg og flytte aktiviteten til et nyt Marselis Renseanlæg.

Aarhus Kommune ønsker, at alle disse tiltag koordineres og sker med udgangspunkt i en samlet overordnet plan – en helhedsplan. Og det er netop den, du sidder med foran dig.

Ønsket er at bevare Vibys kvaliteter og gøre noget ved nogle af svaghederne. Vi skal bygge Viby bedre!

Helhedsplanen sætter de helt overordnede rammer for, hvordan områdets bygninger, trafikale systemer og miljømæssige forhold kan udvikles og indrettes på en klog og bæredygtig måde i fremtiden. Vi skal gøre en indsats for at flytte noget af biltrafikken væk fra Viby Torv, så hele området bliver et bedre sted at bo, handle eller mødes.

Vi skal bruge forandringerne til både at skabe et attraktivt, smukt og levende Viby, der rummer et varieret byliv, attraktive boliger og velfungerende trafiksystemer til nutidens og fremtidens vibyensere. Samtidig skal vi finde ud af, hvordan de voksende mængder nedbør kan indgå i tekniske løsninger, der dels leder vandet væk fra vejene, dels begrønner og forskønner vores bymiljøer.

Med denne helhedsplanlægning skal vi sikre, at Vibys fremtidige vækst kommer til at arbejde for Viby. Vi skal sikre fremtiden for de mange handelsmuligheder, vi skal sikre grundlaget for højklasset kollektiv trafik, og vi skal gøre byen endnu bedre at bo og færdes i.

Jeg håber, du vil være med i processen om at skabe god by omkring Skanderborgvej og Viby Torv.

Med venlig hilsen

**Bünyamin Simsek**  
Rådmand, Teknik og Miljø



## FORTÆLLINGEN OM VIBY

Det historiske Viby og Kongevej Skanderborgvej eller Kongevej, som strækningen hed før 1970, var en vigtig strategisk indfaldsvej for kongemagten til bykernen i Aros (Aarhus). Skanderborgvej fortsætter helt ind til det ældste og vigtigste vadested over åen, Immervad via Frederiks Allé og Frederiksgade og havde tidligere karakter af allé med allétræer på strækningen.

Landsbyen Viby placerede sig på Skanderborgvej med kirke og kongsgård til kongemagten fra år 1100 og Eskelund blev anvendt til datidens skibsværft. Viby er anlagt i en nord-sydgående retning samlet omkring Skanderborgvej og det der senere videreføres som Viby Ringvej. Det vi i dag fornemmer som det centrale Viby ved Viby Torv, er altså hjertet i den gamle landsby.

I 1862 kom jernbanen til Aarhus og i årene efter udvidede Aarhus' indbyggertal sig kraftigt. De arealer og det opland, der før havde eksisteret mellem by og de nære landsbyer, forsvandt.

Viby blev indlemmet i Aarhus i 1874. Det var ikke uden modstand, da Viby blev betragtet som skattely for velhavere, men af praktiske årsager blev Viby jorde indlemmet. Viby Sogn gik helt ind til banegraven og de første dele af Viby jorde, der blev indlemmet var dem, der grænsede op til den sydlige del af banegraven. Få årtier senere de tilstødende Marselisborg jorde. De store byplaner så dagens lys og anlæggelsen af boligkarrekvarteret Frederiksberg, som vi kender det fra arkitekt Hack Kampmanns og ingeniør Charles Ambts plan, blev en realitet i starten af 1900-tallet. Harald Jensens Plads ved Ringgaden på kanten af Frederiksberg, opfattes i dag som en overgang fra den meget tætte, centrale by til en struktur, der stadig opleves som by, men mere blandet og hvor Skanderborgvej for alvor opleves som indfaldsvej.

Det moderne Viby og Skanderborgvej Skanderborgvej opfattedes altså dengang som nu, som indfaldsvej til Aarhus.

Byen voksede under industrialismen, boliger blev bygget og den voksende industri begyndte at flytte ud af den tætte centrale by. Industri var ikke længere afhængig af vandkraft og havde mulighed for at placere sig mere strategisk i forhold til varelevering og eksport. Virksomhederne flyttede typisk ud i forstæderne, som de gamle landsbysamfund var blevet til, og typisk langs eller meget tæt på de vigtige indfaldsveje og jernbanen. Vi ser eksemplet med FDB, Fællesforening for Danske Brugsforeninger, der i 1905 etablerer et større produktionsfællesskab i Viby, tæt på Skanderborgvej og jernbanen, der i 1868 blev anlagt gennem Viby med standsningssted umiddelbart nord for FDB's arealer.

Både nord og syd for Skanderborgvej, blev der i årene omkring og efter 1900-tallet opført et stort antal villae i de kvarterer, der kom til at hedde Kongsvang, Alderslyst, Rosenvang mfl. Store dele af området er bygget over en forholdsvis kort årrække og det præger den grundlæggende sammenhængskraft, der også hersker i dag, trods variation i arkitektur og stilart. Senere kom flere boligbebyggelser til i områderne omkring Skanderborgvej og enkelte virksomheder blev etableret – som nogle af de første Viby Gasværk og Elværk i 1912.

### Fra Kongevej til Skanderborgvej

Omkring midten af 1950'erne og i løbet af 60'erne blev Skanderborgvejs (Kongevejs) trace udvidet betydeligt. Først omkring broen over jernbanen ved Kongsvang og gennem Viby. Udvidelsen har betydet, at den bebyggelse, der lå tæt op af på Skanderborgvej, forsvandt. Udvidelsen skabte store ændringer i bybilledet, især omkring Viby Torv, som blev helt omlagt og Kongevej fik navneændring til Skanderborgvej.



Historiske fotos fra omkring 1960'erne.

## HISTORISK KORT

Bemærk Døde Å og den grønne korridor, der løber fra Brabrand Sø ind til den historiske landsby Viby.

Kongevej (Skanderborgvej) løber gennem Viby og ind til købstaden Aarhus.



## HELHEDSPANENS OMRÅDE

### Området

Helhedsplanens områdeafgrænsning fremgår af kortet side 10-11. Bebyggelsen langs Skanderborgvej og Letbanen har forskellige karakteristika og identiteter alt efter, hvor på strækningen man befinder sig. Det er en strækning på ca. 5 km, der fra syd mod nord passerer store erhvervsarealer, fritliggende domiciler, stokbebyggelse, rækkehuse, Viby Idræts-park, villaer, Viby C som handels- og liberalt erhvervscentrum og afsluttes af overvejende villaområder og et erhvervs-område for enden ved Marselis Boulevard. Skanderborgvej fortsætter derefter ind mod Langenæs og Frederiksbjerg, der ikke indgår i denne helhedsplan. Langs den første del af strækningen møder man et flot vue over Aarhus grundet midtbyens lave beliggenhed i landskabet.

Hvis man fra Aarhus Syd Motorvejen, Åhavevej og under jernbanebroen ankommer ved Marselis Boulevard, mærkes den store forskel i det byggede miljø på hver side af vejen. Det er som en ufærdig byport, hvor der på venstre side er bymæssighed med Langenæs og Frederiksbjerg og på højre side er et lavt bebygget klondyke af erhvervsbebyggelse og et stort ubebygget grønt areal. Det er her hvor byen Aarhus møder forstaden Viby.

### Klog vækst

Skanderborgvej er en af fire vækstakser i kommunen, hvor byrådet ønsker at Aarhus udvikler sig bymæssigt. Det er derfor en forudsætning, at der skal bygges flere boliger og flere arbejdspladser i helhedsplanens område. I Viby er der områder, der trænger til en opgradering og udvikling, mens udvikling skal være mere nænsom i andre områder. Viby C og området omkring Viby Torv er et af de områder, der trods en stærk landsbyidentitet fra det gamle Over og Neder Viby, godt kan tåle en udvikling som både styrker landsbykarakteren og den bymæssige karakter på hver sin side af Skanderborgvej. I villaområder som

Gammel Kongsvang med en stærk karakteristika skal denne forsøges fastholdt fremadrettet.

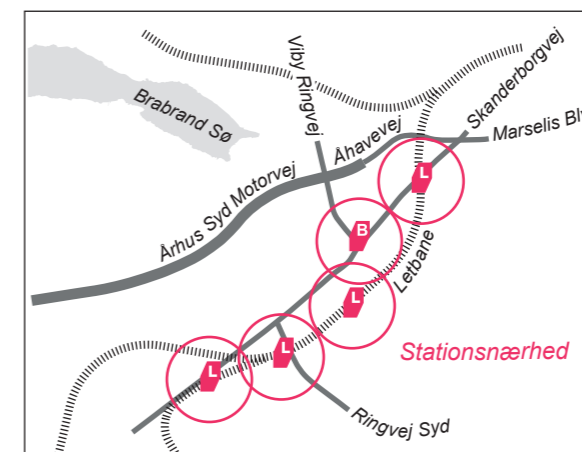
I helhedsplanen anvendes tre principper for, hvor væksten klogest placeres. Vækstaksen Skanderborgvej, vækstpunkterne Viby C og Mega Syd og stationsnærhedsprincippet. Stationsnærhedsprincippet betyder, at der i en afstand på 500 meter fra en letbanestation og fra det offentlige transportknudepunkt ved Viby C kan forventes en større vækst end længere fra stationerne. Dette er et byplanmæssigt greb, der sikrer at byudviklingen sker der, hvor den bedst kobles op på den offentlige transport. Vækstaksen og vækstpunkterne er udpeget i kommuneplanen og vækstaksen fortolkes i denne helhedsplan således, at der i en afstand på 250 meter fra Skanderborgvej, Viby Ringvej og Ringvej Syd gives mulighed for en mere bymæssig bebyggelse, mens vækstpunkterne Viby C og Mega Syd er områder med en bredde på 400 m, hvor der gives mulighed for byfortætning.

### Klimastrategi og kloakseparering

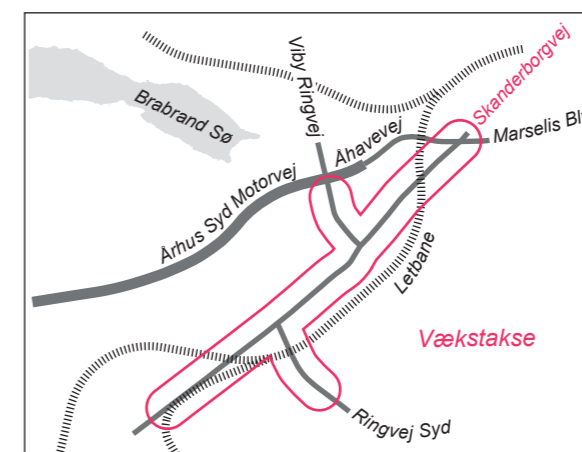
I Viby skal regnvand og spildevand adskilles og bydelen klimatilpasses frem mod 2040. På den måde sikres Viby bedst muligt mod de øgede vandmængder.

Aarhus Kommune ønsker i den forbindelse at anvende klimatilpasning som løftestang til at styrke områdets nuværende kvaliteter og skabe merværdi. Helhedsplanen rummer derfor en strategi for, hvor der med blå og grønne tiltag kan skabes merværdi i bydelen, når regnvandet alligevel skal håndteres.

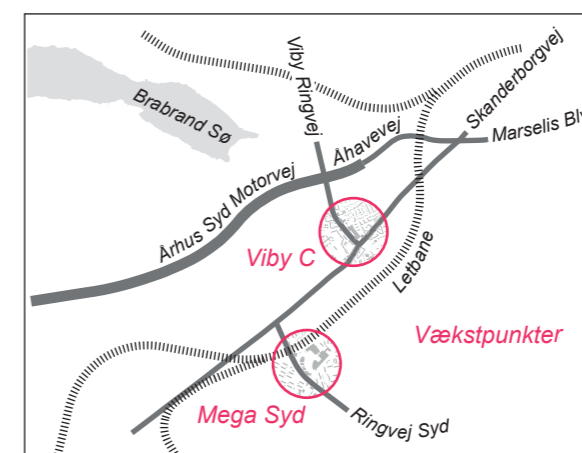
Helhedsplanen skal desuden fungere som et styringsredskab for Aarhus Vand, der som forsyningsselskab har ansvar for at udføre klimatilpasningen.



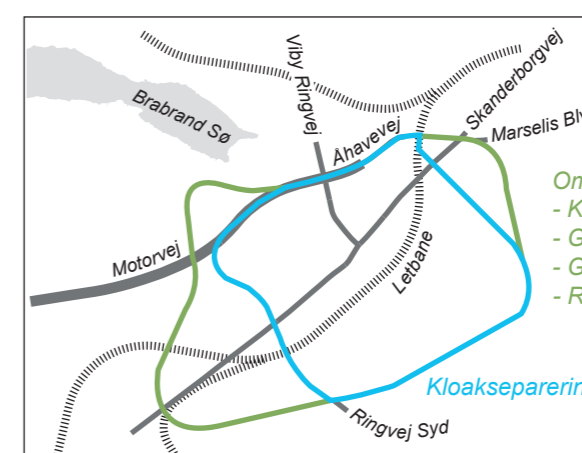
Stationsnærhedsprincippet ved Letbanestationer og busknudepunktet i Viby C



Vækst langs vækstaksen Skanderborgvej



Vækst i vækstpunkterne Viby c og Mega Syd.



Område for klimastrategi og adskillelse af regn- og spildevand.

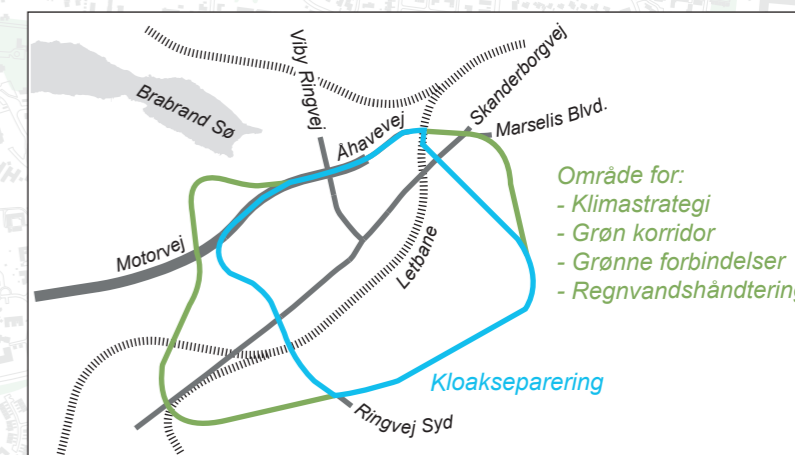
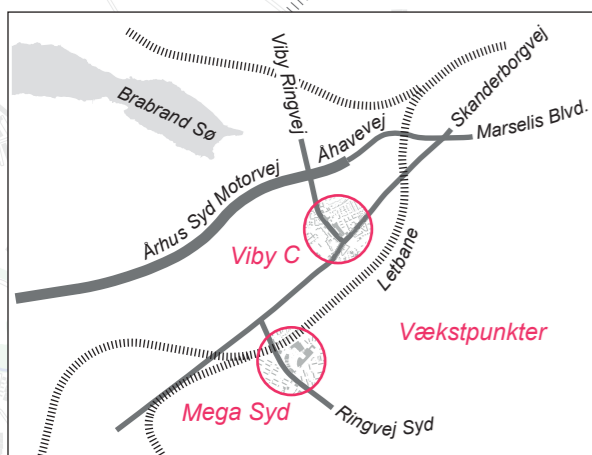
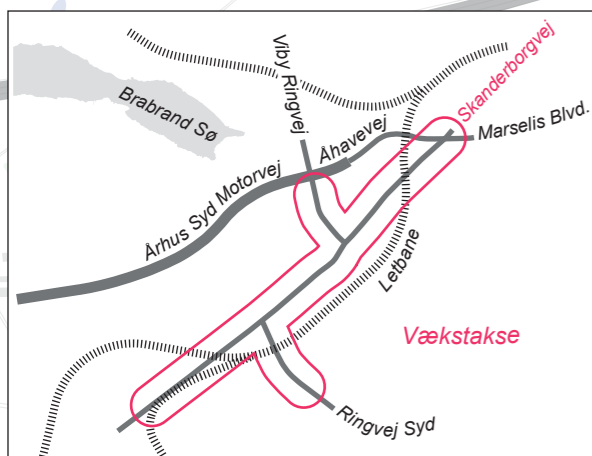
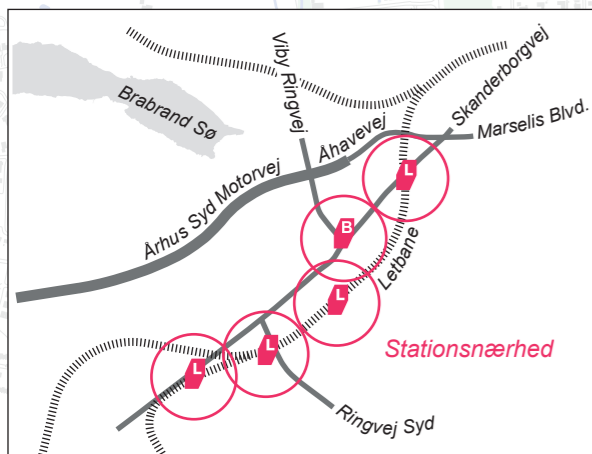
Område for:  
- Klimastrategi  
- Grøn korridor  
- Grønne forbindelser  
- Regnvandshåndtering

# OMRÅDET

## Signaturforklaring

■ Helhedsplanens område-afgrænsning.

■ Område hvor byvækst prioriteres. De tre vækst-principper tilsammen.



## BAGGRUND FOR HELHEDSPANLÆGNING

### Planstrategi og kommuneplan

Aarhus Kommunes planstrategi sætter retningen for de fysiske dimensioner i byvækst, overordnede infrastrukturer og disponering af arealer. Strategien lægger op til, at Aarhus byudvikles. Der skal være plads til 450.000 aarhusianere og 250.000 arbejdspladser i 2050, uden at byen vokser væsentligt i areal.

Planstrategien har med baggrund i de gældende visioner og overordnede mål for fremtidens Aarhus udpeget de, politisk set, væsentligste strategiske fokusområder for de kommende års byudvikling.

Aarhus skal blandt andet være gearet til storby - en storby med bykvalitet og liveability. Den koncentrerede byvækst har derfor stort fokus. Aarhus skal prioritere, at byudviklingen sker ved omdannelse og fortætning langs vækstakserne Skanderborgvej, Randersvej, Silkeborgvej og Viborgvej og i områder placeret stationsnært og i tilknytning til letbanen. Omkring Skanderborgvej skal udviklingen prioriteres både langs vejen og letbanen.

### Bedre bæredygtig by i Viby

For at bevare Aarhus som en attraktiv by, skal byen udvikle sig bæredygtigt, hvor byrådet balancerer de miljømæssige, økonomiske og sociale hensyn i byudviklingen. På den måde sikrer vi, at Aarhus bæres videre som en god by for kommende generationer. Således også i Viby.

Viby skal indrettes så kvaliteten i hverdagslivet bliver endnu højere. En tæt by med et varieret udbud af funktioner fremmer møder mellem mennesker. En kompakt hel by med forskellige og tætbeliggende funktioner giver også mulighed for et positivt samspil mellem funktionerne og eksempelvis butikker nyder godt af hinandens kunder. Det er attraktivt at bo med indkøbsmuligheder, institutioner, arbejde, kultur, natur og mødesteder inden for cykel- og gåafstand og derfor flytter folk til Aarhus. Der

er tale om en positiv udvikling, hvor den korte afstand kommer både nye og 'gamle' aarhusianere og vibyensere til gode.

Viby skal være en god og mangfoldig bydel med sammenhængskraft, plads til at udfolde sig, en bydel med åbenhed, forskellighed og en velfungerende integration af alle befolkningsgrupper.

### Viby trænger til en kærlig hånd

For at opnå denne gevinst for Viby med bedre by langs Skanderborgvej, skal der både knofedt og en kærlig hånd til. Det er en trist affære at køre, cykle eller gå langs Skanderborgvej i dag og de forskellige områder på strækningen trænger til en opgradering. Det kan fortælles som nogle sår i bydelen langs den bymæssigt hullede strækning, der skal heles.

Vi skal sørge for gode byggemuligheder de rigtige steder og med det rigtige indhold. På den måde kan vi skabe en styrket servicesektor, flere arbejdspladser, bedre boligmuligheder, mere kvalitet i det grønne og en mere bæredygtig bydel.

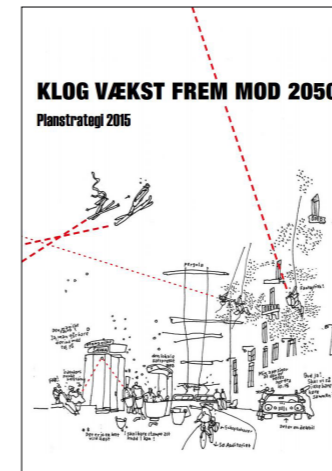


*Viby er en by i byen. Vi har det hele lokalt – skoler, sport og grønne områder.*

*Ja, men Viby er en by uden by. Vi har sammenhold og stærke foreninger, men der er ikke byrum. Viby Torv har ikke det nødvendige. Viby er som en masse satelitter afskåret fra hinanden af vejene.*

Citatet er fra en dialog til en borgerworkshop, der fortæller lidt om Viby. Det er en bydel, som har alle de nødvendige funktioner en by har brug for, men som alligevel mangler noget sammenhæng før det føles som by.

Denne helhedsplan er i høj grad en borgerdrevet helhedsplan og de følgende strategier er opstået i dialog med blandt andet beboerne i området.



### En helhedsorienteret tilgang



Traditionel planlægning - silo opdelt



Helhedsplanlægning - holistisk menneskeorienteret planlægning

## 7 BÆREDYGTIG ENERGI



## 9 INDUSTRI, INNOVATION OG INFRASTRUKTUR



## 11 BÆREDYGTIGE BYER OG LOKALSAMFUND



## 12 ANSVARLIGT FORBRUG OG PRODUKTION



## 13 KLIMA-INDSATS



## GRØN OMSTILLING I VIBY

## Fremtidens fossilfrie storby

Byen og verden er i hastig forandring mod en fremtid uden fossile brændsler og uden brug af jomfruelige ressourcer. Det skal fremtidens Viby og Kongsvang være forberedt til. Byen og bydelene skal kort sagt fremtidssikres.

Aarhus skal være energieffektiv, og alle bydele skal aktivt understøtte en by, der er overgået til vedvarende energi i alle sektorer. Det betyder, at bydelene skal bruge minimalt med energi og de skal udnytte ny teknologi til at optimere forbrug, producere energi og lagre energi. Nye som eksisterende bydele skal fokusere på minimal CO<sub>2</sub> udledning og brug af jomfruelige materialer i bygge eller by-moderniseringsfasen. Det kan blandt andet gøres ved, at materialerne produceres klimavenligt og i et design, der sikrer at værdifulde materialer aldrig forlader byen, men kan genbruges lokalt – igen og igen.

## Energiforbrug og fleksibilitet

Bydele med lavt og fleksibelt energiforbrug og høj selvforsyning bliver i fremtiden de steder med de laveste leveomkostninger. Det betyder en mere økonomisk bæredygtig by og samtidig en by, der bliver mere robust overfor uforudsete hændelser som vejret, der med klimaforandringer bliver mere ustabil og vedvarende energi, der gør energiforsyningen afhængig af internationale relationer.

Vi kender ikke alle svarene på fremtidens energisystem, men planlægning og byudvikling er en central løftestang i arbejdet med at finde svar, fordi man i arbejdet med planlægning og udvikling ser på tværs af områder og samler behov og hensyn, som giver det rette vidensgrundlag til at skabe den gode by med stærke lokalsamfund.

## Fossilfri transport og minimering af transportbehov

I fremtidens Aarhus er transportsektoren

fuldt omstillet til vedvarende energi og integreret i et samlet grønt energisystem. Transportbehovet vil være minimeret og transporten gjort så effektiv og smart som mulig.

Gennem fortætning og udbygning langs transportkorridorer som fx letbanen er det muligt at effektivisere persontransporten og skabe sammenhæng mellem erhvervs- og boligområder, så der bliver kortest muligt mellem hjem og arbejde – også selvom Aarhus vokser.

Flere aarhusianere skal køre på cykel, med kollektiv trafik og bruge samkørselsordninger og det skal gøres mere attraktivt at køre i elbil end i fossildrevne biler. Det kræver omtanke i by- og mobilitetsplanlægningen og det kræver at byens infrastruktur understøtter den kollektive trafik og elbilismen.

Teknologien på transportområdet skal udskiftes, så alle køretøjer og maskiner kan blive fossilfrie og emissionsfri. Det er en stor opgave, der kræver omtanke i byplanlægningen. Men det kan også give os nye muligheder i form af mere attraktive grønne områder, mindre støj og højere sundhed. Det giver os en mulighed for at gentænke, hvordan byens funktioner er struktureret.

## Design, materialer og cirkulær økonomi

Vi er vant til at arbejde med at bevare arkitektoniske værdier i omdannelse af bydele og vi skal sikre at nye bygninger har så lang en levetid som muligt og at behovet for vedligehold og renovering minimeres. Alle elementer af bygningerne skal kunne genanvendes og materialer og jord bør så vidt muligt ikke flyttes ud af området. De store mængder CO<sub>2</sub> fra produktion og transport af materialer i bygge og anlægsfasen skal reduceres og der skal aktivt arbejdes med at sikre at bygge- og anlægsmaterialer i fremtiden kan produceres uden brug af fossile brændsler.

Bygninger skal designes, så de kan omdannes til nye behov uden at skulle rives ned. Også bydele skal i fremtiden være fleksible i forhold til skiftende demografi og teknologisk udvikling. Fx skal den lokale skole kunne omdannes til plejehjem og måske tilbage igen og igen.

## Mål og retningslinjer for byudviklingen

Aarhus Kommune ønsker, at man i arbejdet med forberedelsen af den fossilfrie by:

- Tænker planlægning og byudvikling som en central løftestang for arbejdet med at finde svar på indretningen af fremtidens energisystem og den cirkulære økonomi.
- Fokuserer på minimal CO<sub>2</sub> udledning i moderniseringen af vores by.
- Tænker i byfortætning, blandet by og udbygning langs transportkorridorer så transportbehovet minimeres.
- Tænker i muligheder for samkørsel og adgang til kollektiv trafik.
- Tænker i gode muligheder og vilkår for lavintensiv transport som cykling og gang.
- Tænker energistrategisk så byen forberedes til energiforsyning af el-køretøjer
- Tænker i materialer, som er produceret klimavenligt og fossilfrit.
- Tænker på at transport af materialer i bygge og anlægsfasen skal reduceres og at transporten skal være fossilfri.
- Tænker energistrategisk så behov for energi og energisystem analyseres.
- Sikrer at teknologi udnyttes til at optimere og skabe fleksibelt forbrug også på tværs af matrikelskel.
- Sikrer at bydele og bygninger er forberedt til at producere så meget energi som muligt, fx ved at mængden af solenergi kan maksimeres i forhold til en bydels funktioner og fremtidige energiprofil.
- Indtænker lagring af energi så der er skabt plads til, at dette kan finde sted i byens rum og/eller på matriklerne.
- Tænker i dekvadratmeter og fællesfunktioner på tværs af matrikler samt fleksibelt bygningsdesign så omdannelse pga. demografi mm. er muligt og nemt.
- Tænker i bygningsdesign, der sikrer lang levetid, høj fleksibilitet til omdannelse og tæt på fuld genanvendelse af værdifulde materialer.
- Tænker energistrategisk så der gøres plads til fælles lokal energiproduktion i form at mindre energianlæg.
- Tænker helhedsorienteret så bygninger, som ikke selv kan være energiproducerende kan få energi fra andre bygninger.



FN's verdensmål for bæredygtig udvikling



## SAMMENHÆNG TIL ANDEN PLANLÆGNING

### Blå-grøn temaplan

Med Kommuneplan 2017 besluttede byrådet den overordnede vision om at blive en grønnere by med mere blåt for at sikre den gode, robuste by fremadrettet. Frem mod Kommuneplan 2021 bliver visionen operationaliseret ved at fastlægge en overordnet struktur for grønne områder og regnvandshåndtering i Aarhus Kommune. Denne struktur skal bidrage til, at der skabes gode fællesløsninger og samlede forløb i byen. Samtidig vil der i planen blive fastsat mål og retningslinjer for andel og kvalitet af grønt og blåt i projekter, der skal følges op hele vejen fra overordnet planlægning til byggetilstand. Planen forventes at blive vedtaget i 2021.

### Forbundethed på tværs af bydele og landområder

Af Kommuneplan 2017 fremgår også, at alle aarhusianere skal have let adgang til et overskueligt netværk af stiforbindelser, der fremmer sikker mobilitet og forbedrer adgangen til grønne områder. Stierne skal også bruges til at nedbryde fysiske og sociale barrierer mellem bydele.

Et af hovedelementerne i helhedsplanen for Skanderborgvej og ikke mindst i Vibyområdet er, at styrke og udbygge tilgængeligheden for de bløde trafikanter, herunder adgangen til den kollektive trafik

### 10.000 træer

Byrådet har besluttet, at Aarhus Kommune skal have 10.000 træer frem mod 2025, fordi træer gør vores by til et smukkere og bedre sted at bo. Træerne skal desuden bidrage til at løse væsentlige udfordringer - bl.a. forebyggelse af stigende temperaturer, absorption af stigende mængder regnvand og styrkede vilkår for dyre- og planteliv. Derudover kan træer være med til at øge den mentale sundhed og give bedre udeliv i byerne.

I Viby ønskes det at gøre brug af dette

initiativ, for at skabe en grønnere bydel med flere grønne træer.

### Klimatilpasning ved ekstremregn

Aarhus skal tilpasses kommende klimaforandringer med mere og voldsommere nedbørsmængder. Det forstærker behovet for at skabe plads til regnvandet. I udviklingen af Aarhus til en mere kompakt by er det derfor vigtigt, at vi indtænker håndtering af overfladevand som et vilkår i byudviklingen, så der sikres plads til regnvandet. Regnvandet skal bruges klogt til at skabe mere værdi i byrummene. Specielt omkring Viby Torv og den nederste del af Ringvej Syd, der munder ud i Skanderborgvej, er kortlagt som værende i risiko for oversvømmelse ved skybrud og er samtidig udpeget som bluespots på det kritiske vejnet, jf. Kommuneplan 2017. Det betyder, at risikoen for oversvømmelse og eventuelle afværgeforanstaltninger ved en fremtidig planlægning af området skal vurderes nærmere.

Ifølge Kommuneplan 2017 retningslinje 127 skal der laves regnvandsdispositionsplaner for større sammenhængende områder for at sikre, at håndteringen af regn- og skybrudvand indarbejdes tidligt i planlægningen. Gennem koordinering af investeringer og samtænkning med øvrige projekter såsom nybyggeri, vejprojekter, forbedring af grønne områder mv. er det muligt at reducere eller at undgå eventuelle skader på bygningsværker, tekniske anlæg, veje mv., og dermed opnå sammenhæng og merværdi til gavn for byens borgere.

### Regnvandsdispositionsplan for området i og omkring Viby

Viby udgør et meget stort samlet vandopland, hvor topografien indebærer, at alt vand – både i rør og på overfladen – ender i området omkring Viby Torv og Viby Renseanlæg. Aarhus Vand er derfor ved at færdiggøre en regnvandsdispositionsplan for området, der vil skabe overblik over mulighederne for håndte-

ring af regnvand og klimatilpasning ved skybrud. Den vil overordnet afdække, hvor vandet i dag strømmer igennem Vibyområdet, hvor det skaber problemer ved skybrud, og hvor der skal være fokus på indsatser til håndtering af vandet.

### Viby Renseanlæg

Viby Renseanlæg er i dag overbelastet på grund af byudvikling, ændringer i nedbøren og fordi der i en stor del af Viby endnu ikke er sket en adskillelse af regn- og spildevand (separatkloakering). Det betyder, der mindst 2 gange om året sker overløb fra renseanlægget. Renseanlægget erstattes indenfor 10 år, jf. kommunens spildevandsplan, af et nyt ved Marselisborg Lystbådehavn. Regnvandet vil for en stor del fortsat ende i området ved Viby Renseanlæg og Dødeå.

### Spildevandsplan 2017-2020

Aarhus Kommunes Spildevandsplan beskriver, hvordan Aarhus Vand skal planlægge for håndtering af spildevand og angiver en tidsplan for, hvornår regnvand og spildevand skal adskilles i de forskellige bydele.

Viby skal separatkloakeres løbende frem til 2040. Når hele Viby er separeret, vil regnvandet på grund af topografien ledes til området omkring det eksisterende Viby Renseanlæg. Der er undersøgt muligheder for forsinkelse af regnvandet i Viby, men der mangler større grønne arealer, og de grønne arealer, der findes i området, ligger i koter, som gør, at de ikke kan bruges til opmagasinering af regnvand. Arealet ved Viby Renseanlæg vil derfor skulle udnyttes til regnvandsbassiner til forsinkelse af regnvandet, før det udledes til Dødeå. Undersøgelser af tilstrømningen til Viby Renseanlæg har vist, at der her er ekstra meget vand. Det vil sige, der i dag kommer vand fra områder, der ikke er tilsluttet kloakken. Det kommer sandsynligvis fra det topografiske opland uden for det kloakerede opland, grønne arealer i det kloakerede opland og befæstede arealer, som ikke er tilsluttet kloaksystemet. Det er et stort

problem i dag og nogle af de forhold der skal afklares i kommende regnvandsdispositionsplan for Viby.

### Mobilitet frem mod 2050

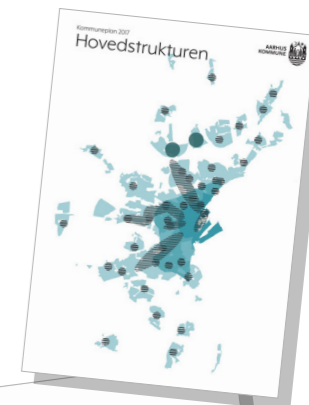
I "Trafik i Aarhus 2030" og "Mobilitet frem mod 2050" er ramper fra Aarhus Syd Motorvejen til Ravnsbjergvej og en udbygning af Ravnsbjergvej udpeget som et tiltag, der kan styrke Ringvejsforbindelsen samtidig med at Viby Torv og Skanderborgvej aflastes.

### Samspil 2030

Visionsoplægget Samspil 2030 er Letbanesamarbejdets visionsplan for udbygning af en højklasset kollektiv infrastruktur i Østjylland – en østjysk fingerplan, som understøtter væksten, bidrager til at reducere trængslen og sikrer en sammenhængende og bæredygtig mobilitet i Aarhusområdet og i det østjyske bybånd. Skanderborgvej og Ringvejen er udpeget som fremtidige højklassede forbindelser, hvilket yderligere understreger projektområdet som et mobilitetsknudepunkt. På sigt er det visionen, at mobiliteten styrkes ved nemmere skift mellem transportmidler. Viby Torv er udpeget som en mulig lokalitet for et kombinationsrejseanlæg, hvor det for eksempel er muligt at skifte mellem bil og kollektiv trafik.

### Cykelhandlingsplan 2017

Skanderborgvej og Ringvejen/Ringvej Syd er i Cykelhandlingsplanen udpeget som primære trafikruter for cyklister. Stier langs vejene giver direkte forbindelser mellem forstæder og Midtbyen samt på tværs af Aarhus. Cyklisterne færdes dog på biltrafikkens præmisser i signalanlæg. Cykelhandlingsplanen udpeger derfor nye højklassede cykelruter i Ådalen og to ringforbindelser, der gennemskærer helhedsplansområdet ved henholdsvis Øster Allé og Viby Torv. Udviklingen skal fremme cyklisternes vilkår på langs og tværs af området.





## VISION

**Viby skal bygges bedre. Fremtiden er en grøn, klimasikret og sammenhængende bydel med optimale rammer for fællesskab og mødet mellem mennesker. Der er plads til alle, plads til bevægelse og mødesteder for enhver smag.**

**Viby C er et stærkt bycentrum, hvor der både er storby og landsby. Storbylivet mellem kollektive transportformer og store byggerier til erhverv, butikker og bolig på den ene side af Skanderborgvej møder landsbylivet med torveaktiviteter, kultur- og børneliv mellem skole og kirke på den modsatte side af Skanderborgvej.**

### Om visionen

Visionen er pejlemærket på den tilstand som Aarhus Byråd vil opnå i Viby med byudviklingen omkring Skanderborgvej. Det er de langsigtede hensigter med byudviklingen.

For at opnå visionen er der udarbejdet 5 strategier indeholdende konkrete retningslinjer for den kommende byudvikling.

### Strategi #1 Den favnende bydel

Viby er og skal fortsat være en blandet bydel. Mangfoldig, kulturel og favnende på tværs af generationer og velstand. I Viby er der plads til alle og der gøres en indsats for at styrke sammenholdet.

### Strategi #2 Arkitektur og byliv

Byudviklingen langs Skanderborgvej skal skabe et attraktivt og levende bymiljø arkitektonisk tilpasset de forskellige særegne områder i Viby. Der trækkes på både eksisterende og historiske karakteristika og de bylivsskabende funktioner og udefaciliteter er i højsædet.

### Strategi #3 Fra vej til gade

Skanderborgvej er både hjerte og barriere i Viby. Ændringer i vejstrukturen skal understøtte Skanderborgvejs rolle som den gode trafikale forbindelse, gøre bydelen mere sammenhængende og forbedre vej- og gaderum for byliv.

### Strategi #4 Tryk og tilgængelig

Det skal være muligt at færdes trygt langs og på tværs af Skanderborgvej uanset om man er ung eller gammel. Derfor

skal der indrettes kantzoner, pladser, forpladser, rum og krydsningsmuligheder på Skanderborgvej og Viby Ringvej, der skaber trygge og indbydende miljøer.

### Strategi #5 Vand og natur i Viby

Håndtering af stadig større regnvandsmængder, indbydende grønne rekreative arealer og bedre forbundne områder skal være med til at skabe kvaliteter i bymiljøerne omkring Skanderborgvej.

### 5 hovedgreb

#1 – Den gode by skal sikres ved blandet beboersammensætning, blandede boligtypologier og blanding af almene og private boliger.

#2 – Fokuseret byudvikling i Viby C og tilpasset byudvikling langs Skanderborgvej. Et stærkt bycentrum sikres gennem kommende projekter for udvikling og omdannelse. En reel torvedannelse på Viby Torv skabes.

#3 – Opdeling af Skanderborgvej i 3 strækninger med nye identiteter. Bylivsskabende gaderum etableres.

#4 – Øget tryghed og tilgængelighed med nye krydsningsmuligheder af vejene og nye forbindelser.

#5 – Grøn korridor med vandelementer skal binde Viby sammen på tværs af Skanderborgvej. Den tidligere Kongevejs udtryk som allé med træer langs vejen skal genskabes.



Der skal være plads til 450.000 aarhusianere og 250.000 arbejdspladser i 2050, uden at byen vokser væsentligt i areal.

## DEN FAVNENDE BYDEL

**Viby er og skal fortsat være en blandet bydel. Mangfoldig, kulturel og favnende på tværs af generationer og velstand. I Viby er der plads til alle og der gøres en indsats for at styrke sammenholdet.**

### Bevægelse og sundhed

Varierede boligtyper, gode offentlige servicefunktioner som skoler og daginstitutioner og fællesskabsstærkende mødesteder og aktiviteter som foreningsidræt, klubfaciliteter, medborgerhuse, lokalcentre, øvelokaler til musik og teater, anvendelige udearealer mv. er afgørende for at få et mangfoldigt, socialt sammenhængende og favnende Viby.

Aarhus Kommunes Sundhedspolitik nævner at vi i Aarhus forstår sundhed som en sidegevinst ved at leve et godt og aktivt liv. Helt generelt skal der i Viby være mulighed for bevægelse og for at mødes.

Aarhus Kommune fokuserer overordnet på de faktorer, der understøtter at borgerne trives og har det godt samt øger lighed i sundhed. Det drejer sig blandt andet om at understøtte borgerens egne evner til at håndtere stress og daglige udfordringer, om et godt netværk med mulighed for støtte og hjælp, om deltagelse i fællesskaber, om positive erfaringer med uddannelse og beskæftigelse samt gode boligforhold.

### Beboersammensætning og boligtyper

Viby har som bydel en blandet beboersammensætning med stor diversitet. Der er beboere med både høje og lave indkomster, med forskellig etnicitet mm. På kvartersniveau er situationen dog en anden. Viby er ret opdelt i områder, der som små satellitter ikke nødvendigvis har en sammenhæng med hinanden. Nogle områder i bydelen har generelt velstillede beboere, mens andre områder har en anden beboersammensætning. Gammel Kongsvang og Vestergårdsparken er et eksempel på begge situationer. Især de almene boligområder har en stor diversitet i etnicitet og en god blanding af ældre, familier og unge. Dog er

områderne kendetegnet ved, at udviklingen på en række sociale parametre er gået i den forkerte retning. Hvis der skal opnås en blandet by på kvartersniveau, er det afgørende at blande beboersammensætningen endnu mere.

Der er almene boligområder i Viby, der trænger til et løft. Aarhus Kommune og de almene boligselskaber ønsker derfor at sætte ind og forebygge en negativ udvikling, så områderne ikke kommer i kategorien for udsatte boligområder. Det er afgørende, at der tænkes i et helhedsperspektiv, så renoveringer af de almene boliger tænkes sammen med de områder, der ligger omkring. Målet er at skabe en sammenhængende blandet bydel.

I Viby skal der være plads til alle uanset indkomst, baggrund og alder. Det er vigtigt at styrke sammenholdet på tværs og at skabe en mere varieret beboersammensætning. Den udvikling kan understøttes med nye private boliger i de områder, der i dag alene indeholder almene boliger og omvendt, samt i at introducere nye boligtyper som fx rækkehuse og nye lejlighedstyper. Et mere varieret udbud af boliger vil være et vigtigt greb for at opnå en mere blandet beboersammensætning.

Den ønskede udvikling i de almene boligområder vil kræve et meget tæt samarbejde mellem kommune, boligforeninger, Landsbyggefonden m.fl. så planlægning, renovering, nybyggeri og finansiering kan gå op i en højere enhed.

### Skoler og daginstitutioner

I Viby vælges skole ikke nødvendigvis efter, hvilket skoledistrikt familien tilhører, men efter andre kriterier som tryghed, elevsammensætning på de pågældende skoler samt samarbejdet mellem det enkelte dagtilbud og den tilhørende skole

ift. overgangen fra dagtilbud til skole. Tilførslen af private boliger og nye boligtyper i de almene boligområder skal være med til at gøre, at de omkringliggende skoler og daginstitutioner kommer til at bestå af børn, der afspejler den beboersammensætning, som nærområderne kommer til at bestå af. Dette vil medhjælpe til at skoler får en mere blandet elevsammensætning.

### Sport og fritidsfaciliteter

Med byudvikling følger et fokus på eksisterende sport- og fritidsfaciliteter. Eksisterende idrætsanlæg skal sikres, men der skal også tænkes i nye anlæg eller omdannelse og opgradering af gamle. Tennisbaner, haller, svømmefaciliteter og især fodboldbaner er pladskrævende idrætsfaciliteter. Det er derfor en udfordring at finde plads i en allerede bebygget bydel. Når arealer bliver udviklet eller omdannet skal muligheden for sport- og fritidsfaciliteter tænkes ind. Der vil ofte være mulighed for at skabe synergier og optimal udnyttelse af faciliteterne, hvis de placeres samlet med andre idrætsfaciliteter eller i forbindelse med relevante aktører, som skole, uddannelsesinstitution, bibliotek, kommercielle aktører mv.

En metode til øget anvendelse af eksisterende boldbaneanlæg er omdannelse af nuværende grus- og græsbaner til kunstgræsbaner. Effekten vil være større for grusbaner end græsbaner. Derudover skal der ses på muligheden for at udbygge halkapaciteten i helhedsplanområdet enten på nye arealer eller ved eksisterende idrætsanlæg. En konkret mulighed er etablering af idrætshal på Bøgeskov Idrætsanlæg, ligesom muligheden for at opgradere med en ny sports- og multi-hal på Viby Idrætspark kan undersøges. Ydermere skal det undersøges om der kan ske en udbygning af indendørs idrætsfaciliteter i forbindelse med ledige arealer og bygninger i industriområder.

### Mødesteder og kulturaktiviteter

I den blandede by er der brug for mødesteder og kulturaktiviteter til at styrke

sammenhold og fællesskab. Dette gælder alle vibyensere fra socialt udsatte til velstillede. I Viby skal der være plads til alle og derfor er det vigtigt i byudviklingen, at der sikres plads i byggeprojekterne til fællesskabende funktioner. Ud over de pladskrævende idrætsfaciliteter kan denne type funktioner være kulturaktiviteter i form af medborgerhuse, lokalcentre, spille- og øvelokaler til musik, teater m.v. samt andre klubfaciliteter. Her kan Viby Bibliotek komme i spil.

Byrum og parker er særdeles vigtige mødesteder og de skal indrettes så der er plads til alle. Udendørs mødesteder kan desuden skabes ved at udnytte tage og facader til aktivitetsmuligheder med motionsredskaber, klatrevægge, sport- og streetmiljøer og skaterramper. Mødesteder med bevægelse i fokus, hvor ikke-organiseret idræt kan udøves, er samtidig sundhedsskabende og giver byggeri særpræg og kendetegn. Urban farming, urban gardens, bistader, insekthoteller og lignende på tage eller i grønne områder er også gode mødesteder. Derudover er der store potentialer i kulturaktiviteter på Eskelundens koncertplads.

### Erhverv og handel

Muligheden for at drive virksomhed i Viby er en vigtig del af visionen om den blandede by. Erhvervsområderne i Viby har endvidere en god strategisk placering i forhold til motorvej og letbane. Derfor fastholdes størstedelen af erhvervsområderne fremadrettet til erhvervsformål og byudviklingen skal være med til at sikre flere virksomheder og flere arbejdspladser i Viby. Et indsatsområde for etablering af flere kontorvirksomheder og lignende er arealerne mellem Jens Juuls Vej og Skanderborgvej.

Nogle erhvervsarealer har potentiale til at gennemgå en byomdannelse med boligformål for øje, herunder arealerne ved Grøndalsvej, hvor blandt andet Jyllands Postens tidligere domicil ligger og arealet der afgrænses af Skanderborgvej, Ringvej Syd og jernbanen.

### Aarhus Kommune ønsker med strategien:

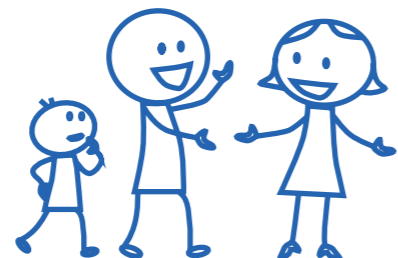
- At skabe en blandet bydel med en variation af boligtyper og ejerforhold
- At skabe en bydel med arbejdspladser, handelsmuligheder, idrætsfaciliteter og en stærk servicesektor nær kollektiv transport
- At skabe en blandet beboersammensætning med plads til alle, som grundlag for et løft af skole- og institutionsforhold
- At arbejde for mindre segregering og bedre sammenhæng på tværs af bydelens forskellige områder
- At sikre mødesteder og kulturaktiviteter til styrkelse af fællesskab og sammenhold
- At have fokus på bevægelse som en afgørende faktor for menneskers sundhed

## Mål og retningslinjer for byudviklingen

- Der skal introduceres nye boligtyper og ejerformer som kan understøtte en mere blandet beboersammensætning på kvartersniveau. Almene og private boliger skal blandes.
- Der skal arbejdes i helheder, så renoveringer af almene boliger tænkes sammen med omkringliggende områder.
- Den ønskede udvikling i de almene boligområder skal ske i tæt samarbejde mellem kommune, boligforening, Landsbyggefonden og private aktører.
- Der skal placeres mindst 1 nyt botilbud i rimelig nærhed til service- og indkøbsfunktioner samt offentlig transport. Botilbuddet kan opføres i samarbejde med en almen boligorganisation og skal placeres på Jyllands Postens areal, som vist på kortet side 24-25.
- Der skal placeres mindst 5 nye daginstitutioner langs Skanderborgvej. Daginstitutionerne skal placeres i princippet som vist på kortet side 24-25.
- Der skal ved omdannelse og udvikling af større arealer sikres areal til pladskrævende sports- og fritidsfaciliteter.
- En udbygning af halkapaciteten skal undersøges enten på nye arealer eller på eksisterende idrætsanlæg.
- Der skal i større projekter undersøges muligheden for etablering af indendørs idrætsfaciliteter, eksempelvis ved omdannelse af industribygninger.
- Udendørs mødesteder med bevægelse i fokus til ikke-organiseret idræt skal tænkes ind i nye projekter.
- Der skal i større projekter etableres eller sikres areal til fællesskabende funktioner i form af mødesteder og kulturaktiviteter som medborgerhus, lokalcenter, spille- og øvelokaler, klubfaciliteter, festsal eller lignende.

"Vi vil gerne have at der kan være plads til alle i Viby."

"Vi mangler mødesteder."



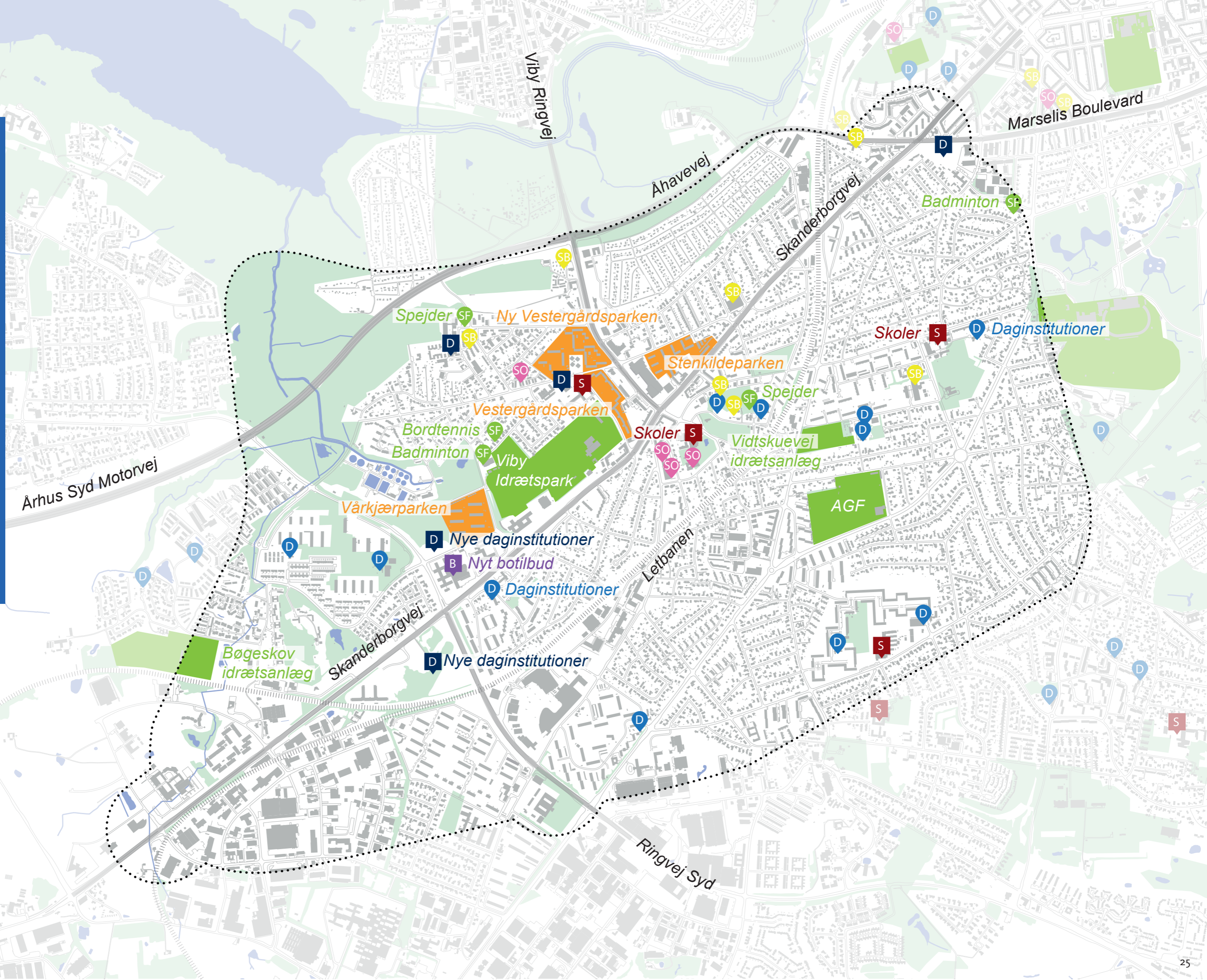
Det siger borgerne...



# STRATEGI #1

## Signaturforklaring

- S** Skoler
- D** Daginstitutioner
- D** Nye daginstitutioner
- SF** Sports- og fritidsfaciliteter
- SO** Magistratsafd. for Sundhed og Omsorg - Plejehjem, ældreboliger, lokalcenter
- SB** Magistratsafd. for Sociale forhold og Beskæftigelse - boliger med bostøtte, ungdomscenter, psykiatriens hus
- B** Nyt botilbud inklusiv personalefaciliteter
- Orange** Udsatte boligområder



## ARKITEKTUR OG BYLIV

**Byudviklingen langs Skanderborgvej skal skabe et attraktivt og levende bymiljø ved klog vækst tilpasset de særegne områder og bydelens historie indeholdende bylivsskabende funktioner og udefaciliteter.**

### Principper for byudvikling

Langs Skanderborgvej skal der skabes gaderum for mennesker. Princippet for byudviklingen er, at ny bebyggelse skal rykkes tættere på vejen end den eksisterende bebyggelse er flere steder i dag. Sammen med nye træer vil et smallere gaderum være tydeligere defineret, mere overskueligt og mere behageligt at bevæge og opholde sig i. Ny bebyggelse skal tilpasse sig sig bagvedliggende bebyggelse ved at trappe ned i højden og der skal gøres plads mellem nyt og gammelt til opholdsareal, beplantning, sti eller gade.

Ny bebyggelse skal etableres efter princippet indefra og ud. Altså startende ved vejen og bevæge sig væk der fra. Der kan således ikke bygges i den modsatte retning. Derudover skal der i byudviklingen udvikles for større arealer af gangen og som udgangspunkt for mere end blot den første række af grunde op til vejen.

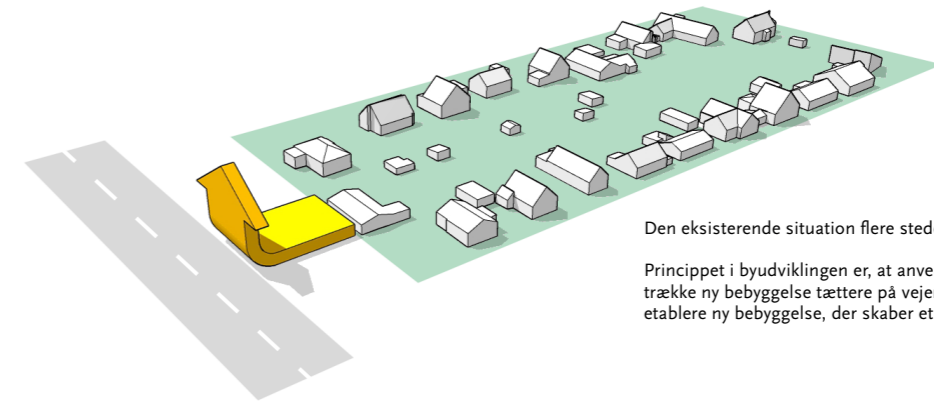
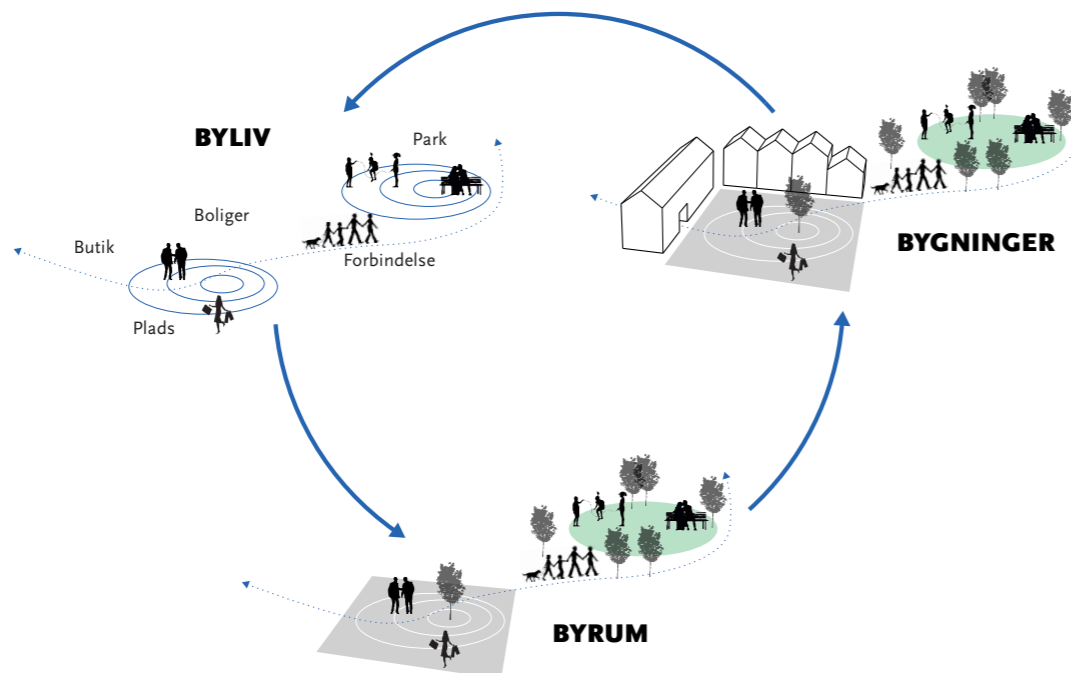
### Levende bymiljø

Beboerne i Viby fortæller, at der som samfund er alt man har brug for i bydelen. Der er velforsynet med skoler, ungdomsuddannelser, butikker og de fleste fritidsaktiviteter og der er stærke foreninger og sammenhold. Alligevel italesættes bydelen af borgerne som en by i byen uden den fysiske byfølelse. Det er en bydel uden by, fordi den er opbygget med en masse byfunktioner som satellitter uden forbindelse til hinanden afskåret af veje.

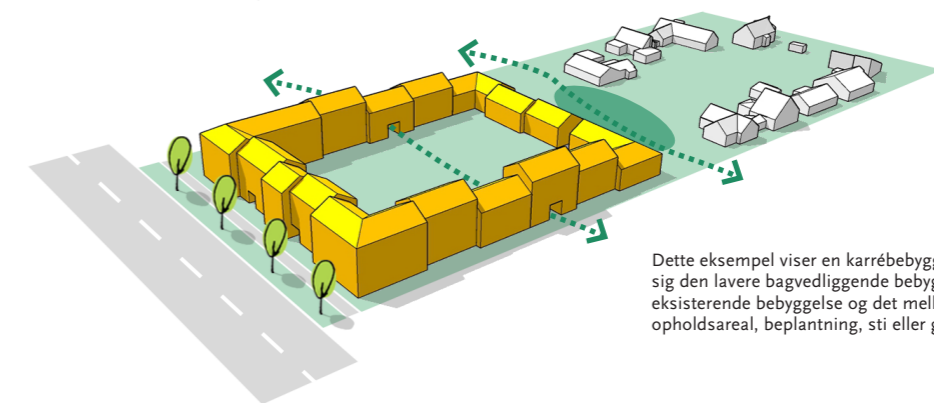
Det er intentionen at gå fra en usammenhængende til en sammenhængende bydel. I udviklingen af Viby er det derfor afgørende at tænke i byliv før byrum før bygninger. Det levende og sammenhængende bymiljø opstår, hvor der gives plads til åbne og bylivsskabende funktioner i stueetager, i mellemrum og i byrum og hvor der sikres fysisk og visuel sammenhæng mellem forskellige områder. De fysiske omgivelser har betydning for det sociale og for sameksistensen og derfor skal både arkitektur og bymiljø sikres kvalitet.



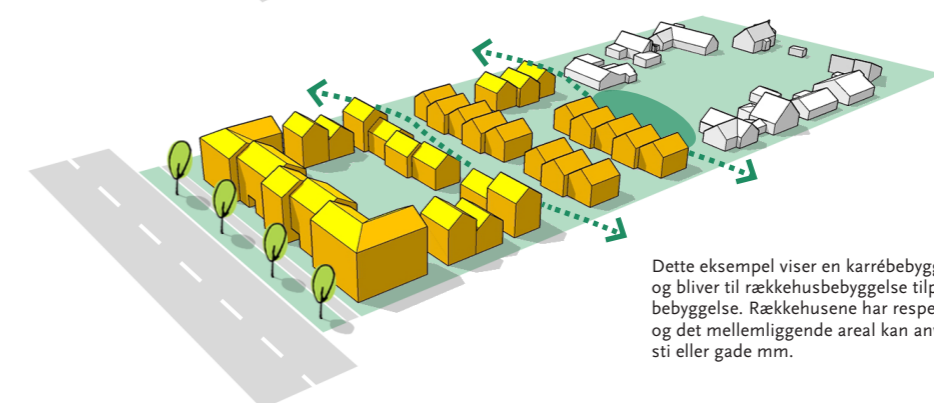
*Byliv før byrum,  
byrum før bygninger.*



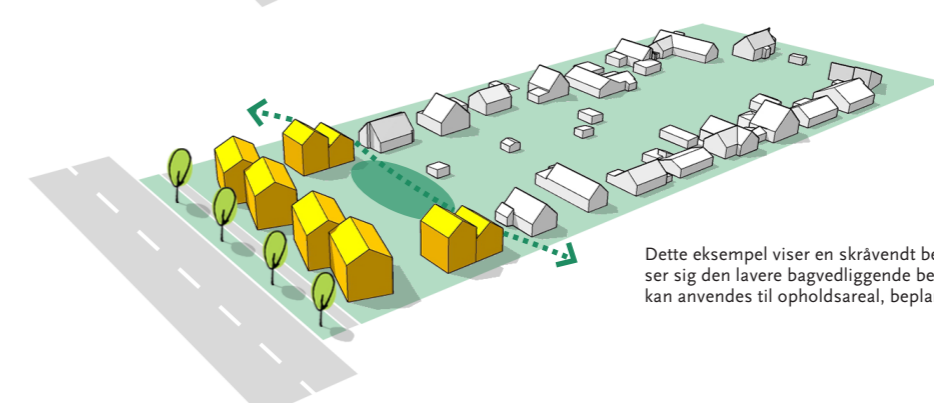
Den eksisterende situation flere steder langs Skanderborgvej.  
Princippet i byudviklingen er, at anvende de tomme arealer ud til vejen, trække ny bebyggelse tættere på vejen, give plads til ny allébeplantning og etablere ny bebyggelse, der skaber et mere defineret gaderum.



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

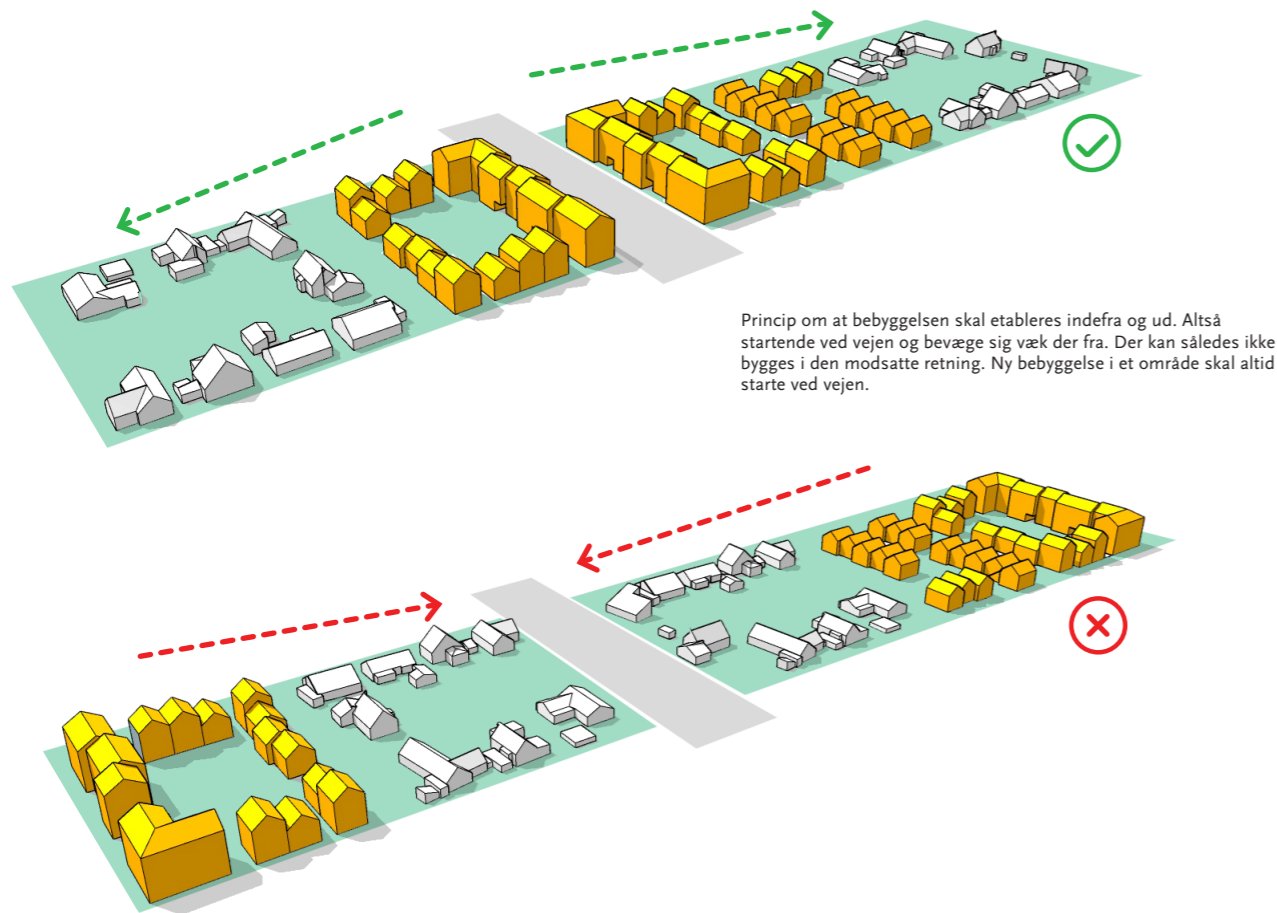


Dette eksempel viser en rækkehusbebyggelse med saddeltag, der opbyrdes og bliver til rækkehusbebyggelse tilpasset den lavere bagvedliggende bebyggelse. Rækkehusene har respektafstand til eksisterende bebyggelse og det mellemliggende areal kan anvendes til opholdsareal, beplantning, sti eller gade mm.

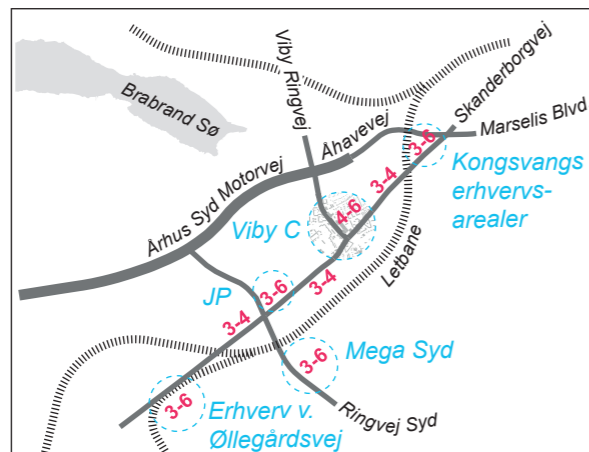


Dette eksempel viser en skråvendt bebyggelse med saddeltag, der tilpasser sig den lavere bagvedliggende bebyggelse. Det mellemliggende areal kan anvendes til opholdsareal, beplantning, sti eller gade mm.

3 eksempler på bydannelse langs Skanderborgvej



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.



Princip for bebyggelsehøjder. Der kan bygges højere og tættere i Viby C end langs Skanderborgvej.

Få steder langs Skanderborgvej mod Marselis Boulevard, ved erhvervsarealerne i Kongsvang, ved erhvervsdomiciler som Jyllands Posten, ved Mega Syd og i erhvervsområdet ved Øllegårdsvej, er der mulighed for højere bebyggelse end de generelle 3-4 etager.

I Viby C kan der i særlige tilfælde bygges højere end 4-6 etager.

### Byidentiteter langs Skanderborgvej

I kommuneplanen er der udpeget værdifulde kulturmiljøer som industriområdet FDB, parkbebyggelsen Uffesvej og Hammebanen. Der ses ligeledes en forholdsvis stor koncentration af bevaringsværdige bygninger i de ældste villakvarterer.

Skanderborgvej opleves overordnet flankeret af blandede bystrukturer uden væsentlige karaktergivende bymæssige kanter. Omkring Viby Torv ses en koncentration af bygningsmassen, der trods mangeartet, opleves med en bymæssig karakter med forskellige funktioner, der ikke ses andre steder på strækningen.

Der skal fremadrettet være opmærksomhed på kvalitetene i de ældste villaområder nord og syd for Skanderborgvej. På trods af områdets store omfang, er der en grundlæggende sammenhængskraft, hvor elementer som vejen, egen parcel, det grønne og en bebyggelse, der er opført indenfor en kort årrække, er karakteristisk. Det er værdier, der er værd at værne om. Koncentrationen af bevaringsværdig bebyggelse understøtter og indikerer, at der skal udvises omhu.

### Byidentiteter i Viby C

Ved Viby Torv og Viby Kirke har det tidligere centrum for landsbyen Over Viby og Neder Viby ligget. Viby Torv har også i dag en bymæssig vægt, trods markante ændringer gennem tiden. Kirken, kirkepladsen, skolen, parkeringsarealet, det store kryds, højhuset fra 1960'erne og Viby Centeret, bygger videre på den fysiske placering, som den tidligere landsby har haft. I dag er det næsten kun kirken der er tilbage af spor fra Over Viby og Neder Viby. Det er dog fortsat tydeligt, at det gamle Viby med landsbyidentiteten ligger syd for Skanderborgvej og det nyere Viby med begyndende storbykarakter ligger nord for. Landsbyidentiteten i den sydlige del bør styrkes fremadrettet.

En forskønnelse af Viby Torv, der er hjertet i den gamle landsby, vil understøtte fortællingen om en betydningsfuld

landsby. Den tidligere kongsgård er væk og i dag ligger Viby Skole på stedet, men nye lag, der kan give stedet karakter, samt en opstramning af den nord-sydgående struktur, er væsentlige elementer at bygge videre på.

Ved at give Viby C et løft, er der lagt op til en planlægning, der på sigt kan markere øvrige vigtige krydsningspunkter på Viby Ringvej – og de andre ringveje. Krydset ved Åhavevej er allerede et markant punkt, omdannet for få år siden i forbindelse med forbedret vejforbindelse fra Marselis Boulevard til motorvejen.

### Indpasning af bebyggelse

Klog vækst handler også om, hvordan byudviklingen så bedst indpasses i vækstprincipperne. Viby C er det område med det største vækstpotentiale. Det er Vibys handelscentrum med storcenter, fastfoodkæder, banker mm., hvor der endvidere står et højhus. Det er intentionen at byudviklingen tillader større projekter i Viby C, såfremt de har den rette kvalitet, mod at byudviklingen langs med Skanderborgvej nær villaområderne holdes på et niveau i maksimalt 3 etagers højde plus sadeltag. Ved de store erhvervsdomiciler på Grøndalsvej, i erhvervsområdet ved Øllegårdsvej og erhvervsområdet mod Marselis Boulevard kan der ved byomdannelse med den rette kvalitet tillades 1-2 etager mere.

### Arkitektur

Ved udviklingen af områderne langs vejen er der forskellige hensyn der skal tages. Mod vejen skal bebyggelsen medvirke til at sikre et attraktivt og indbydende bymiljø og mod de bagvedliggende boligområder skal mødet mellem ny og gammel bebyggelse foregå på harmonisk og tilpasset vis. I Viby skal arkitekturen generelt tilpasse sig de stedsspecifikke karakteristika og ny bebyggelse skal understrege vækststaksens karakter som byområde. Det er afgørende at der arbejdes med tagformerne og ikke etableres flade tage, medmindre det passer ind i den eksisterende bykarakter.



I Viby C er der både storbyliv og landsbyliv. På den vestlige side af Skanderborgvej i Viby C er intentionen at skabe storbykarakter. Her er der Ringvej, Viby Centeret, fastfood restauranter, udvalgswarebutikker mm. På den østlige side af Skanderborgvej ved Viby C er intentionen at arbejde for mere landsbykarakter. Her er der skole, kirke, park og torv.



Eksempel på nyt byggeri langs Skanderborgvej i en passende højde med sadeltag. Byggeriet ligger Skanderborgvej 159. Arkitekt, ArcNordic Arkitekter & Ingeniører.

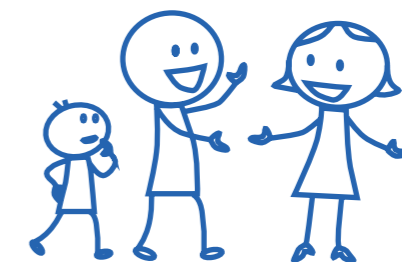
### Mål og retningslinjer for byudviklingen

- I Viby C, hvor bymæssigheden i forvejen er størst må nye byggeprojekter maksimalt være 4-6 etager. I enkelte særlige tilfælde kan der punktvis bygges højere, forudsat en høj arkitektonisk, bymæssig og indholdsmæssig kvalitet.
- Langs Skanderborgvej må nye byggeprojekter maksimalt være i 3 etager plus udnyttet tagetage som sadeltag. Ved Mega Syd, Jyllands Posten, ved Øllegårdsvej, Store Ravnsbjerg og mod Marselis Boulevard tillades højere byggeri forudsat en høj arkitektonisk, bymæssig og indholdsmæssig kvalitet. Se kort side 32-33.
- Der skal forud for planlægning foretages en vurdering af stedets kulturmiljø.
- I nye projekter skal redegøres for, hvordan byggeriet forholder sig til omgivelserne. Forudsætningen for planlægningen af nye byudviklingsprojekter, der foreslår en øget tæthed er, at det enkelte projekt viser sans for detaljen. Derfor vurderes nye projekter ud fra hele bygningskroppen, der består af stueetage, facade og tag. Tager mod Skanderborgvej skal som udgangspunkt være sadeltage.
- I stueetager skal etableres bylivs-skabende funktioner i Viby C og langs bygaden mellem Viby Torv og Marselis Boulevard.
- Der skal byudvikles for helheden og lokalplanlægges for større arealer ad gangen og som udgangspunkt for mere end blot den første række ejendomme ud mod vejen.
- Hjertet i den gamle landsby Over og Neder Viby (arealerne syd for Skanderborgvej ved Viby Torv) skal fremhæves og kirken skal gives en mere meningsfuld kontekst. Der skal etableres et reelt landsbytorv. Landsbyidentiteten skal styrkes.
- Der skal sikres en sigtelinje fra Viby Ringvej til Viby Kirke, for at fastholde kirken som en markant og vigtig bygning i Viby C.
- Den opbrudte nord-sydgående bystruktur på begge sider af Viby Ringvej skal heles og fortættes, så der skabes et bymæssigt område.
- Der skal udvises særlig omhu i områderne med stor koncentration af bevaringsværdig bebyggelse og ved udpegede kulturmiljøer.
- Indfaldsvejen Skanderborgvej skal gives sin egen identitet som selvstændig struktur, gerne opdelt i mindre strækninger. Oplevelsen når man bevæger sig langs vejen skal styrkes.

"Det er ok at bygge højere i Viby C, hvis der bygges lavere langs Skanderborgvej."

"Et hus skal ligne et hus, ikke en firkan-tet kasse. Der skal tag på."

"Bevar kvarterernes karakteristika."



Det siger borgerne...



## STRATEGI #2

### Signaturforklaring

- Maks. 3 etager + udnyttet tagetage som sadeltag
- Maks. 3-4 etager, undtagelsesvist højere ved konkret vurdering
- Maks. 4-6 etager, punktvis højere
- Udpeget kulturmiljø
- Område med mange bevaringsværdige bygninger
- Bevaringsværdig bygning

Århus Syd Motorvej

Viby Ringvej

Åhavevej

Marselis Boulevard

3 etager + udnyttet tagetage som sadeltag

4-6 etager, punktvis højere

Område med mange bevaringsværdige bygninger

Skanderborgvej

Letbanen

Kulturmiljø

3-4 etager, undtagelsesvist højere ved konkret vurdering

Ringvej Syd

Aarhus Kommune ønsker med strategien:

- At skabe en fysisk sammenhængende bydel.
- At skabe gaderum, der fremmer det gode byliv. Velproportionerede og grønne gaderum med anvendelige kantzoner og bylivsskabende funktioner i bebyggelsen.
- At arbejde for et velfungerende mobilitetssystem med en variation af transportformer og gode muligheder for anvendelse af kollektiv trafik.
- At byudviklingen sikrer plads til højklasset kollektiv transport.
- At biltrafikken på ringvejssystemet gives en alternativ rute udenom Viby C.

## FRA VEJ TIL GADE

**Skanderborgvej er både hjerte og barriere i Viby. Ændringer i vejstrukturen skal understøtte Skanderborgvejs rolle som den gode trafikale forbindelse og gøre bydelen mere sammenhængende og forbedre vej- og gaderum for byliv.**

### Hovedgrebet for Skanderborgvej

Skanderborgvej er en af Aarhus' vigtige indfaldsveje fra syd. Den afvikler både personbil- og erhvervstrafik og er herudover en af de få indfaldsveje til Aarhus, der kan afvikle særtransporter – transporter med overbredde og overhøjde.

Ambitionen er at skabe den gode sammenhængende by på tværs af Skanderborgvej. Hovedgrebet er at bryde Skanderborgvejs lange vejstrækning ned i 3 dele ud fra identitet og karakter af vejrummet. En del af vejstrækningen skal stort set forblive, som den er i dag, men især strækningen mellem Viby Torv og Marselis Boulevard skal have større bylivsfokus.

De 3 strækninger er:

- Bygaden fra Viby Torv til Marselis Boulevard.
- Ankomstvejen fra Ringvej Syd og Viby Ringvej til Viby Torv
- Trafikvejen fra Øllegårdsvej til Ringvej Syd

### Viby Torv som kollektiv trafikhub

Viby Torv er et af Aarhus' mest benyttede knudepunkter for offentlig busstrafik med ca. 7.500 daglige passagerer. Kun Aarhus H benyttes mere. Herudover betjenes Viby af fire letbanestationer – Kongsvang, Viby, Rosenhøj og Øllegårdsvej, som alle ligger under 500 m fra Skanderborgvej. Viby Station er desuden standsningssted for et antal fjerntog.

I fremtiden skal Viby Torv's funktion som knudepunkt – hub – for kollektiv trafik styrkes.

### Forudsætninger for bygade og hub

Skal ambitionen om en sammenhængende by på tværs af Skanderborgvej med identitet som bygade og Viby Torv som en kollektiv trafikhub føres ud i livet, er der to forudsætninger, der skal være til stede.

De 2 forudsætninger er:

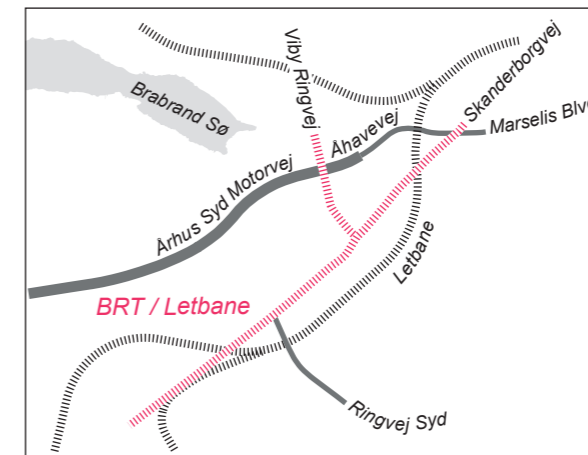
- Etablering af højklasset kollektiv transportform på Skanderborgvej.
- Kobling af Ravnsbjergvej på motorvejen med nye ramper.

Ravnsbjergvejramperne vil aflaste Skanderborgvej ved at lede en del af trafikken udenom Viby C. Dette vil forbedre det overordnede mobilitetssystem.

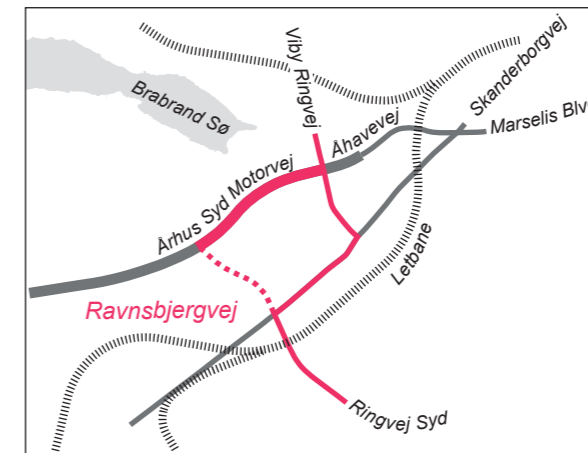
En højklasset kollektiv transportform på Skanderborgvej og evt. langs Viby Ringvej vil yderligere reducere personbiltrafikken på Ankomstvejen og Bygaden.

De to forudsætninger afhænger af, hvorvidt Aarhus Byråd kan finde rum i økonomien. Afhængigt af tilblivelsen af de to forudsætninger, er der to mulige scenarier for byudviklingen. Et her og nu scenarie og et fremtidsscenario.

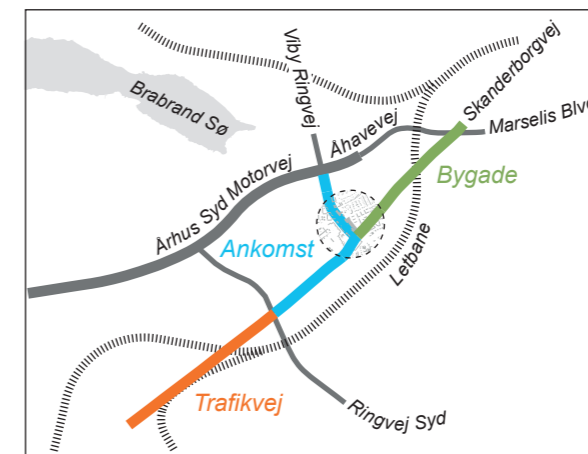
Vejbyggelinjer langs Skanderborgvej og Viby Ringvej, skal som udgangspunkt fastholdes i begge scenarier.



Højklasset kollektiv trafik på Skanderborgvej og Viby Ringvej. BRT eller letbane.



Koble Ravnsbjergvej på motorvejen med nye ramper, så der skabes en omvej omkring Viby Torv.



Opdele Skanderborgvej i 3 strækninger med nye udtryk og identiteter. De 3 strækninger navngives i helhedsplanen Trafikvejen, Ankomstvejen og Bygaden.



Sænk hastigheden på bygaden fra 60 til 50 km/t og på ankomstvejen fra 70 til 50 km/t. På trafikvejen fastholdes 70 km/t.

### Trafikken i Viby

Frem mod 2050 vil Aarhus opleve fortsat øget urbanisering og mere fortætning. Med den fremtidige vækst, flere beboere og flere arbejdspladser, vil der fremover komme et endnu større pres på fremkommeligheden. Aarhus Kommune forventer flere biler, mere godstrafik, mere kollektiv trafik, mere cykeltrafik og flere gående. Det betyder, at vi skal udnytte den tilgængelige plads endnu mere effektivt end i dag og skabe bedre mulighed for at kombinere transportmidlerne. Samtidig skal vi sikre, at det bliver mere attraktivt at bo og færdes i Aarhus. Trafiksystemet omkring Skanderborgvej og Viby Torv vil også opleve et øget pres såfremt der ikke gennemføres tiltag.

### Vejnettet

Vejnettet i Aarhus bygger på et system af indfaldsveje/radialveje og ringveje. Skanderborgvej er en af byens vigtige indfaldsveje fra syd, men Aarhus Syd Motorvejen tager dog det største pres fra Skanderborgvej, så den primært anvendes som forbindelse mellem forstæder langs Skanderborgvej og Midtbyen. Ringvejssystemet fordeler trafikken på tværs af Aarhus. Ringvejssystemet har nået eller er tæt på at nå sin kapacitetsgrænse flere steder. Viby Torv er en af de kritiske lokaliteter på Ringvejssystemet grundet de mange funktioner og vejtilslutninger i dette knudepunkt. I "Trafik i Aarhus 2030" og "Mobilitet frem mod 2050" er ramper fra Aarhus Syd Motorvejen til Ravnsbjergvej og en udbygning af Ravnsbjergvej udpeget som et tiltag, der kan styrke ringvejsforbindelsen samtidig med at Viby Torv og Skanderborgvej aflastes.

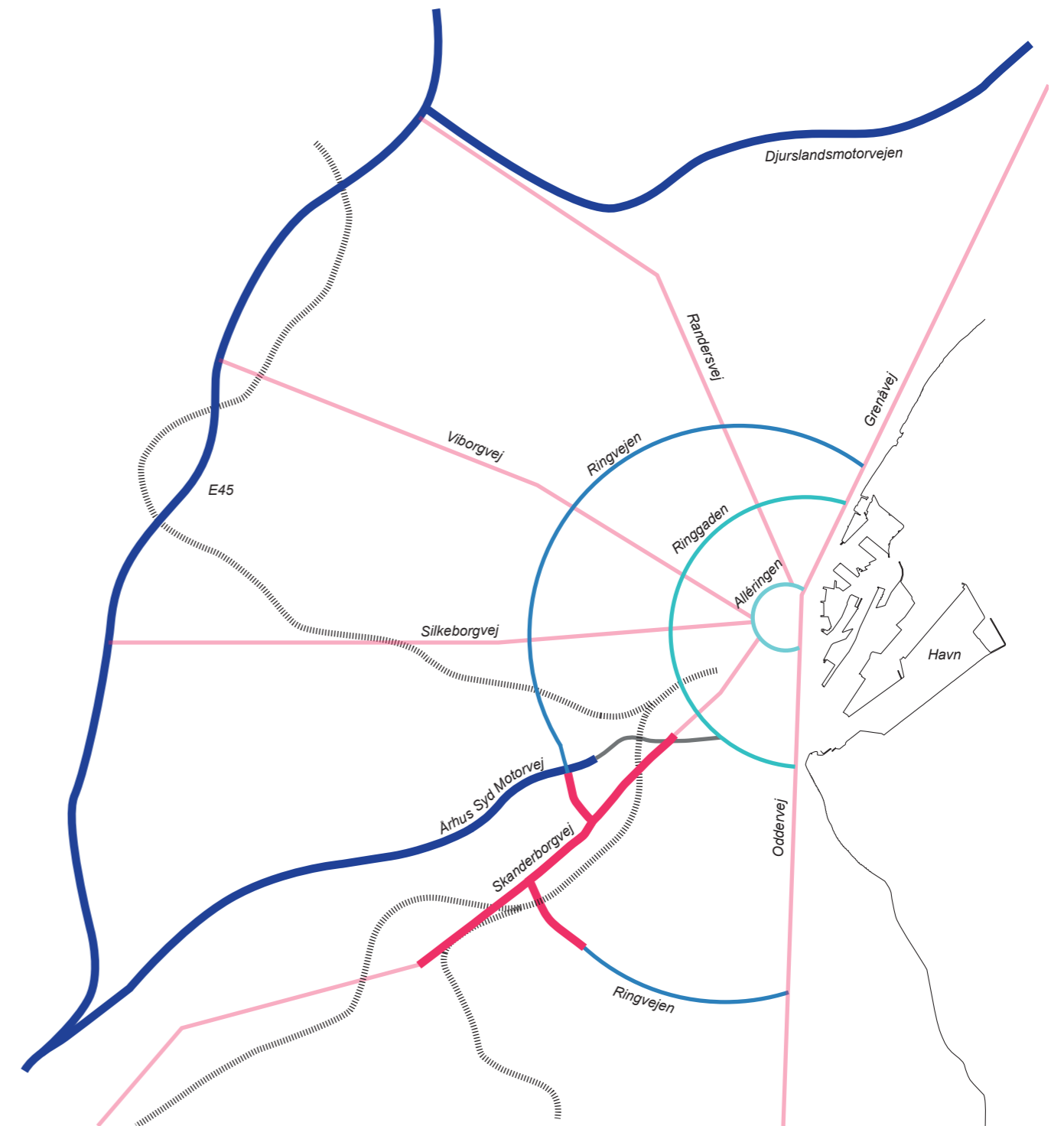
### Kollektiv trafik

Det kollektive trafiksystem omfatter både hovedbanen, regionale- og nærbaner samt regional- og bybusser. Alle disse transportformer går igennem helhedsplanområdet. Det kollektive trafiksystem internt i Aarhus har tidligere primært bestået af busser, der kører i blandet trafik på vejnettet med busbaner og busprio-

riering enkelte steder. Med letbanens 1. etape er de tidligere nærbaner til Odder og til Grenå moderniseret og integreret med 12 km nye spor i en korridor med stort potentiale for kollektiv trafik. Letbanens 1. etape skærer Skanderborgvej ved Kongsvang Station, hvorimod Viby Station og Rosenhøj Station er placeret i periferien af området. Viby Station er tillige en station hvor regional- og fjerntog stopper.

### Sammenhæng til andre planer

Visionsoplægget "Samspil 2030" er Letbanesamarbejdets visionsplan for udbygning af en højklasset kollektiv infrastruktur i Østjylland – en østjysk fingerplan, som understøtter væksten, bidrager til at reducere trængslen og sikrer en sammenhængende og bæredygtig mobilitet i Aarhusområdet og i det østjyske bybånd. Skanderborgvej og Ringvejen er udpeget som fremtidige højklassede forbindelser, hvilket yderligere understreger helhedsplanområdet som et mobilitetsknudepunkt. På sigt er det visionen, at mobiliteten styrkes ved at det bliver nemmere at skifte mellem transportmidler. Viby Torv er udpeget som en mulig lokalitet for et kombinationsrejseanlæg, hvor det for eksempel er muligt at skifte mellem bil og kollektiv trafik.



Vejnettet i Aarhus bygger på et system af indfaldsveje og ringveje. Skanderborgvej er både en af byens vigtige indfaldsveje og en del af ringvejssystemet. På figuren ses den del af Skanderborgvej og Ringvejen markeret med rød, som der er mål og retningslinjer for i helhedsplanen.

Følgende vurderes ud fra Trafikmodellen:

- 30.000 biler på Skanderborgvej på en hverdag i år 2035 uden Ravnsbjergvejforbindelsen
- 25.000 biler på Skanderborgvej på en hverdag i år 2035 med Ravnsbjergvejforbindelsen
- Fortsat nødvendigt med 4 spor på Skanderborgvej og Viby Ringvej frem til Viby Torv og mulighed for udvidelse på Viby Ringvej, hvis nødvendigt.
- Mulighed for 2 spor på Skanderborgvej fra Viby Torv til Kongsvang Station med Ravnsbjergvejforbindelsen og højklasset kollektiv transportform.
- Modelberegninger viser, at der i 2035 vil køre mellem 15 og 17.000 biler på Skanderborgvej mellem Viby Torv og midtbyen, hvis ramperne etableres. Mod mellem 20 og 22.000 biler, hvis ramperne ikke etableres. I dag kører der mellem 13.500 og 17.000 biler på strækningen.

Scenarie 1 - fremtidsmuligheder

Der er foretaget modelberegninger for at forudsige, hvad trafikmængderne vil være i fremtiden med og uden motorvejsramperne. Trafikmængderne er beregnet ud fra at en højklasset kollektiv transportform (BRT eller letbane) er etableret langs Skanderborgvej. I modelberegningerne er ligeledes medtaget den forventede trafikstigning grundet byudviklingen.

Med de to anlægsprojekter henholdsvis en højklasset kollektiv transportform og Ravnsbjergramperne etableret, vil Viby have et velfungerende mobilitetssystem med variation af transportformer og gode muligheder for anvendelse af kollektiv trafik. En højklasset kollektiv transportform vil ligeledes styrke Viby Torv som kollektiv trafikhub.

Med de to anlægsprojekter etableret kan Skanderborgvej ydermere reduceres fra 4 til 2 spor fra Viby Torv til Kongsvang Station og strategiens overskrift 'fra vej til gade' bliver muliggjort. Faktisk vil en reducere være nødvendig for at få plads til en højklasset kollektiv transportform.

Der bliver bedre udnyttelse af arealerne langs vejen og det er muligt at skabe bedre rum mellem facaderne.

Scenarie 2 - her og nu

Selvom nye motorvejsramper og en højklasset kollektiv transportform på Skanderborg først etableres i fremtiden, vil der være mulighed for at byudvikle langs Skanderborgvej allerede i dag.

Byudviklingen skal tage højde for de eksisterende vejbyggelinjer, for at sikre plads til højklasset kollektiv transport og eventuelle vejudvidelser på ringvejssystemet i fremtiden.

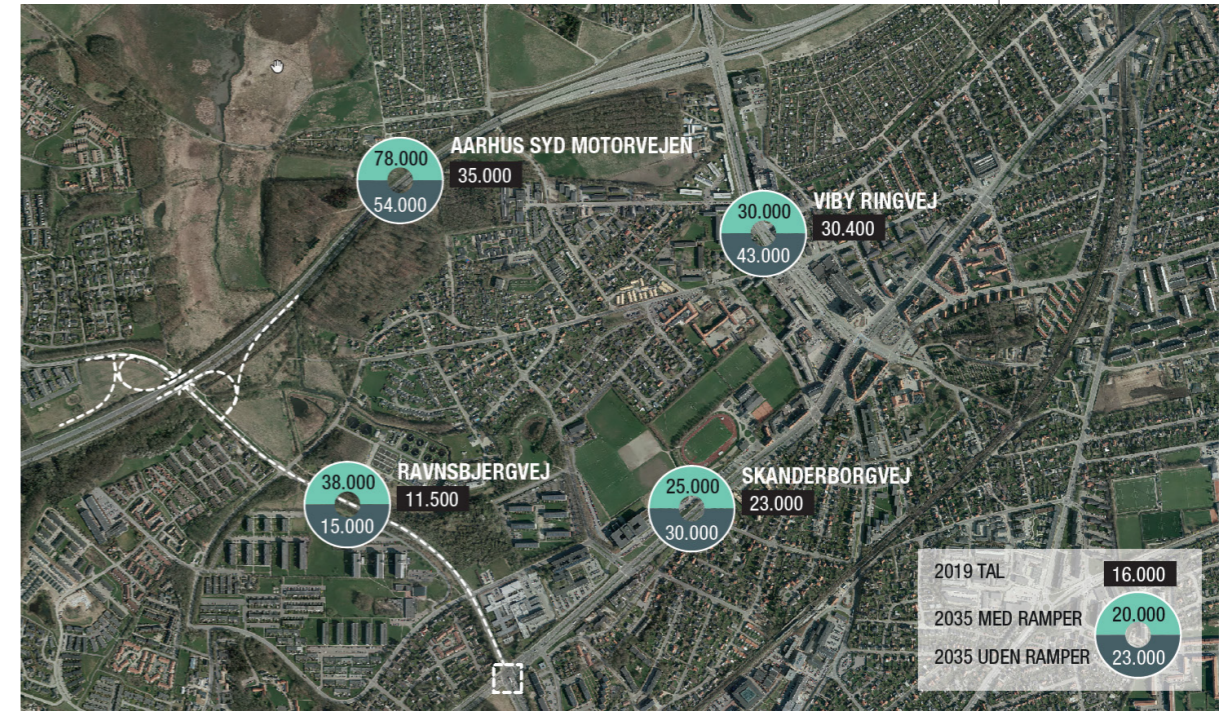
På strækningen mellem Viby Torv og Marselis Boulevard også kaldet Bygaden, vil der i det konkrete projekt vurderes på muligheden for at dispensere fra vejbyggelinjerne i både scenarie 1 og 2. Vejbyggelinjerne er allerede overskredet på en del af denne strækning.

En reducere fra 4 til 2 spor mellem Viby Torv og Kongsvang Station vil ikke være mulig her og nu. Denne vejændring er dog det eneste byudviklingsmæssige tiltag, der vil skulle afvente de to anlægsprojekter. De øvrige tiltag i denne helhedsplan vil kunne igangsættes her og nu.

Strækningerne Bygaden, Ankomstvejen og Trafikvejen gennemgås på de følgende sider.



Trafiktal fra år 2019  
Som det ses på figuren falder trafikmængden på Skanderborgvej kraftigt efter Viby Torv mod Marselis Boulevard. Det skyldes at der er stor udveksling af trafik mellem Ringvejen og Skanderborgvej.



Trafikmængderne i fremtiden med og uden ramper fra Ravnsbjergvej/Ormslevvej til Aarhus Syd Motorvejen. Medtaget i beregningerne er, at der er etableret en højklasset kollektiv transportform på Skanderborgvej.



**Bygaden**

På strækningen fra Viby Torv til Marselis Boulevard skal hastigheden reduceres fra 60 km/t til 50 km/t.

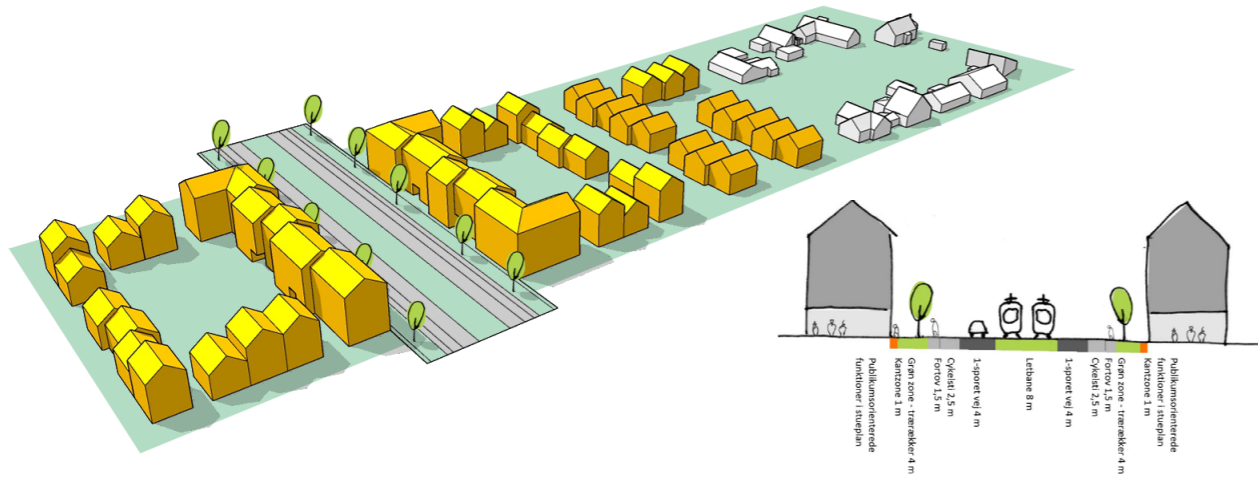
Målet på denne strækning er, at skabe en gade med en grøn varierende kantzone, der rummer kroge og rum, som indbyder til ophold og byliv.

Det skal ske ved reduktion af antallet af vejbaner fra 4 til 2 mellem Viby Torv og Kongsvang Station. Omdannelse af 2 vejbaner til spor for letbane/BRT, bibeholdelse af cykelsti i begge vejsider, etablering af beplantning og facader af ny bebyggelse til at skabe et gaderum. Den eksisterende dobbelte træ række

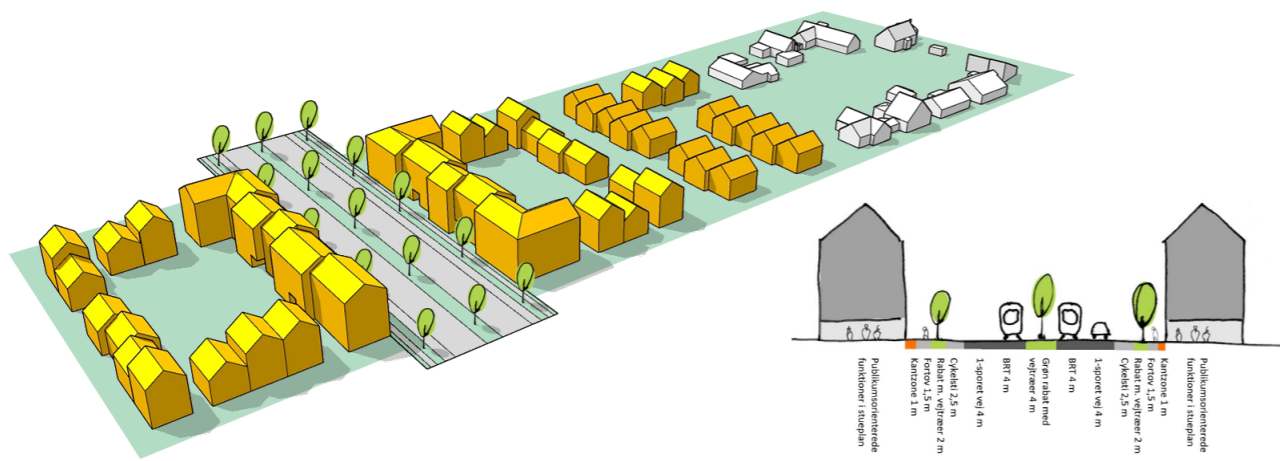
i midterrabbatten bibeholdes ved en BRT-løsning og suppleres med allé træer langs begge vejsider.

Overholdes vejbyggelinjerne fås et gaderum med en bredde på 50 m, men den eksisterende bebyggelse overskrider allerede vejbyggelinjerne på en del af strækningen og gaderummet har en eksisterende bredde på ned til ca. 36 m.

Der gives derfor mulighed for at reducere gaderummets bredde fra facade til facade ned til 34 m. Lidt bredere hvor der er svingbaner. Det gælder for både her og nu scenariet og for fremtidsscenariet. Dette gøres for at skabe et reelt gaderum, der fremmer byliv.



Eksempel på gaderum langs bygaden ved etablering af letbane



Eksempel på gaderum langs bygaden ved etablering af BRT (Bus Rapid Transit).

Ligeledes eksempel på her og nu scenariet uden højklasset kollektiv transport på Skanderbrogvej. Her vil busbanen blot være et almindeligt spor til biler.

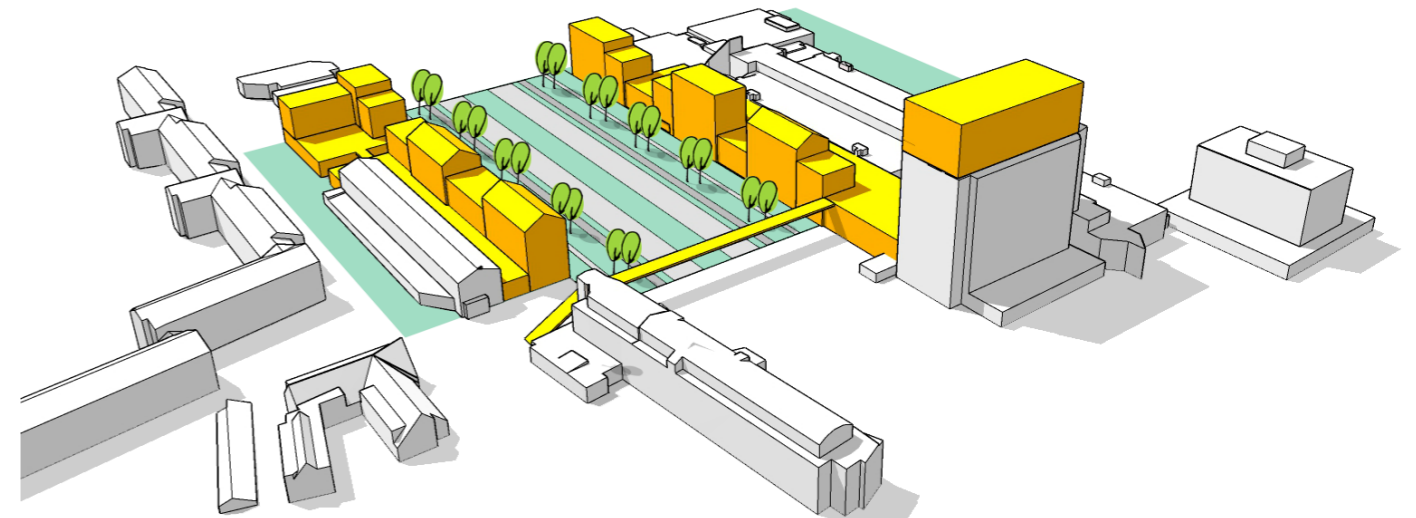
**Ankomstvejen på Viby Ringvej**

På strækningen fra Viby Ringvej til Viby Torv skal hastigheden reduceres fra 70 km/t til 50 km/t. På denne strækning giver vejbyggelinjerne mulighed for et vejrum på 60 m i bredde. I dag er vejrummet op til 90 m bredt og uoverskueligt.

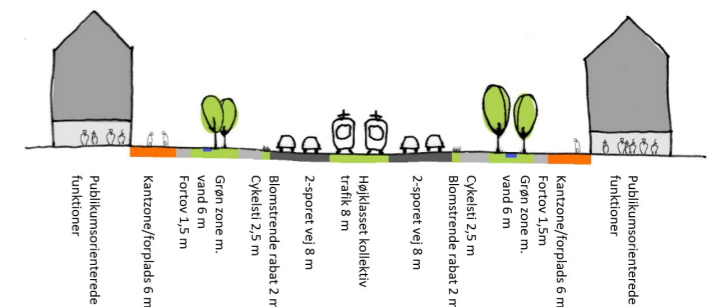
Målet er at gøre vejrummet overskueligt, tilføje byliv og sikre at der fortsat kan afvikles en vis mængde trafik til Aarhus Syd Motorvejen.

Vejens 4 baner og cykelsti i begge sider bibeholdes. Midderrabbatten beplantes med græs og buske indtil der etableres letbane/BRT her. Langs

vejen etableres beplantning, kantzoner og pladszoner, hvor der indtænkes håndtering af regnvand. Ny bebyggelse skal 'hele' huller i bebyggelsesrækken og skabe en bymæssig identitet. Rumdannende dobbelte rækker af vejtræer i grønne rabatter langs begge vejsider skal definere en pladszone foran bebyggelsen og en trafikzone. De skal give vejen et grønt udtryk og sammen med en eventuel vejbro for bløde trafikanter være et markant element.



Eksempel på gaderum langs ankomstvejen ved Viby Ringvej ved etablering af letbane. Ved etablering af BRT (Bus Rapid Transit) vil der være mulighed for beplantning mellem vejbanerne midt i gaderummet.



**Ankomstvejen på Skanderborgvej**

På strækningen fra Viby Ringvej til Viby Torv skal hastigheden sænkes fra 70 km/t til 50 km/t.

Vejbyggelinjerne på Skanderborgvej fra Ringvej Syd til Viby Torv, giver et vejrum på 43 m på Ankomstvejen. I dag er bredden af vejrummet meget forskellig og ved Viby C kun 35 m. Ved skybrud strømmer regnvand fra Ringvej Syd langs Sydsiden af Ankomstvejen.

Målet er at tilføre rummet en blå og grøn karakter gennem beplantning og udnyttelse af regnvandets naturlige strømningsvej.

Cykelstien og fortovet i begge vejsider bibeholdes. Midderrabatten beplantes med minimum en træække, indtil den indrettes med letbane/BRT. På vejens sydside skal skybrudsvejen markeres ved regnbede og 'vandveje', der indrettes med vejtræer, planter, trædesten og andre former for byinventar. På vejens nordside etableres en allé beplantning omkring fortov, pladser og cykelsti.

**Trafikvejen**

Fra Øllegårdsvej til Ringvej Syd kan hastigheden på de nuværende 70 km/t fastholdes.

Vejbyggelinjerne giver et vejrum på 54-64 m for Trafikvejen, som på en kort strækning hæver sig over terræn i forbindelse med krydsning af jernbanen.

Målet er at tilføre rummet samt den eksisterende og kommende erhvervsbebyggelse en grøn, synlig og præsentabel facade mod vejen, der derved får understreget sin karakter af indfaldsvej.

Cykelstien bibeholdes i begge vejsider og suppleres med fortove, hvor det mangler – som minimum fra jernbanen og til Ringvej Syd. Midderrabatten beplantes med græs, indtil den indrettes med letbane/BRT. På hver side af vejen udlægges en minimum 10 m grøn zone i græs, hvor der plantes grupper af relativt høje træer, som spiller op både til bebyggelse og vej. I tilknytning til skråningsanlæg ved jernbanen bibeholdes eller etableres en mere tæt og vild beplantning af træer og buske.

**Mål og retningslinjer for byudviklingen**

- Fra Ormslevvej/Ravnsbjergvej til Aarhus Syd Motorvejen skal der etableres motorvejsramper, for at afhjælpe trafikstigninger på Viby Ringvej, Viby Torv og Skanderborgvej.
- På Skanderborgvej skal der etableres en højklasset kollektiv transportform – Letbane eller BRT.
- Viby Torvs funktion som knudepunkt – hub – for kollektiv trafik skal styrkes.
- Fra Viby Torv til Kongsvang Station skal antallet af vejbaner reduceres fra 4 til 2.
- Skanderborgvej og Viby Ringvej opdeles i 3 strækninger - bygaden, ankomstvejen og trafikvejen, der med beplantning, byinventar og placering af bebyggelse gives hver sin karakter.

De 3 strækninger er:

Bygaden fra Viby Torv til Marselis Boulevard.

Ankomstvejen fra Ringvej Syd og Viby Ringvej/Aarhus Syd Motorvejen til Viby Torv.

Trafikvejen fra Øllegårdsvej til Ringvej Syd.

- Hastigheden på bygaden fra Viby Torv til Marselis Boulevard reduceres fra 60 km/t til 50 km/t.
- Hastigheden på ankomstvejen fra Ringvej Syd til Viby Torv reduceres fra 70 km/t til 50 km/t.
- Hastigheden på ankomstvejen ad Viby Ringvej til Viby Torv reduceres fra 70 km/t til 50 km/t.

- Hastigheden på trafikvejen fra Øllegårdsvej til Ringvej Syd fastholdes på 70 km/t.
- Ny bebyggelse bør placeres helt ud til vejbyggelinjen langs bygaden og ankomstvejen, for at skabe et gaderum.
- Vejbyggelinjerne fastholdes på trafikvejen og ankomstvejen og må ikke overskrides med ny bebyggelse.

Vejbyggelinjerne på Viby Ringvej giver et gaderum på 60 m i bredde.

Vejbyggelinjerne på strækningen fra Ringvej Syd til Viby Torv giver et gaderum på 43 m i bredde.

Vejbyggelinjerne fra Øllegårdsvej til Ringvej Syd giver et gaderum på 54-64 m i bredde.







- På bygaden må vejbyggelinjerne overskrides, så der skabes et gaderum på ned til 34 m i bredde fra Viby Torv til Rosenvangs Allé. Der skal således være en afstand på 17 m til vejmidte fra ny bebyggelse. Ved svingbaner og lignende dog lidt bredere.

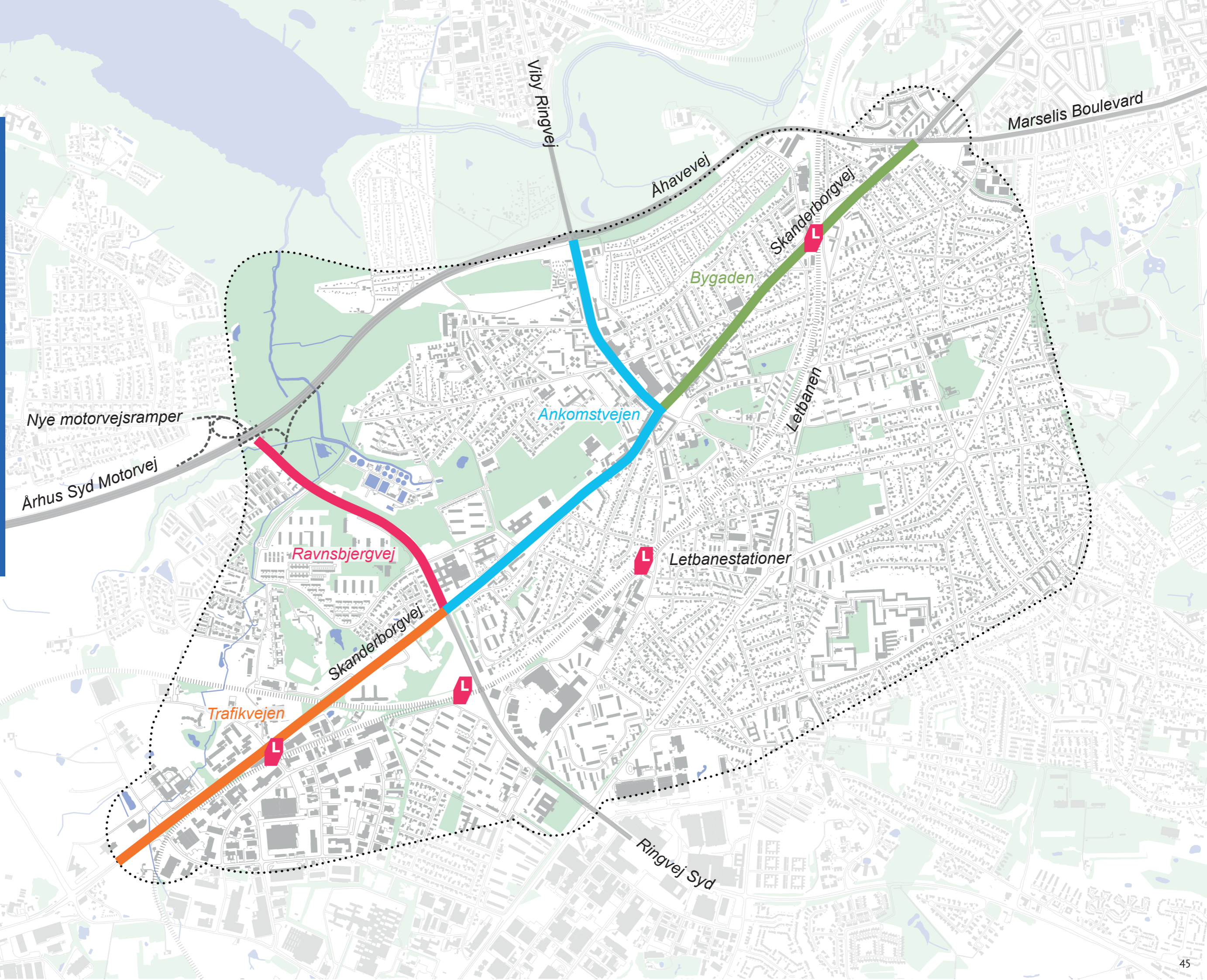
- I kant- og pladszonerne langs Viby Ringvej skal indtænkes håndtering af regnvand på overfladen.
- Langs ankomstvejen fra Ringvej Syd til Viby Torv skal etableres skybrudsveje og i kantzonerne indtænkes håndtering af regnvand.



### STRATEGI #3

#### Signaturforklaring

-  Bygaden  
Hastighedsbegrænsning på 50 km/t.
-  Ankomstvejen  
Hastighedsbegrænsning på 50 km/t.
-  Trafikvejen  
Hastighedsbegrænsning på 70 km/t.
-  Ravnsbjergvej kobles på motorvejen med nye motorvejsramper.
-  Højklasset kollektiv transportform etableres på strækningen. Enten BRT eller letbane.
-  Letbanestationer



Nye motorvejsramper

Arhus Syd Motorvej

Ravnsbjergvej

Trafikvejen

Skanderborgvej

Ankomstvejen

Bygaden

Skanderborgvej

Letbanen

Åhavevej

Marselis Boulevard

Letbanestationer

Ringvej Syd

Viby Ringvej

Aarhus Kommune ønsker med strategien:

- At skabe en tryk bydel, der bidrager med gode sikre forbindelser på tværs af især Skanderborgvej
- At skabe en sammenhængende bydel med forbindelser mellem bydelens områder og funktioner
- At sikre kvalitative forhold for de bløde trafikanter inden for helhedsplanens område
- At mindske barriereeffekten på Skanderborgvej og Viby Ringvej

## TRYK OG TILGÆNGELIG

**Det skal være muligt at færdes trykt langs og på tværs af Skanderborgvej uanset om man er ung eller gammel. Derfor skal der indrettes kantzoner, pladser, forpladser, rum og krydsningsmuligheder på Skanderborgvej og Viby Ringvej, der skaber trygge og indbydende miljøer.**

### Reduktion af barriereeffekt

Barriereeffekten er kort fortalt et udtryk for, hvor svært og hvor utrygt det er, at krydse vejen målt op mod det behov og de ønsker der er, for at kunne krydse den. Skanderborgvej er på hele strækningen meget trafikeret og krydses dagligt af mange fodgængere og cyklister typisk via signalanlæg ved sidevejstilslutninger. Det gælder også den del af Viby Ringvej, der indgår i helhedsplanens område omkring Viby Torv. Vejene har således stor barriereeffekt for brugerne af de mange forskellige funktioner, der findes omkring dem.

Et vigtigt element i helhedsplanen er, at tilføre Skanderborgvej og Viby Ringvej nyt trykt byliv og reducere vejenes barriereeffekt ved at indrette flere nye krydsningspunkter, pladser og rum på vejene.

Et centralt område for bylivet langs Skanderborgvej er området omkring Viby Torv. Dette understreges af at området både nu og i fremtiden er knudepunkt for kollektiv trafik. Derfor er det særligt vigtigt at arbejde med vejenes barriereeffekt her.

Det handler ganske enkelt om at skabe et sammenhængende område.

### Viby som satellitter og lukkede øer

"I dag er Viby som en masse satellitter afskåret fra hinanden af vejene og af jernbanen" (citat fra en borger). Områderne ligger uden direkte forbindelse til hinanden og gør bydelen meget usammenhængende. Den store barriereeffekt på Skanderborgvej og Ringvejssystemet forstærker denne manglende sammenhæng. De enkelte bebyggelser skaber samme problem. De ligger som lukkede øer og forholder sig kun til sig selv. Dette gælder især de almene boligområder,

hvor den enkelte bolig og de grønne arealer lige udenfor for vinduet ikke nødvendigvis har en sammenhæng fordi der ingen direkte adgang er til arealerne.

Bydelens separate områder skal forbindes og gennem omdannelse og udbygning ønskes det at bebyggelsen skal åbnes op mod omgivelser og forbindes gennem et sammenhængende net af stier. Både eksisterende og nye forbindelser.

Nye krydsningsmuligheder kan opstå, hvis der etableres en højklasset kollektiv transportform på Skanderborgvej og Viby Ringvej. Nye stationer på strækningen skal bearbejdes, så der skabes nye pladser og nye forbindelser på tværs af vejene. De eksisterende stationer, der i dag ligger skjult, skal desuden synliggøres, så den almindelige borger bliver opmærksom på deres placering. Dette vil også gøre Viby mere sammenhængende med det resterende Aarhus.

### Markante steder til pladser og krydsningspunkter

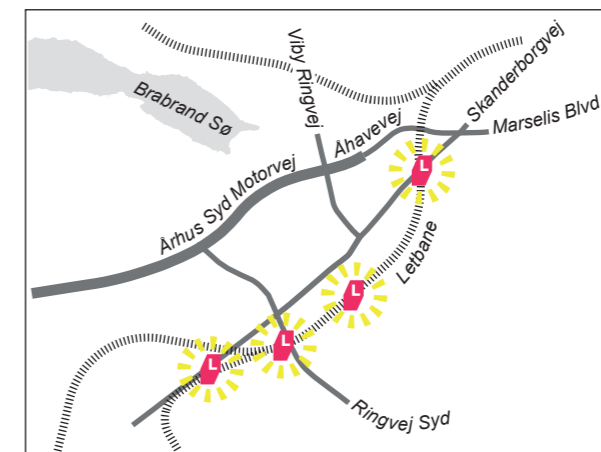
Viby Torv er central for områdets opkobling til de rekreative nærområder ved Brabrand Sø og Marselis Skovene, samt Viby Idrætsanlæg. I en kommende udbygning af området skal sikre forbindelser indtænkes fra Viby Torv til Viby Idrætspark, samt de rekreative arealer, som AarhusVand forventes at indrette i forbindelse med nye regnvandsbassiner, når Viby Renseanlæg flyttes. Fra disse områder skal være let adgang videre til Brabrand Sø. Opkoblingen på Marselis Skovene vil primært ske via områdets eksisterende mindre veje, idet 'cykelveje' gøres synlige og mere trafikalsikre bl.a. i forbindelse med indretning af klimatilpasningsanlæg.



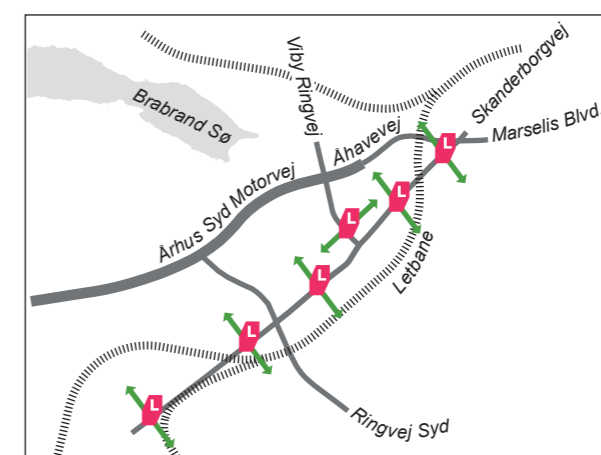
Bydelens separate områder skal forbindes bedre. De virker i dag som satellitter afskåret fra hinanden af vejene og jernbanen.



Nye stiforbindelser skal øge tilgængeligheden.



De eksisterende letbanestationer skal synliggøres.



Ved nye BRT eller letbanestationer langs vejen, skal der skabes nye byrum og sikre forbindelser over vejen i forbindelse der med.



Markante steder til pladسدannelser og krydsningspunkter

Ud over området omkring Viby Torv skal følgende steder og vejryds øst og vest for torvet have særlig opmærksomhed på Skanderborgvej:

- Marselis Boulevard/Åhavevej
- Rosensvang Allé
- Gammel Kongevej/Øster Allé ved Kongsvang Station
- Ormslevvej/Brorsonsvej
- Viby Bibliotek
- Viby Stadion
- Ringvej Syd ved Ravnsbjerg
- Øllegaardsvej ved letbanestationen

Krydset Skanderborgvej og Marselis Boulevard/Åhavevej er centralt i forhold til adgangen til de rekreative områder ved Marselisskovene og Aarhus Bugt, samt Aarhus Ådal og Eskelunden. Ved udbygning af området skal der derfor indtænkes stiforbindelser gennem området, som sammen med mindre pladser og allé beplantning langs Skanderborgvej skal tilføre området bymæssig kvalitet.

I krydset Rosensvang Allé og Skanderborg og i krydset Gammel Kongevej og Øster Allé på hver sin side af Kongsvang station skal etableres en pladsdannelse, hvorfra der er adgang for bløde trafikanter til Kongsvang Station. Gang- og cykelbroen over letbanen på stedet skal synliggøres og kobles sammen en ny tryk forbindelse til stationen i den eksisterende beplantning mellem letbanen og Christian X's Vej.

Mulige pladسدannelser kan også ske hvor Ormslevvej og Brorsonsvej støder op til Skanderborgvej og i tilknytning til Viby Bibliotek.

Et sted på strækningen foran Viby Idrætspark, der i dag er så utryk, at mange forældre vælger at køre deres børn i bil til aktiviteter på stadion, skal etableres en plads og et sikkert krydsningspunkt, hvor bløde trafikanter trygt kan krydse Skanderborgvej.

Sydvest for krydset Ringvej Syd og Skanderborgvej, det såkaldte Ravnsbjergområde, er planlagt en kommende grøn forbindelse fra Brabrand Sø mod de åbne arealer syd for Aarhus ved Slet. I udviklingen af Ravnsbjergområdet skal den grønne forbindelse indarbejdes, herunder koblingen til stisystemerne ved Brabrand Sø. Desuden skal en forbindelse mod syd til Søndervangsskolen og Slet samt en direkte forbindelse til Rosenhøj Station indtænkes.

Ved Øllegaardsvej skal sikres forbindelse for de bløde trafikanter til erhvervsområderne på begge sider af Skanderborgvej.

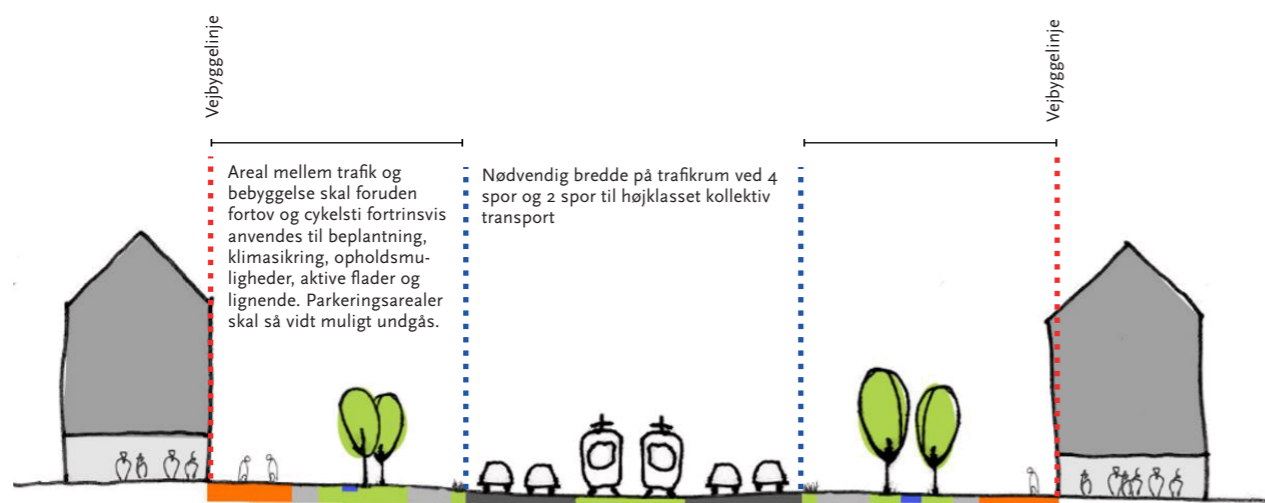
**Tryghed ved aktive kantzoner og grønt**  
Rumdannende allé beplantning langs Skanderborgvej og Viby Ringvej skal give vejen et behageligt grønt udtryk og markere en tydelig grænse mellem trafikrum og opholdsrum. Åbne og bylivsskabende funktioner i stueetagerne og kantzoner og forpladser mellem vej og bebyggelse skal være med til at gøre Viby til en tryk og levende bydel.

Arealer indenfor vejbyggelinjerne, der ikke anvendes til trafik skal i stedet for store parkeringsarealer indrettes med bylivsskabende inventar, opholdsmuligheder, beplantning, klimasikring, aktive flader og lignende, så mellemrummene lever mere trykke og indbydende.

Mål og retningslinjer

- Barriereeffekten på Skanderborgvej og Viby Ringvej skal reduceres med flere sikre krydsningspunkter og forbindelser over vejen. Se nye forbindelser og markante steder til krydsning på kort side 50-51.
- I byudviklingen skal der sikres gode og trykke forbindelser for bløde trafikanter mellem bydelens forskellige områder og bebyggelser. De bløde trafikanter skal direkte og trygt kunne færdes mellem områdets forskellige funktioner, så cyklen eller turen til fods gøres attraktiv og til det lette valg.
- Indretning af kantzoner, forpladser, pladser og torve skal understøtte et trygt, blomstrende og levende bymiljø og give mulighed for enten leg og sport eller ro og fordybelse.
- Området omkring Viby Torv skal indrettes med blik for de bløde trafikanter og understøtte alle trafikanters behov for krydsning. Eventuelt som krydsninger i forskellig niveau, eksempelvis en broforbindelse fra taget af Viby Centret over Viby Ringvej.
- Ved omdannelse og renovering af eksisterende boliger skal der sikres bedre og helst direkte adgang fra boligerne til bebyggelsens opholdsarealer. Dette gælder også for nybyggeri.

- Adgang og forbindelser til stoppesteder og stationer for den kollektive trafik skal være let, tryk og synlig i gadebilledet. Stoppesteder og stationer skal være godt oplyste og indeholde de nødvendige faciliteter for ophold, cykelparkering m.m.
- Der skal i forbindelse med nye stationer til højklasset kollektiv transport etableres pladسدannelser og sikre forbindelser over Skanderborgvej og Viby Ringvej.
- Tilgængeligheden og synlighed af letbanestationerne skal styrkes og sammentænkes med byudviklingen.
- Krydsningspunkter for lette trafikanter skal placeres strategisk i forhold til standsningssteder for den kollektive trafik.
- Arealer indenfor vejbyggelinjerne, der ikke anvendes til trafik skal indrettes med opholdsmuligheder, beplantning, bylivsskabende inventar, klimasikring og lignende fremfor parkering.



Arealer mellem trafikrum og vejbyggelinje skal indrettes med bylivsskabende inventar, der kan fjernes igen, såfremt en del af arealet i fremtiden skal anvendes til vejudvidelse.



Det siger borgerne...

# STRATEGI #4

## Signaturforklaring

- Grøn korridor og ny stiforbindelse
- Nye stiforbindelser
- Eksisterende primær stiforbindelse
- Eksisterende sekundær stiforbindelse
- Markante steder til pladsdannelse og krydsningspunkter

Århus Syd Motorvej

Viby Ringvej

Åhavevej

Marselis Boulevard

Skanderborgvej

Letbanen

Skanderborgvej

Ringvej Syd

## VAND OG NATUR I VIBY

**Håndtering af stadig større regnvandsmængder, indbydende grønne rekreative arealer og bedre forbundne områder skal være med til at skabe kvaliteter i bymiljøerne omkring Skanderborgvej.**

### Vand er en ressource

Klimaforandringerne betyder, at vi i Danmark oplever stadig flere kraftige regnskyl og voldsomme skybrud. Vi forventer således, at der alene ved skybrud falder 40 procent mere regn i løbet af de næste 50 år. De øgede regnmængder betyder, at kapaciteten i kloaksystemet mange steder allerede i dag er for lille. Det overskydende vand løber derfor som en urensset blanding af spildevand og regnvand ud i søer, vandløb og Aarhus Bugt. Det overskydende vand kan desuden forårsage oversvømmelser af kældre, veje og grønne områder. Vi mangler med andre ord plads i kloaksystemet – ikke mindst i fremtiden.

For at håndtere vandmængderne bedre er vi i Aarhus Kommune allerede i fuld gang med at adskille regnvand og spildevand. Det gør vi for at skabe mere kapacitet i kloaksystemet og begrænse skader som følge af indtrængende vand ved skybrud. Frem til 2040 arbejder Aarhus Vand, som står for anlægsarbejdet, med at klimatilpasse kloaksystemet i Viby. Det vil sige, at der skabes mere plads i ledninger under jorden til spildevandet og bedre mulighed for at aflede en større del af regnvandet på veje, i grøfter og i render. Regnvandet anses som en ressource, der, når det afledes på overfladen, kan bruges til forskønnelse og rekreative formål f.eks. som regnvands-søer, regnvandsbede og vandkanaler.

### Viby og vandet

Viby ligger som et knudepunkt mellem flere vigtige rekreative områder: Århus Ådal, Marselisborgskovene, kysten og Aarhus City. Skanderborgvej og jernbanen deler Viby og udgør to barrierer i landskabet. Nærhed til natur og rekreative arealer er attraktivt og med til at skabe en god by. Viby kan kobles tættere sammen med de nævnte rekreative

områder, hvis vi synliggør og forstærker forbindelserne på tværs af Skanderborgvej.

En stor del af Viby ligger på den sydlige skråning af Århus Ådal, hvorfra terrænet flader jævnt mod nord til Aarhus Å og Brabrand Sø. Den centrale del Viby – krydset ved Viby Torv – ligger i bunden af ådalen. Krydset er udsat ved skybrud, hvor der kan løbe vandmængder større end der løber i Århus Å.

### Grøn korridor og forbindelser

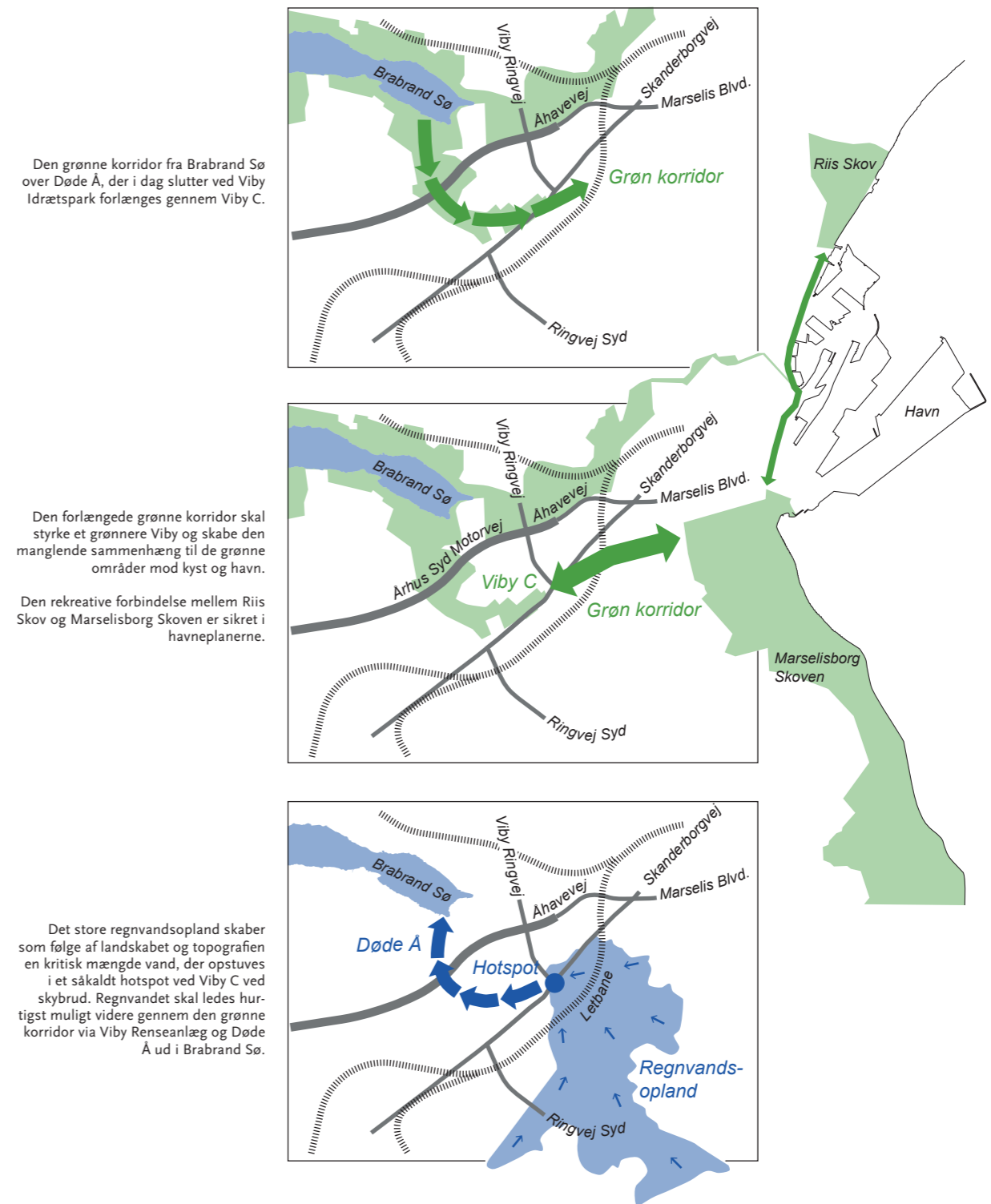
Aarhus Kommune ønsker at skabe en grøn korridor for den bløde trafik gennem Viby mellem Brabrand Sø, Marselisborgskovene og Aarhus City.

Viby Renseanlæg nedlægges. Området, hvor renseanlægget lå, vil i stedet blive indrettet med bassiner til forsinkelse og rensning af regnvandet, før det udledes i Døde Å og Brabrand sø. Regnvandsbassinerne skal indrettes, så arealet også kan anvendes rekreativt. På den måde vil arealet på sigt blive et nyt grønt område i byen mellem ådalen og Viby boldbaner. Området vil komme til at indgå i den grønne korridor mellem Brabrand Sø og Marselisborgskovene.

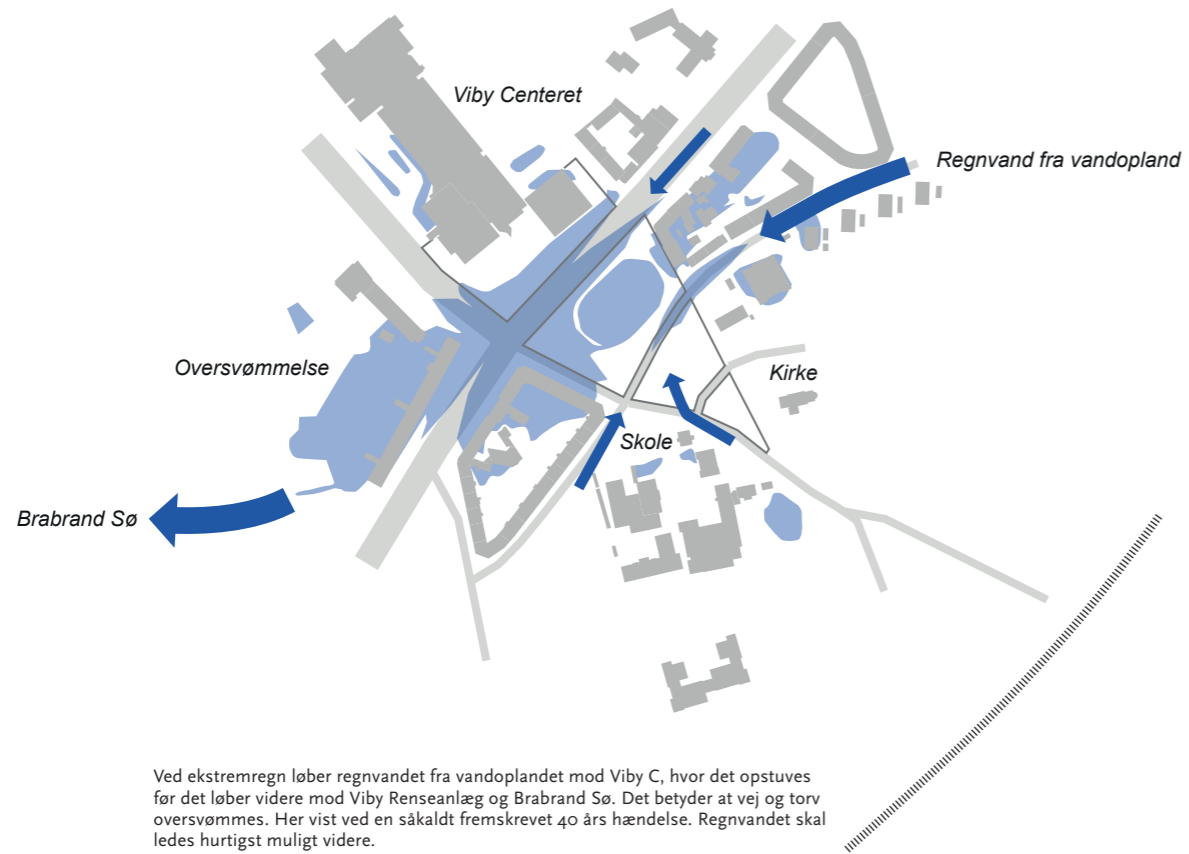
På modsat side af Skanderborgvej skal denne grønne korridor opgraderes og tydeliggøres mod Marselisborgskovene, havet og City, hvor den kun er sporadisk synlig i dag. Tilsvarende skal andre forbindelser og grønne områder langs og på tværs af Skanderborgvej styrkes. Det gælder forbindelsen Eskelund, Hammelbanen og de eksisterende og planlagte rekreative cykelstier (KP17). Det gælder en sammenkobling mellem de øvrige små parker og grønne områder i tilknytning til eksisterende boligområder, f.eks. omkring Ravnsbjerg, Viby Kirke, Grundvigsparken og AGF's baner ved Terp Skovvej.

Aarhus Kommune ønsker med strategien:

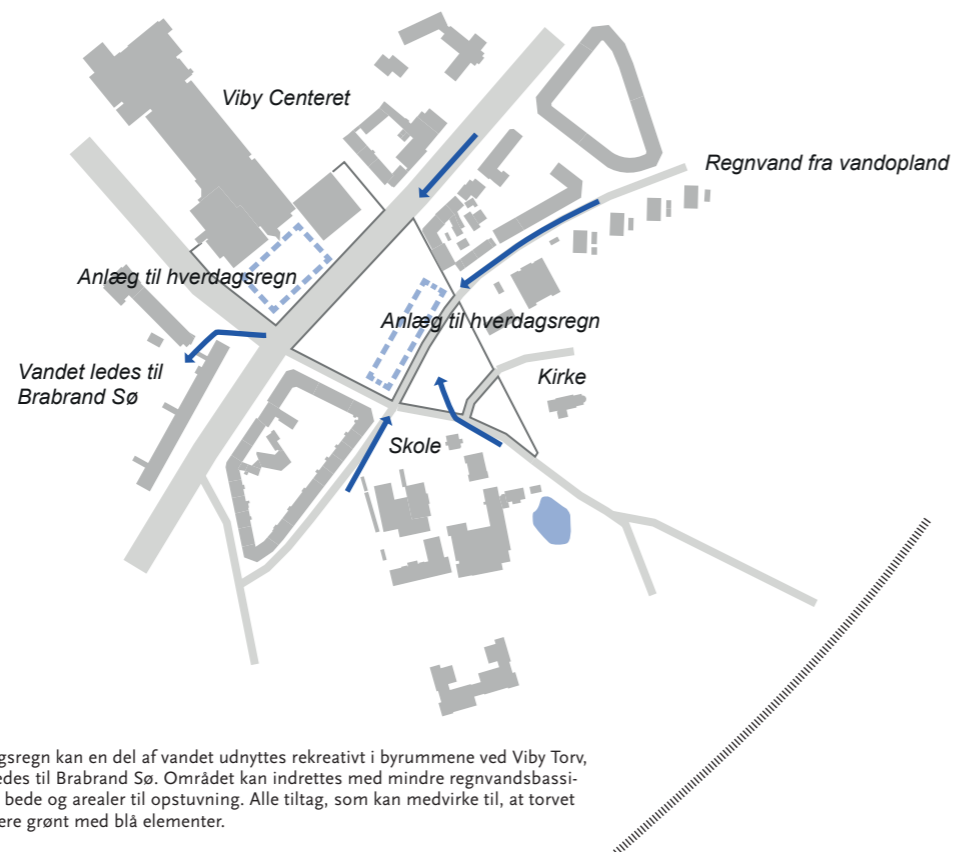
- At skabe identitet i områder i form af grønne elementer og vand
- At fredeliggøre områder, herunder veje i forbindelse med klimatilpasning
- At bringe kvalitet på pladser og torve i form af vand og grønne elementer som træer og regnbede
- At bringe kvalitet i arkitekturen ved at tænke vandet ind som en del af nye byggerier og udformning af udearealer og byrum
- At skabe nye og forbedre eksisterende rekreative områder



Et hovedgreb i planlægningen er at binde den blå og grønne struktur sammen i Viby.



Ved ekstremregn løber regnvandet fra vandoplandet mod Viby C, hvor det opstoves før det løber videre mod Viby Renseanlæg og Brabrand Sø. Det betyder at vej og torv oversvømmes. Her vist ved en såkaldt fremskrevet 40 års hændelse. Regnvandet skal ledes hurtigst muligt videre.



Ved hverdagsregn kan en del af vandet udnyttes rekreativt i byrummene ved Viby Torv, inden det ledes til Brabrand Sø. Området kan indrettes med mindre regnvandsbassiner, grønne bede og arealer til opstuvning. Alle tiltag, som kan medvirke til, at torvet fremstår mere grønt med blå elementer.



### Faktaboks om grønne og blå forbindelser

#### Grøn korridor

Den grønne korridor, som strækker sig fra Brabrand Sø til Marselis Skovene, varierer i udstrækning og udtryk. Den er et udtryk for de steder inden for helhedsplanens område, hvor Aarhus Kommune hovedsageligt prioriterer grønne og blå tiltag i form af flere træer, flere grønne arealer, mere vand og andre rekreative tiltag.

På strækket fra Brabrand Sø til Viby Stadion, vil den fremtræde sådan, som de fleste nok forventer en grøn korridor ser ud, med stier gennem naturområder, langs vandløb, små skovbevoksninger, grønne fællesområder mellem bebyggelser og i kanten af idrætsanlæg. Hen over Viby Torv vil korridoren fremtræde som 'små øer' eller 'perler' på en snor frem for som en egentlig korridor. Her vil den bestå af vejtræer samt pladser indrettet med vandrender og mindre vandbassiner, suppleret med beplantning og byinventar, der indbyder til ophold og byliv.

På strækket fra Viby Torv og videre til Marselis Skovene vil korridoren bygge på de små parker, kirkegårde, idrætsbaner eller grønne 'pletter', der allerede findes i området. Desuden vil AarhusVands arbejde med at adskille spildevand og regnvand bidrage til at synliggøre

korridoren, da AarhusVand her vil indrette anlæg til at forsinke regnvandet på de mindre veje i korridoren. Det vil sige, der vil blive etableret små regnbede med tæer og blomster, som tilfører korridoren nye grønne og blå elementer.

#### Grønne forbindelser med blåt

Grønne forbindelser med blåt skal bibringe bybilledet et grønt og blåt element. De skal berige bybilledet med vejtræer og grønne pladser og de skal sikre en hensigtsmæssig håndtering af regn- og skybrudsvand.

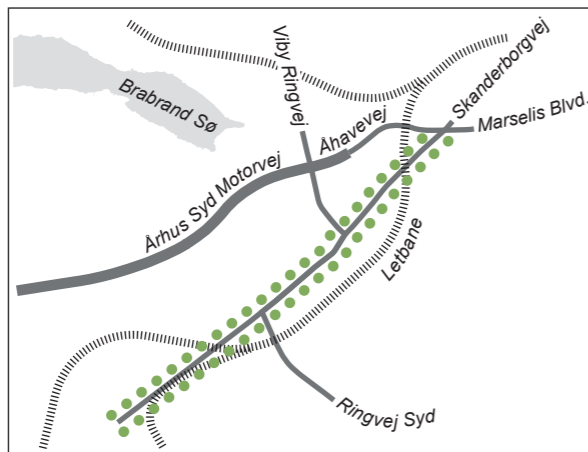
De skal derudover medvirke til at sikre færdslen for de bløde trafikanter på kryds- og tværs af Skanderborgvej til de forskellige funktioner – naturområder, skoler, indkøbsmuligheder, kulturtilbud m.m.

I forbindelse med håndteringen af regn- og skybrudsvand skal der arbejdes med såkaldte LAR-løsninger (lokal afledning af regnvand). Det vil sige vandrender, bassiner, vejbede med beplantning og lignende. Derudover skal anlæggene bidrage til at bringe hastigheden ned på vejene, så de bliver trygge at færdes ad for bløde trafikanter.

### Allétræer langs Skanderborgvej

Skanderborgvej havde tidligere karakter af allé med allétræer på strækningen. Et markant grønt træk, der fremadrettet bør forstærkes i byudviklingen.

Af målebordsblade fra 1900-tallet fremgår det, at Kongevej (Skanderborgvej) var omkranset af en allé af træer, der blev mere og mere tydelig, jo nærmere man kom på Aarhus. Alléen blev imidlertid udtyndet i takt med byudviklingen, som især fra omkring 1925 tog fart. Det er den allé af vejtræer fra Viby til Aarhus, der ønskes genskabt.



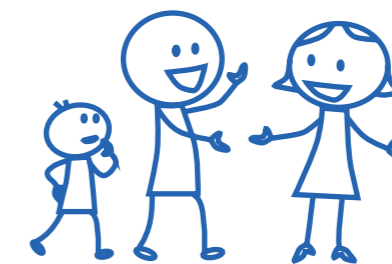
Princip for genetablering af allékarakter fra den tidligere Kongevej med nye træer langs Skanderborgvej.

### Mål og retningslinjer for byudviklingen

- Den grønne korridor fra Brabrand Sø over Viby Idrætspark og Viby Torv til Marselissskovene, Aarhus Bugten og City skal tydeliggøres og styrkes for de bløde trafikanter.
- Nye og eksisterende grønne og blå forbindelser på tværs af og langs Skanderborgvej skal styrkes og udbygges.
- Den grønne korridor og forbindelserne på tværs af Skanderborgvej skal synliggøres ved:
  - At koble dem til eksisterende og nye grønne områder.
  - At bruge klimaløsninger til fredeliggørelse af veje.
  - At bruge regnvandet til at skabe og udbygge blå og grønne forbindelser for bløde trafikanter.
- Regnvand skal udnyttes som en rekreativ ressource i byudviklingen.
- I udformningen af klimaløsninger skal hensynet til tilgængelighed og sikkerhed vægtes højt.
- Det skal sikres, at de store regnmængder ved skybrud ledes hen, hvor vandet ikke gør skade.
- Allékarakteren med træer langs Kongevej skal genskabes langs Skanderborgvej.
- Ved nybyggeri skal regnvand tænkes ind som en ressource i udformning af opholdsarealer og nye bygningers arkitektur.
- I nybyggeri og ved reovering af eksisterende bebyggelse skal uanvendelige græsarealer gøres tilgængelige og omdannes til rekreative grønne områder.
- I nybyggeri og ved reovering af eksisterende bebyggelse skal regnvand tænkes ind ved:
  - At sikre at skybrudsvand ledes hen, hvor skaderne er mindst
  - At bruge regnvandet i arkitekturen



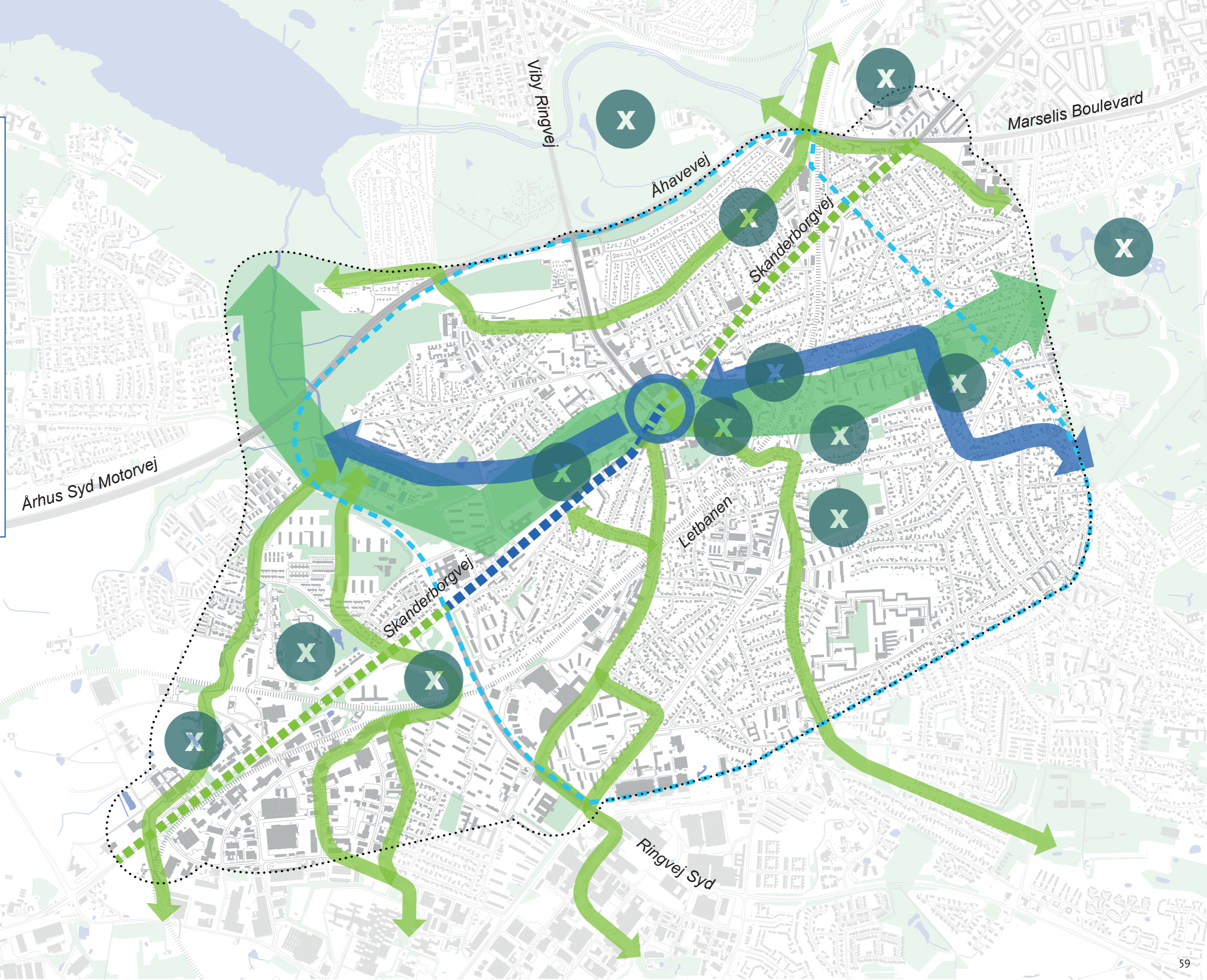
Historiske fotos fra omkring 1930'erne, hvor Kongevej ses med allétræer.



Det siger borgerne...

Signaturforklaring

- Grøn korridor
- Grønne forbindelser
- Vandets strømningsvej ved nedbør
- Grønne mødesteder
- Område for separering af regn- og spildevand
- Skanderborgvej med grøn identitet
- Skanderborgvej med blå og grøn identitet
- Punkt hvor regnvand opstaves



## ZOOM PÅ VIBY C

**I det følgende zoomes der ind på Viby C og gives et kvalificeret bud på, hvordan området omkring Viby Torv kan tage sig ud i fremtiden.**

### Investeringslyst

Der er stor investeringslyst i Viby C. Med nye projekter følger en økonomi, der kan være med til at forbedre forholdene for alle vibyensere og gøre Viby til en bedre by. Som nævnt i starten af helhedsplanen, skal vi sørge for gode byggemuligheder de rigtige steder og med det rigtige indhold. På den måde kan vi skabe en styrket servicesektor, flere arbejdspladser, bedre boligmuligheder, mere kvalitet i det grønne og en mere bæredygtig bydel. Derved skabes en blandet by med en varieret beboersammensætning.

Som visionen nævner, skal Viby bygges bedre. Dette gælder også for Viby C, hvor der skabes et stærkt bycentrum.

Alle nye projekter skal følge helhedsplanens retningslinjer og arbejde ind i de strategier, der ligger for byudviklingen. Det betyder, at alle nye projekter skal igennem de 5 strategier og skal kunne svare på, hvordan der arbejdes på at opfylde dem.

### Samskabelse og inddragelse

Der er i forbindelse med helhedsplanen blevet foretaget en grundig inddragelse af interessenter og borgere i området. For Viby C har der været afholdt mange workshops med en bred deltagerkreds. Resultatet af samarbejdet er et bud på, hvordan Viby C kan komme til at se ud i fremtiden.

### Situationsplan for Viby C

På de næste sider fremgår et samlet overblik over, hvordan Viby C kan tage sig ud i fremtiden. Situationsplanen er et bud på bydelens udvikling efterfulgt er nærmere beskrivelser af hvert delområde.

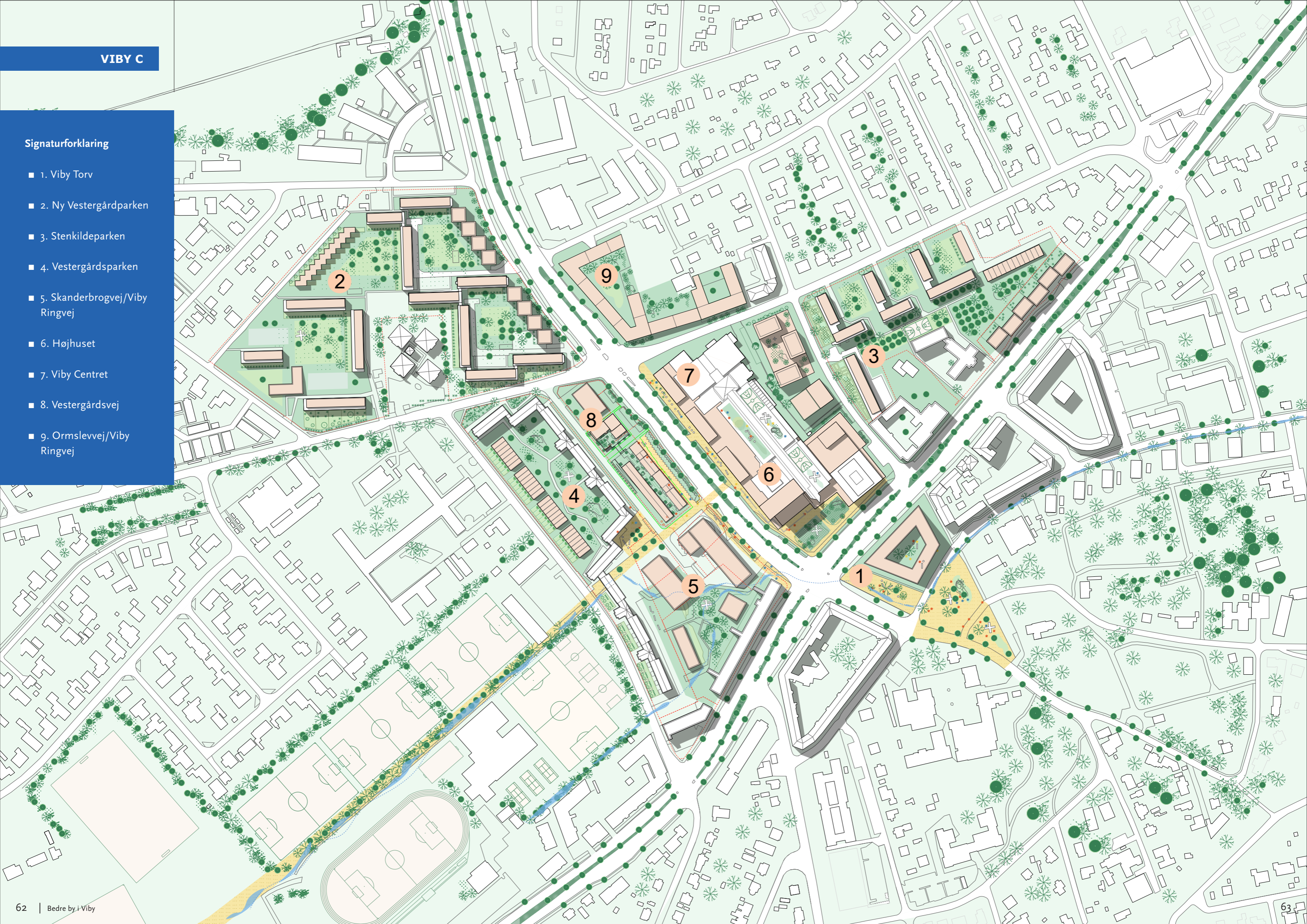
### Mål og retningslinjer for Viby C

- De 5 strategier inklusiv mål og retningslinjer skal følges.



Signaturforklaring

- 1. Viby Torv
- 2. Ny Vestergårdsparken
- 3. Stenkildeparken
- 4. Vestergårdsparken
- 5. Skanderbrogvej/Viby Ringvej
- 6. Højhuset
- 7. Viby Centret
- 8. Vestergårdsvej
- 9. Ormslevvej/Viby Ringvej





## TORVEDANNELSE PÅ VIBY TORV

Viby Torv er det store sociale og levende centrum i bydelen. Fra det livlige knudepunkt med højhuset som den urbane markør omkring de to krydsende hovedfærdselsårer til det mere stille og historiske byrum ved kirke og skole.

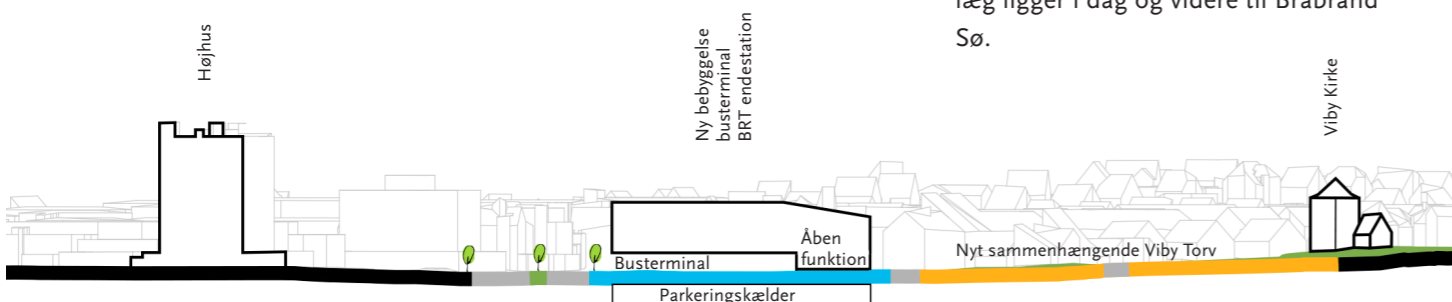
Der skal etableres en mere tydelig opdeling mellem storby og landsby på nord- og sydsiden af Skanderborgvej. På landsbysiden, hvor Viby Kirke, Viby Skole og Viby Torv er, skal der skabes et reelt sammenhængende landsbytorv i stedet for de mange usammenhængende parkeringsarealer, der er i dag.

### #1 Den favnende bydel

En ny torvedannelse bliver et af Vibys mest markante nye mødesteder. Parkeringsarealerne afgrænset af Grundtvigsvej, Kirkevej og Gangstien mellem Viby Skole og Viby Kirke omdannes til ét samlet torveareal.

Kirkevej omdannes fra almindeligt vejarreal til sivegade og bliver en del af det nye torv, så torvet strækker sig helt fra skole til kirke. Kirkevej lukkes ikke helt for trafik, så der fortsat er mulighed for at hente og bringe børn til skolen. Ens og sammenhængende belægning samt ny beplantning angiver det nye torv. Ønskes der fastholdt parkeringspladser, kan torvearealet anvendes til parkering, når der ikke er torveaktiviteter og friholdes for biler, når aktiviteterne pågår - på samme måde som vi kender det fra Ingerslevs Boulevard på Frederiksbjerg.

Illustration af hvor principsnittet er taget i planen.



Principsnit mellem højhus og Viby Kirke. Her ses snit gennem ny bebyggelse på Viby Torv, hvor busterminal placeres under bebyggelsen. Eksisterende parkeringspladser kan flyttes i parkeringskælder.

### #2 Arkitektur og byliv

Parkeringsarealet på Viby Torv mellem Skanderborgvej og Grundtvigsvej kan anvendes til byudvikling i form af ny bebyggelse, fjernbusterminal og endestation for en BRT-linje på Viby Ringvej. En ny bebyggelse med en åben og gerne offentlig funktion, vil styrke bylivet på torvedannelsen. Busterminal og BRT endestation i forbindelse med ny bebyggelse vil styrke Viby C som det mest levende område i bydelen og gøre det til en kollektiv transport hub. Der skal sikres en sigtelinje fra Viby Ringvej til Viby Kirke, for at fastholde kirken som en markant og vigtig bygning i Viby C.

### #3 Fra vej til gade

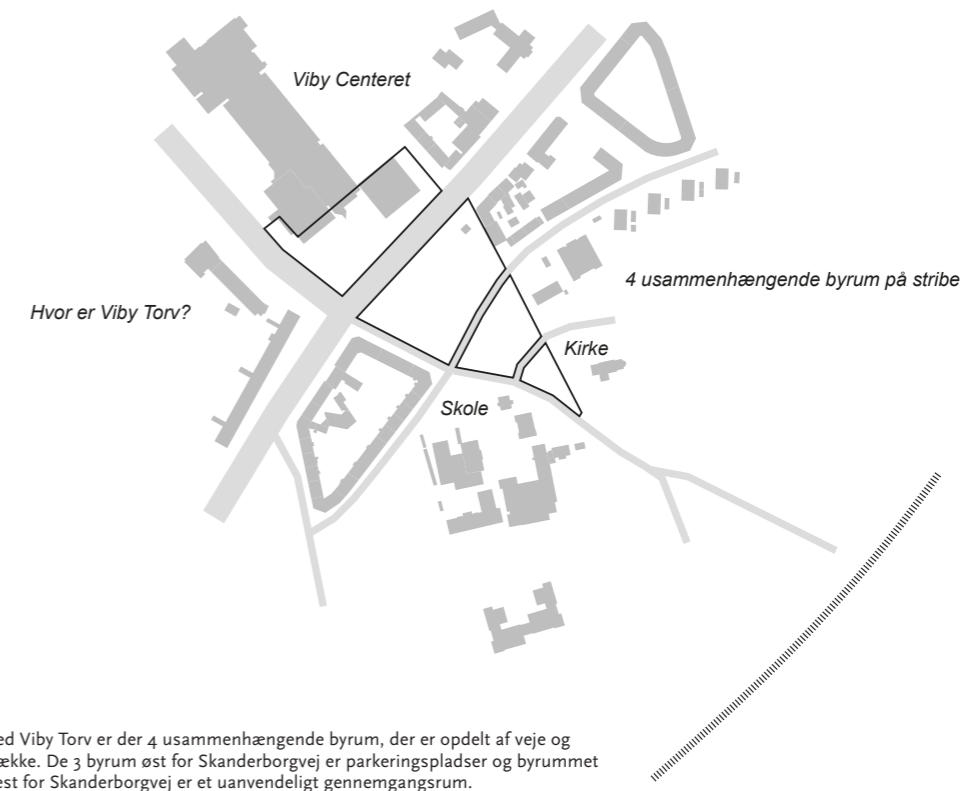
En ny bygning overfor Viby Centret vil være med til at skabe et attraktivt og velproportioneret gaderum.

### #4 Trygt og tilgængeligt

En ny torvedannelse, Kirkevej som sivegade og en ny åben bebyggelse vil gøre hele området omkring torvet mere tilgængeligt.

### #5 Vand og natur i Viby

Ved hverdagsregn kan en del af vandet udnyttes rekreativt inden det ledes videre til Brabrand Sø. Området kan indrettes med mindre regnvandsbassiner, grønne bede og arealer til opstuvning. Alle tiltag, som kan medvirke til at torvet fremstår mere grønt med blå elementer. Ved ekstremregn bliver torvet oversvømmet og regnvandet ledes til kommende regnvandsbassiner, der hvor Viby Renseanlæg ligger i dag og videre til Brabrand Sø.



Ved Viby Torv er der 4 usammenhængende byrum, der er opdelt af veje og hække. De 3 byrum øst for Skanderborgvej er parkeringspladser og byrummet vest for Skanderborgvej er et uanvendeligt gennemgangsrum.



Der skabes en reel sammenhængende torvedannelse mellem skole og kirke. Kirkevej omdannes til sivegade og bliver en del af det nye torv, så det strækker sig helt fra skole til kirke.

Den ovale parkeringsplads kan anvendes til byudvikling, busterminal og endestation for BRT på Viby Ringvej, hvilket er med til at styrke Viby C som kollektiv transport hub.

## OMRÅDEFORNYELSE AF NY VESTERGÅRDPARKEN, VESTERGÅRDPARKEN OG STENKILDEPARKEN

Mange af de danske almene boliger blev bygget i 50'erne, 60'erne og 70'erne – ligesom flere af ALBOAs afdelinger i Viby C. Selvom de dengang var meget moderne, er bygningerne i dag mange steder nedslidte. Store udearealer bliver brugt for lidt og en stigning i tilflytningen af ressourcetsvage beboere betyder, at beboersammensætningen i dag ikke længere afspejler det omkringliggende byområde. Det kalder på handling, hvis ikke de almene områder skal stå tilbage med utidssvarende boliger, mens resten af Viby udvikler sig. Derfor vil Aarhus Kommune og ALBOA i fællesskab udarbejde en samlet plan for de almene boligområder, der kobler sig til den øvrige udvikling, for at sikre at Viby forbliver en attraktiv bydel både at bo i og at investere i.

### #1 Den favnende bydel

I Viby skal der være plads til alle uanset indkomst, baggrund og alder. Det er vigtigt at styrke sammenholdet på tværs og at skabe en mere varieret beboersammensætning, så mennesker mødes på tværs af kulturer og socio-økonomiske skel. Det er kommunens hensigt, at løfte

ALBOAs områder både fysisk og socialt ved at forbedre standarden af den nuværende boligmasse og samtidig tilføje private boliger til områderne. Alboa ønsker også, at der i fremtiden opføres nye almene boliger, som erstatning for almene boliger som evt. nedlægges. Ved at kombinere de forskellige boligtyper, skabes der en blandet by, hvor almene og private boliger ligger side om side. For at det kan ske, er det en mulighed at frasælge ubebyggede arealer til private udviklere, samt at frasælge enkelte områder med almene boliger, hvor disse arealer kan bidrage til en bedre bystruktur ved at tilføje en helt anden type byggeri. Den blandede beboersammensætning kan være med til at gøre området omkring Viby Torv til et ressourcestærkt og fremtidssikret nabolag.

### #2 Arkitektur og byliv

ALBOAs boligområder er udtryk for den tid, de er opført i. En samlet plan for områderne skal tage afsæt i områdernes kvaliteter og sikre forbedringer, der hvor der er brug for det. Noget af byggeriet trænger til modernisering og noget af byggeriet lukker sig for meget om sig

selv. I en ny samlet plan for områderne skal der være fokus på indbydende og spændende arkitektur, og der skal skabes plads til nyt byliv i et godt samspil med lokalområdet og mellem nyt og renoveret byggeri.

### #3 Fra vej til gade

Ankomsten til områderne og de enkelte opgange skal gøres venligere og mere indbydende. Det skal ske ved at modernisere og lysne alle opgange, forbedre den generelle tilgængelighed og øge antallet af udgange til de grønne arealer.

### #4 Tryk og tilgængelig

Udearealerne i og omkring de almene boligområder skal være trygge og attraktive mødesteder. Det skal ske ved at opdele uderummene i de almene boligområder, så der skabes mere veldefinerede og tematiserede rum med klart ejerskab – og som indbyder til at blive brugt. Andre greb kan være private forhaver, direkte udgang fra stueetage og aktive kantzoner. Ved at tilføje nye boligtyper i randområderne på de almene arealer, skabes der tryghed i udearealer, som vil føles mere private, og som herved også støjafskærmes fra den tunge trafik i området.

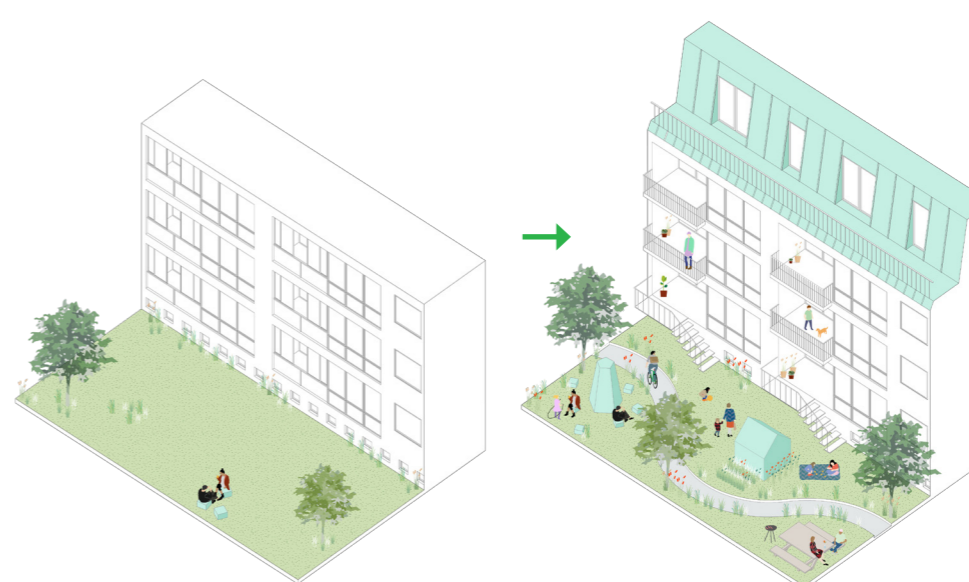
### #5 Vand og natur i Viby

I fremtidens almene boligområder i Viby skal det grønne aktiveres. Det skal ske ved at skabe grønne og blå forbindelser på tværs af afdelingerne og de omkringliggende områder. Områderne skal være rige på natur, opholdsarealer og rekreative funktioner såsom legepladser, siddenicher og stiforløb. De blå forbindelser skal fortrinsvis etableres for at lede den stigende regnmængde trygt ud i Brabrand Sø, men vil også bidrage som stiforbindelser, natur- og opholdsarealer med grønne korridorer/lavninger i de lange perioder, hvor der ikke løber vand i dem.

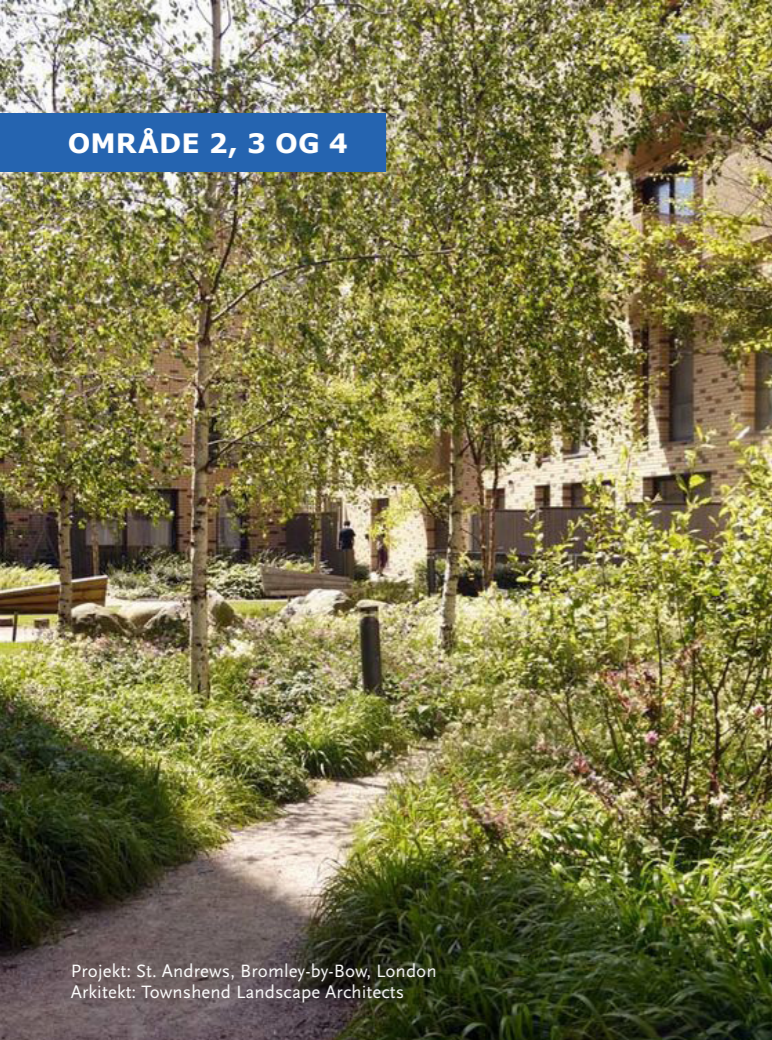


Principper for renovering og omdannelse af de almene boliger vist med før og efter skitser.

Der bygges ovenpå, etableres altaner og skabes direkte adgang til udearealer, der opgraderes og gøres anvendelige med stiforbindelser, beplantning og en tydeligere forståelse af private, semi-private og offentlige områder.



OMRÅDE 2, 3 OG 4

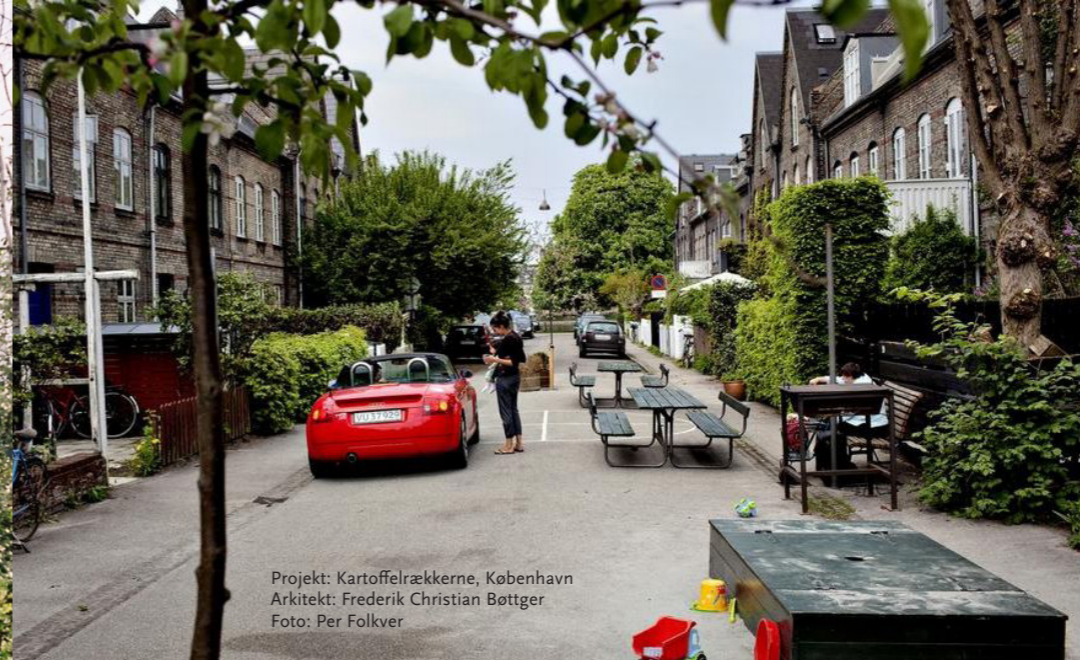


Projekt: St. Andrews, Bromley-by-Bow, London  
Arkitekt: Townshend Landscape Architects



Referencebilleder for hvordan renovering og omdannelse af almene boliger og udearealer i Ny Vestergårdsparken, Vestergårdsparken og Stenkildeparken kan komme til at se ud.

Projekt: Inujima Life Garden, Japan  
Arkitekt: Kazuyo Sejima  
Landskab: Akarui Heya



Projekt: Kartoffelrækkerne, København  
Arkitekt: Frederik Christian Böttger  
Foto: Per Folkver



Projekt: Etaget, Stockholm  
Arkitekt: Kjellander Sjöberg



Billede fra Aarhus  
Kommuneplan 2017



Projekt: Jacob Ballas Children's Garden, Singapore  
Arkitekt: Zürich Collaboratives  
Landskab: Bas&G



Projekt: Town Centre Renewal, Belgien  
Arkitekt: 360 Architects  
Landskab: Bureau Bas Smets



Projekt: Entlisberg, Zürich, Schweiz  
Arkitekt: Meierhug Architekten



Projekt: Rosenhøj, Aarhus  
Arkitekt: Effekt, Arkitema



Projekt: Berghora Gårdrum, København  
Arkitekt: VEGA Landskab



Projekt: Barcelona Rambla  
Arkitekt: Lola Domènech Arquitecta



Projekt: Byhusene på Islands Brygge, København  
Arkitekt: Vandkunsten

## SKANDERBORGVEJ/VIBY RINGVEJ

Hjørnet af Skanderborgvej og Viby Ringvej fremstår i dag med to erhvervsbygninger med flere virksomheder i hver. Her ligger blandt andet fastfoodkæderne McDonald's og Domino's, Nordea og Itadel, mens der ud mod Viby Ringvej er en række parkeringspladser.

### #1 Den favnende bydel

Der skal skabes en blandet bydel med boliger, arbejdspladser, handelsmuligheder og en stærk servicesektor nær kollektiv transport. Derudover skal fællesskabet styrkes eksempelvis ved at sikre flere mødesteder. Dette hjørne af Viby C kan omdannes, så disse ønsker imødekommes.

Der gives mulighed for at favne endnu bredere end tilfældet er i dag. Et eller flere højere byggerier på stedet vil give mulighed for erhverv og boliger, der ikke findes i Viby i dag. Et højere byggeri vil supplere det eksisterende højhus ved Viby Centeret og vil give udsigt til blandt andet bugten fra de øverste etager.

Bag de eksisterende eller muligvis nye erhvervsdomiciler ud mod vejen, skal der etableres et grønt byrum - et nyt centralt mødested i Viby, der ligger godt i forhold til eftermiddagssolen og som er forholdsvis afskærmet fra støjen fra de omkringliggende veje. De eksisterende parkeringspladser kan placeres under byrummet. Alboas nuværende administrationsbygning vil ligge ud til det nye byrum og der har været fremsat idéer om at omdanne administrationsbygningen til fælleshus eller lignende til gavn for hele området.

### #2 Arkitektur og byliv

Det er ambitionen, at et eller flere nye høje byggerier skal være af høj arkitektonisk kvalitet og gerne som et fixpunkt for Viby C i sammenhæng med det nuværende højhus. Det nye grønne byrum vil give mere aktivitet til området og det er afgørende at de omkringliggende bebyg-

gelsers anvendelse og indhold er delvist udadvendte, så byrummet bliver levende.

### #3 Fra vej til gade

En omdannelse af området vil være med til at sikre Viby C som et spændende centrum og vil bidrage til storbykarakteren på denne side af Skanderborgvej. Flere træer, aktive og udadvendte stueetager, anvendelige kantzoner og færre eller ingen parkeringspladser på terrænen ud mod Viby Ringvej vil være med til at skabe et gaderum, der fordrer det gode byliv.

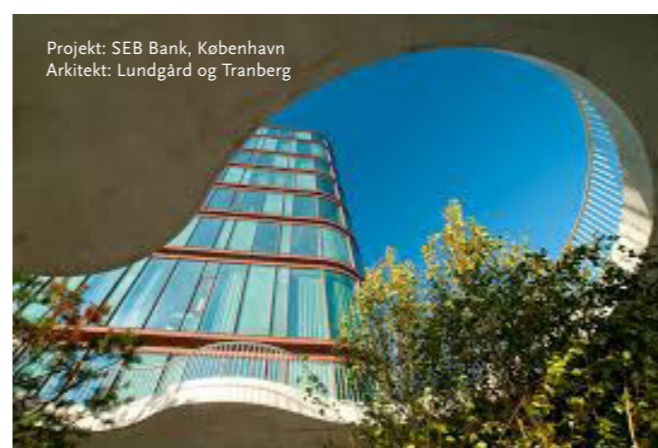
### #4 Tryk og tilgængelig

I dag fremstår gårdrummet som et asfalteret parkeringsareal. Det nye grønne have- og byrum vil være trygt med stier, opholdsmuligheder og belysning og med de rette funktioner i den omkringliggende bebyggelse, vil det være befolket det meste af døgnet. Udskæringer udvalgte steder til det underliggende parkeringsdæk, vil give dagslys på parkeringsdækket, der således også vil opleves trygt.

### #5 Vand og natur i Viby

Området har vigtig betydning for Viby C ved ekstremregn og den store strømningsvej, der løber over området, skal håndteres i kommende projekter. Et greb kunne være at åbne mere op, eksempelvis som vist på referencebilledet nederst til højre på side 71. Det vil give vandet bedre passage. Der kan også arbejdes med supplerende rør, åbne kanaler mm.

Til håndtering af den daglige regn, vil der blive etableret anlæg i det nye byrum. Det kan være bede eller regnvandstanke, der gennembyder parkeringsdækket.



## HØJHUSET

Omdannelsen af tårnet består af strategien om at opdatere bygningens ydre fra et tungt modernistisk højhus fra 1960'erne til et moderne erhvervshus som både brugere og borgere kan blive stolte af. De vigtigste elementer er: nyt facade udtryk, ændrede adgangsforhold, nye lette afsluttende etager øverst samt generel energirenovering og grønne tiltag i form af begrønnede facader og afvanding.

I forslaget arbejdes der med at betonværnene erstattes af lette begrønnede værn samt vinduer, der sikrer bedre udsyn med et nyt let udtryk til følge. Stueetagen vil bestå af optimerede adgangsforhold og opholdsmuligheder med nye lobbyfunktioner. Etageforøgelsen på tårnet består af lette etagedæk i hybridteknikker af træ, stål og beton. Udtrykket udadtil består af glas og træ.

Samlet set vil det være et nyt og moderne hus, der bygger på den historiske modernistiske tradition og kulturarv - i et helt nyt ansigt i form af et let lysende udtryk med grønne tiltag. En ny fremtid for Viby C's omdrejnings- og fikspunkt.

### #1 Den favnende bydel

Viby Centret med de to høje huse mod torvet er byens kommercielle og bymæssige knudepunkt med kontor- og hotel-tårnet som det største og tydeligste ikon. Højhuset i Viby har været det kendte ansigt for borgerne og besøgende. Med renoveringen af tårnet tænkes en helt ny fremtid for byrummet, bygningen og det generelle udtryk. Med udvidelsen og omdannelsen tilføres flere mennesker, besøgende, hotelgæster og arbejdspladser der understøtter livet i bydelen.

### #2 Arkitektur og byliv

Viby Torv er det arkitektoniske centrum i bydelen. Med etableringen af Vibycentret i 1960'erne skabte man et markant centrum. Her 60 år senere udvides og opdateres visionen i et moderne og tidssvarende udtryk. Det betyder at Højhuset nu får et mere attraktivt ydre, der

består af de nyeste teknologier og udtryk af grønne facader, energi optimering og byliv.

Bygningen renoveres med en gentænkt facade, der ændrer karakter fra en grå modernistisk facade til en åben og let moderne energi facade med et grønt udtryk. Tårnet tilføres samtidig flere etager. Alt sammen i et nyt og let udtryk der signalerer en ny fremtid for Viby C.

### #3 Fra vej til gade

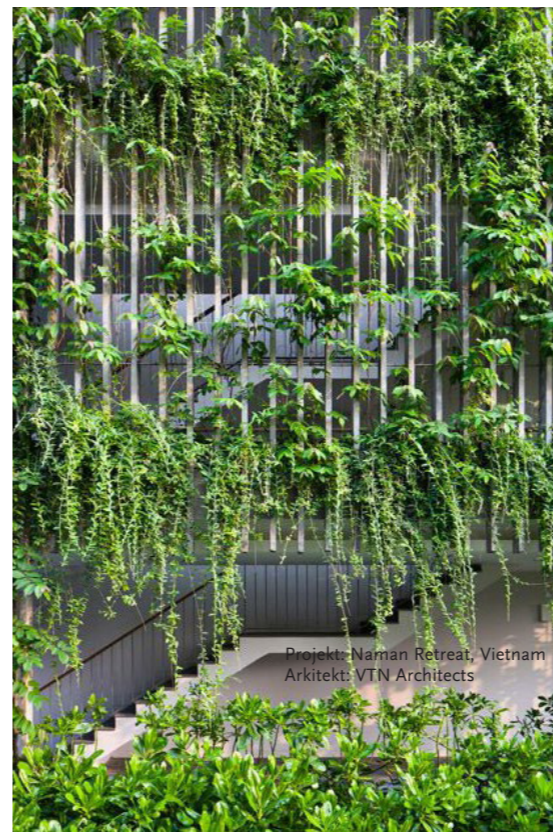
I stueetagen vendes indgangen mod torv og gade, kontorhuset får en ny indgang og hotellets adgang og lobby tilføres udadvendte funktioner som bar- og cafémiljø. Sammen med Viby Centrets opdaterede adgang forestilles et nyt grønt og attraktivt ankomstmiljø mod torv og gade mod syd. Højhusets nye facade understøtter det livlige og moderne torv med det grønne udtryk og er en del af det grønne udtryk af Viby langs Skanderborgvej.

### #4 Tryk og tilgængelig

Torvet og højhuset er byens omdrejningspunkt, fra de mange boligkvarterer til de rekreative områder omkring kirke og stadion. Tårnet er fikspunktet man kan styre efter overalt i byen. Nye adgange og indgange og en generel opdatering af bygning og byrum, vil gøre området mere trygt og anvendeligt.

### #5 Vand og natur i Viby

Igennem Viby Torv strømmer vandet til fra de højere liggende bykvarterer og landskaber. I fremtidens Viby C skal vandet være tilgængeligt og synligt. Højhuset og centrets store facader og tage understøtter dette. Ved at lede vandet til grønne zoner på torv og tage kan dette bruges aktivt og attraktivt for alle i den grønne bydel mellem ådal og skov.



## UDVIDELSE AF VIBY CENTRET

Viby Centret byder på butikker, erhverv, træningscenter og mere til. Det er et vel-fungerende center, der dog vil have godt af en opgradering.

Intentionen er, at Viby Centret udvides med nye volumener mod Skanderborgvej mod sydøst, mod Viby Ringvej mod sydvest og mod Stenkildevej mod nordøst. De nye volumener inddrager eksisterende parkeringsområder og ubrugte flader omkring det eksisterende Viby Center. Langs Viby Ringvej tilføres volumener med en åben base og mod vejen opstår en zone for fodgængere og en grøn buffer mod trafikken. På taget indrettes boldbane med broforbindelse over Viby Ringvej. Mod Viby Torv udvides de eksisterende bygninger med en lav base, der henvender sig mod torvet med nye åbne og rekreative funktioner. På den sydøstlige side af Centret fortættes med karréstrukturer med nye boliger på en grøn bund. Det nuværende parkeringsområde overdækkes med en rekreativ tagflade omkring et højere byggeri.

### #1 Den favnende Bydel

De nye rekreative funktioner på tagfladerne og mod Viby Torv gør det muligt at bruge området til andet end indkøb og skaber tilbud for bevægelse og fællesskab ud over de eksisterende indkøbsmuligheder.

### #2 Arkitektur og byliv

Den lave åbne base omkring centret vil give centret et sammenhængende udtryk i en mindre skala, der vil gøre det attraktivt at færdes langs facaden. Et nyt facadeudtryk med gennemtænkte løsninger for belysning og strategisk placerede indgangspartier vil gøre centret mere attraktivt og en attraktor i området for meget mere end indkøb.

Forpladsen mod sydøst vil blive en del af det overordnede grønne træk igennem området over Skanderborgvej mod øst og omdannes for at øge bylivet.

### #3 Fra vej til gade

De nye byggerier omkring centret opløser centrets mega-skala og skaber en åben buffer med mulighed for udadvendte funktioner, som vil bidrage til nyt byliv på det, der i dag er indholdsløse parkeringsflader. Det vil bidrage til at mindske bredden i Viby Ringvejs trafikrum til et bedre og smallere gaderum.

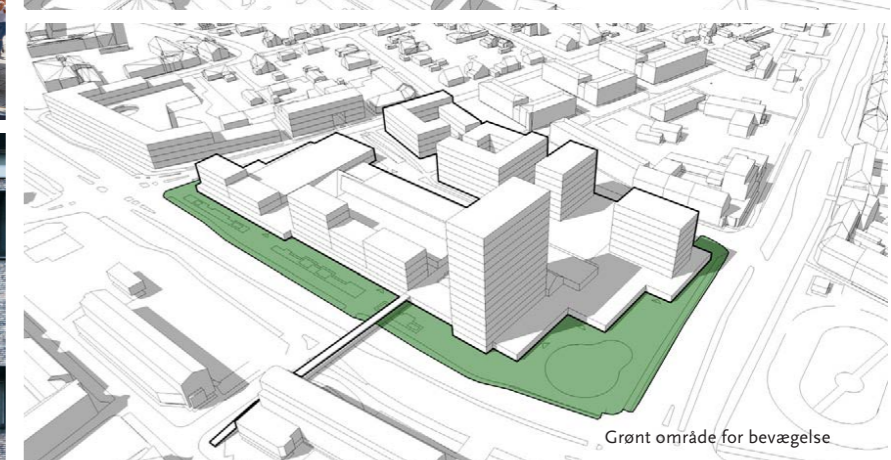
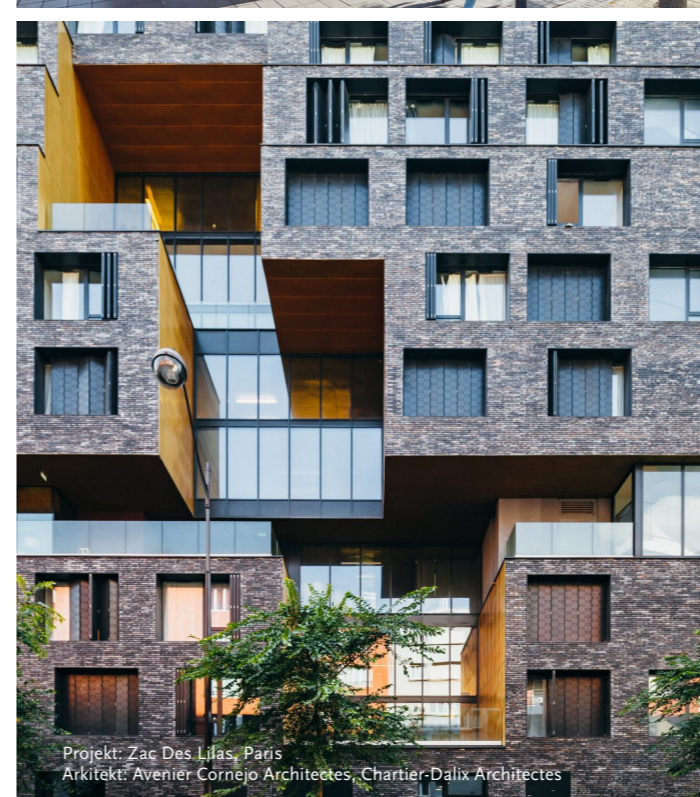
### #4 Tryk og tilgængelig

Den foreslåede bro over Viby Ringvej til McDonald's/Alboa sikrer tilgængelighed og sammenhæng mellem boligområderne i Viby og gør hele Viby C området til et udflugtssted.

De rekreative funktioner samt et mix i typologier i tilbygningerne til centret vil sikre liv og flow i området, også uden for butikernes åbningstider og vil bidrage til at skabe tryk og kontakt mellem brugere af området.

### #5 Vand og natur i Viby

Grønne og rekreative tagflader bidrager til mødesteder med et grønt udtryk. Mod Viby Ringvej vil en grøn buffer beskytte de bløde trafikanter og skabe en attraktiv grøn zone med mulighed for etablering af bassiner til lokal afledning af regnvand. Beplantningen vil bidrage til bedre luftkvalitet og over tid skygge mod de sydvestvendte facader. En fortætning og en større blanding af funktioner i et område med let adgang til kollektiv trafik vil desuden kunne ændre områdets monofunktionelle shopping status og sænke behovet for parkering. Dette bidrager til det brede miljøperspektiv med mindre udledning af CO<sup>2</sup> fra biltrafik og med bedre miljø igennem mere grønt omkring centret.





Projekt: Byhusene på Islands Brygge, København  
Arkitekt: Vandkunsten



Projekt: Rahbek Hus II, København  
Arkitekt: Praksis Arkitekter



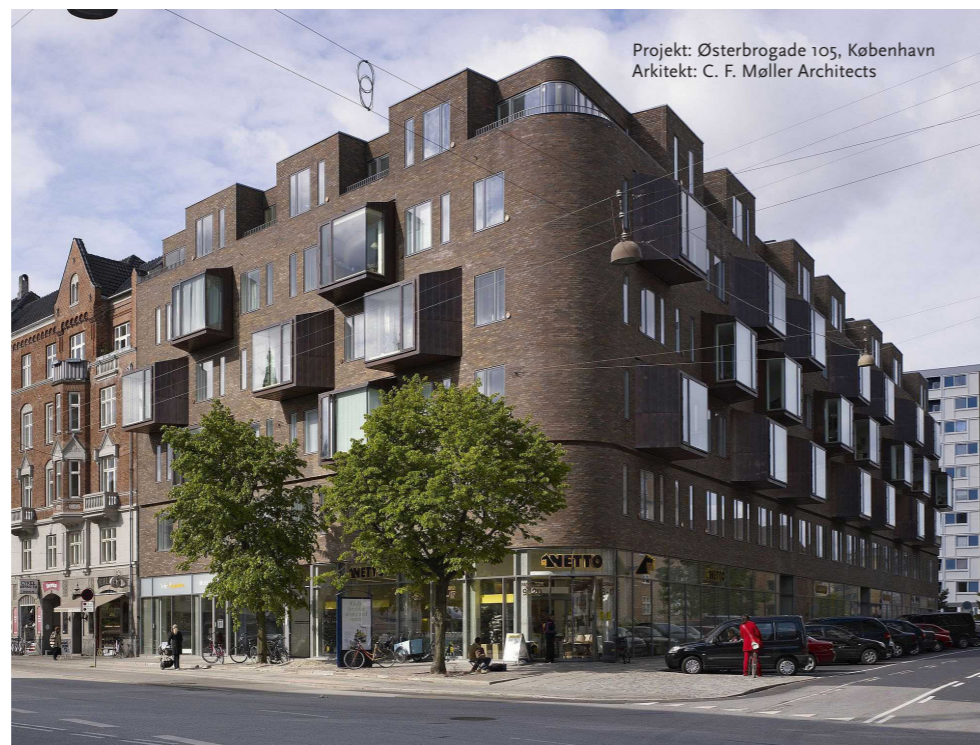
Projekt: Rahbek Hus I, København  
Arkitekt: Praksis Arkitekter



Projekt: Krøyers Plads, København  
Arkitekt: Cobe



Projekt: Brentford Lock, South West London  
Arkitekt: Duggan Morris Architects



Projekt: Østerbrogade 105, København  
Arkitekt: C. F. Møller Architects

## VESTERGÅRDSVEJ

Området mellem Vestergårdsvej og Viby Ringvej består i dag af en Q8 tankstation, en nedlagt daglivarebutik og nogle boliger. Området forventes omdannet med en ny dagligvarebutik med boliger ovenpå.

### #1 Den favnende bydel

En ny dagligvarebutik i bebyggelsens stueetage og en boligbebyggelse ovenpå med boliger i forskellige størrelser til både familier, singler, unge og gamle vil være med til at fremme en blandet bydel. Som nabo til Vestergårdsparken skal den almene boligorganisation Alboa indtages i processen for at sikre det gode naboskab på lang sigt.

### #2 Arkitektur og byliv

Det er ambitionen, at et nyt byggeri skal være af høj arkitektonisk kvalitet og give et arkitektonisk løft til området omkring Viby Ringvej og langs Vestergårdsvej.

Den offentlige del af bylivet vil primært foregå ved dagligvarebutikken, indenfor såvel som udenfor. Der skal indrettes et grønt privat haverum på taget af dagligvarebutikken som opholdsareal for de nye boliger.

En ny bebyggelse langs Viby Ringvej vil fungere som støjskærm for de eksisterende boliger og for opholdsarealet på dækket over dagligvarebutikken. Derved sikres rammerne for et godt støjafskærmet udeliv i det grønne opholdsrum.

### #3 Fra vej til gade

Bebyggelsen skal etableres så tæt ved Viby Ringvej som muligt i forhold til den eksisterende vejbyggelinje. Det vil gøre det brede vejrum smallere og bidrage til at det i højere grad end i dag opleves som en gade.

Mellem bebyggelse og Viby Ringvej er i dag en stort parkeringsanlæg. Kan dette område anvendes til andet end blot parkering vil det være at foretrække. Fastholdes der parkeringspladser, skal

der plantes træer og arbejdes meget med anden beplantning for at gøre området mere grønt og for at forstærke oplevelsen af et gaderum.

### #4 Tryk og tilgængelig

I dag fremstår udearealerne som et asfalteret parkeringsareal og et mindre grønt indhegnet areal. Den eksisterende bygning fremstår som bagside til tre sider. En ny bebyggelse skal fremstå med åbne og indbydende facader og kun butiksfacaden ved varelevering må være mere lukket.

Dagligvarebutikken holder åbent det meste af døgnet, hvilket giver oplyste arealer det meste af døgnet og mange mennesker. Øvrige arealer skal være godt og trygt oplyste med væghængte armaturer og parklamper.

### #5 Vand og natur i Viby

Området ligger udenfor den del af Viby C, hvor der er de største udfordringer ved ekstremregn. Der skal etableres anlæg til håndtering af den daglige regn.

## ORMSLEVVEJ/VIBY RINGVEJ

Hjørnet af Viby Ringvej og Ormslevvej består i dag af en erhvervsbygning med Ilva og Netto mod Viby Ringvej og en Burger King samt et parkeringsareal for Viby Centret mod Ormslevvej.

Det meget sammensatte område med fritstående byggerier og åbne flader til parkering kan udvikles med et sammenbindende volumen fra Lykkesholms Allé, omkring hjørnet til Viby Ringvej, mod syd til Ormslevvej og videre mod øst. Strukturen danner buffer mod vejene og mod støjpåvirkninger fra trafikken og beskytter de bagvedliggende gårdrum. Bebyggelsen skal være højere mod ringvejens storskala og nedtrappes mod de østligt beliggende boligområder.

### #1 Den favnende bydel

Bag strukturen opstår der nye, sammenhængende gårdrumsmiljøer med hævet dæk over parkering og med muligheder for fællesfunktioner. En ny bebyggelse med blandede funktioner vil ligeledes bidrage til en mere blandet bydel.

### #2 Arkitektur og byliv

Det sammenhængende volumen indskriver sig i den overordnede struktur i Viby og definerer område 9 mod Viby Ringvej, og danner rum sammen med de modstående bebyggelser mod syd og vest.

### #3 Fra vej til gade

Det samlende byggeri definerer hjørner og gadelinjer mod konteksten, og med tilpasningen af skala mod naboområderne defineres boligveje på Lykkesholms Allé og Ormslevvej, og storskala med grøn buffer mod Viby Ringvej.

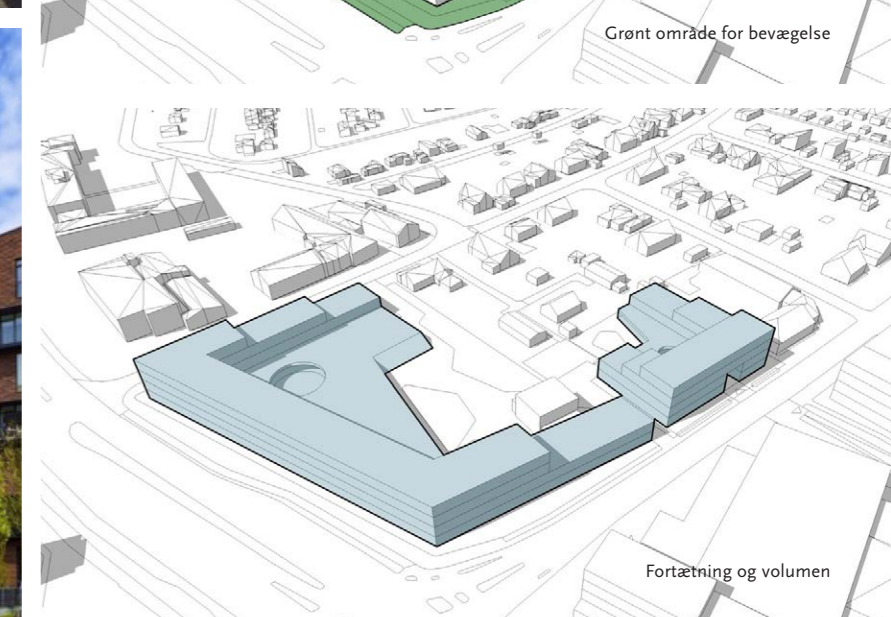
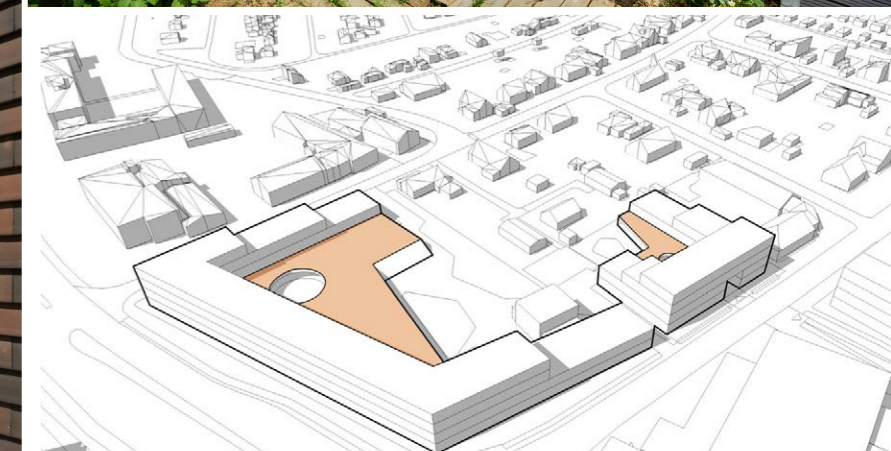
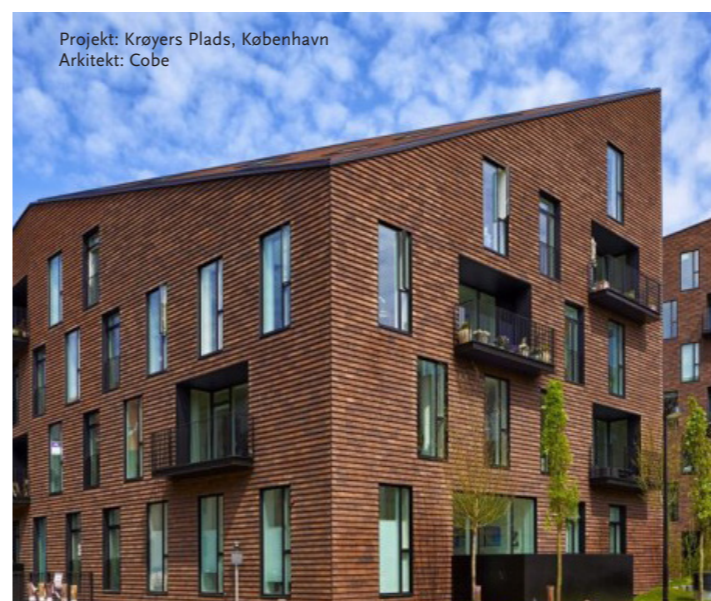
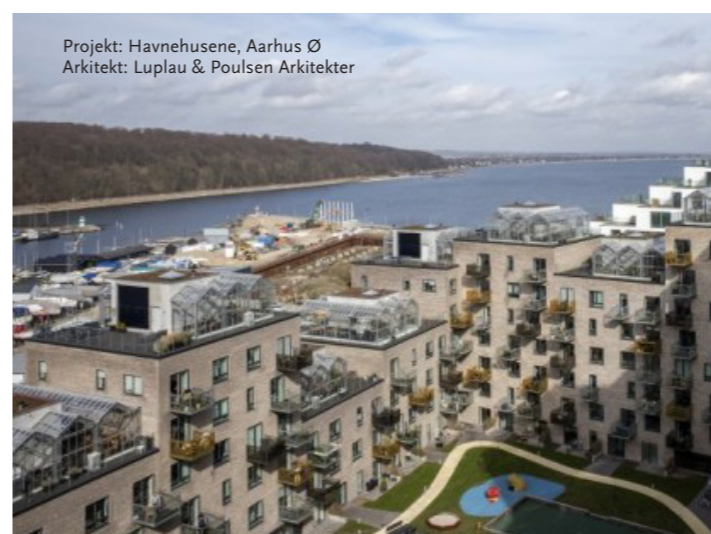
### #4 Tryk og tilgængelig

I det nye byggeri vil der være gode oversigtsforhold og plads til fællesfunktioner i gårdrum, som skaber tryk og rammer for gode naboskaber.

### #5 Vand og natur i Viby

Den grønne kant mod vejen og bebyggelsens gårdrum skaber gode rammer

for beplantning og integrerede LAR-løsninger. Beplantningen vil bidrage til bedre luftkvalitet, gøre gårdrummet til et attraktivt opholdsareal.





## ZOOM PÅ KONGSVANG

I det følgende zoomes der ind på Kongsvang, der anses for et område med potentiale for byudvikling. Der skal i området være et særligt blik for kulturmiljøet, bevaringsværdige bygninger og det gode naboskab.

### Kongsvang i dag

Området består fortrinsvis af ældre villaer, der er afskåret fra hinanden af hhv. Skanderborgvej og Jernbanen. Der er dog også andre bebyggelsestypologier i området, herunder et par højhuse, etageboliger og et klondyke område af erhvervsbebyggelse nær Marselis Boulevard, der trænger til en opdatering. Teknologisk Institut ligger i forlængelse af klondyke området ud mod Marselis Boulevard med et stort grønt areal først for. Kongsvang Station ligger side om side med områdets eneste dagligvarebutik.

Når samtalen med beboerne i området falder på Kongsvang, er det tydeligt at mærke det sammenhold, der er i bydelen. Vejfester og andre fælles aktiviteter er med til at gøre Kongsvang til et forbillede for fællesskab i Viby. Det gode naboskab skal forsøges fastholdt fremadrettet.

### Potentiale for byudvikling

Kongsvang er et område, der med sin stationsnære placering med Kongsvang Station og for enden af Aarhus Syd Motorvejen, hvor Åhavevej bliver til Marselis Boulevard har stort potentiale for byudvikling. Det er samtidig et område, hvor det er svært at spå om fremtiden, da byudvikling i dette område afhænger af andre store projekter eksempelvis en omdannelse af Marselis Boulevard, der vil få stor indflydelse på området.

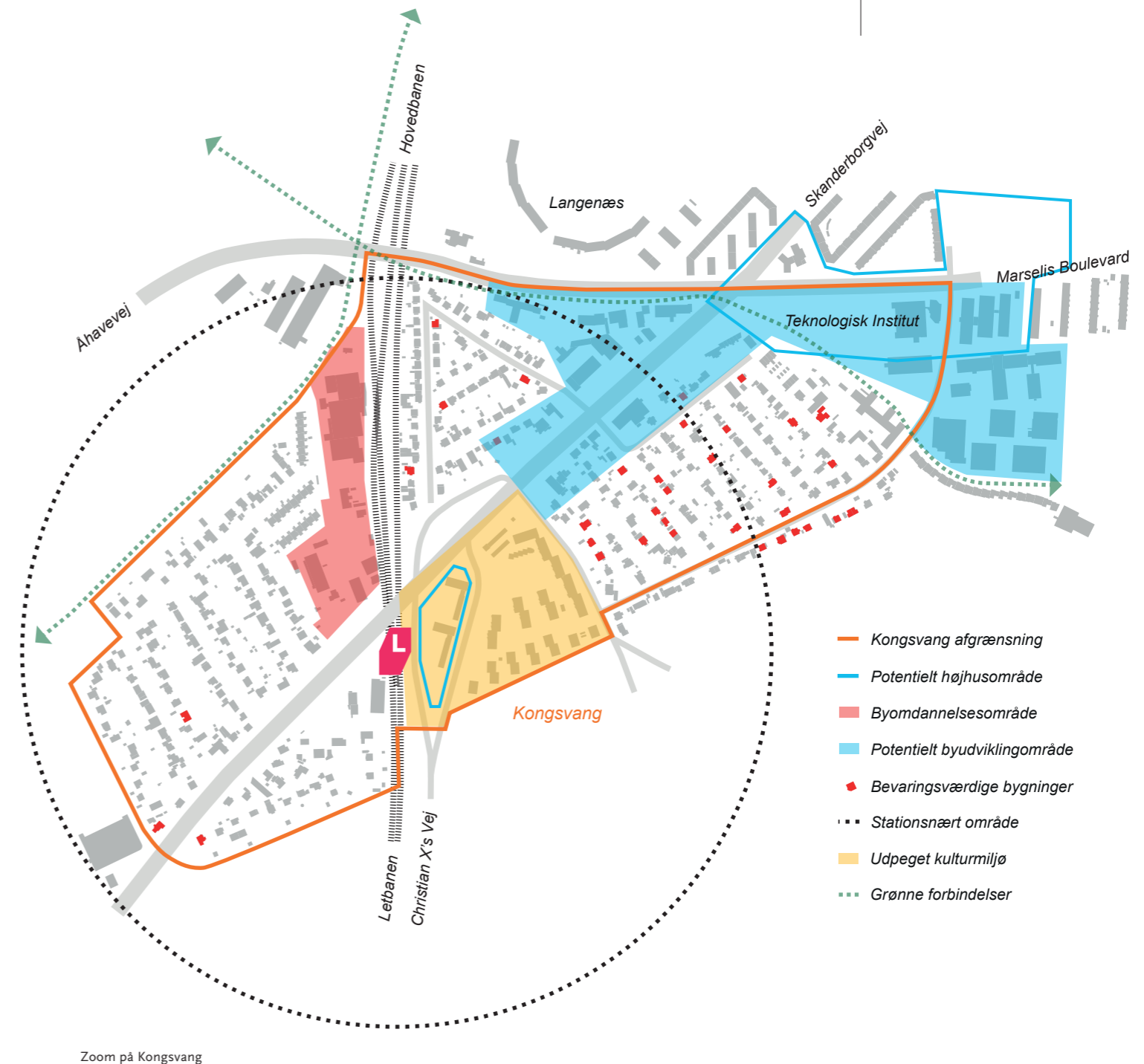
Det største potentiale for byudvikling er langs Marselis Boulevard og langs Skanderborgvej fra Marselis Boulevard til Rosenvangs Allé nærmest vejen. Området er markeret med blå farve på kortet. Byudvikling langs den resterende del af Skanderborgvej vil dog også være i tråd med intentionerne i helhedsplanen om blandt andet stationsnær byudvikling.

Som nævnt i starten af helhedsplanen, skal vi sørge for gode byggemuligheder de rigtige steder og med det rigtige indhold. Med nye projekter følger en økonomi, der kan være med til at forbedre forholdene for alle vibyensere og gøre Viby til en bedre by. På den måde kan vi skabe en styrket servicesektor, flere arbejdspladser, bedre boligmuligheder, mere kvalitet i det grønne og en mere bæredygtig bydel.

Alle nye projekter skal følge helhedsplanens retningslinjer og arbejde ind i de strategier, der ligger for byudviklingen. Det betyder, at alle nye projekter skal igennem de 5 strategier og skal kunne svare på, hvordan der arbejdes på at opfylde dem.

### Mål og retningslinjer for Kongsvang

- De 5 strategier inklusiv mål og retningslinjer skal følges.
- Byudvikling i det potentielle byudviklingsområde skal prioriteres.
- Der skal tages særligt hensyn til kulturmiljøet og bevaringsværdige bygninger.



Zoom på Kongsvang

KONGSVANG



ÅHAVEVEJ

KONGSVANG STATION

SKANDERBORGVEJ

MARSELIS BOULEVARD

CARL JENSENS VEJ

JYLLANDS ALLE

## MILJØVURDERING

### Oversigt (Ikke teknisk resume) af vurderingerne

#### Trafik

Helhedsplanen understøtter en lang række af Aarhus Kommunes visioner, strategier og planer. Kommuneplanen understøttes ved at sikre mulighed for byvækst i en af de udpegede vækstakser. Vækstakserne er medvirkende til at sikre grundlag for højklasset kollektiv trafik i henhold til målsætninger på mobilitetsområdet, hvor en mindre andel af transporten sker i personbil.

Etablering af ramper mellem Ravnsbjergvej og Aarhus Syd Motorvejen er vigtig i forhold at sikre acceptable trafikale forhold på Viby Torv. Hvis den gennemkørende trafik ikke ledes udenom Viby Torv, forventes trafikalt sammenbrud, hvilket vil medføre øget støjbelastning, luftforurening og gennemkørende trafik i lokalområder. Der vil kunne ske fortætning uden at der etableres en bedre forbindelse udenom Viby Torv, men det vil blive mindre attraktivt at bo og opholde sig i området.

Etableringen af et eget tracé til kollektiv trafik på Skanderborgvej vil gøre det mere attraktivt at benytte den kollektive trafik. Hvis der kan flyttes brugere af personbiler til den kollektive trafik, vil dette være gavnligt for miljøet.

Støjniveauet langs vejene vil blive som i dag eller lavere hvis der etableres en attraktiv forbindelse udenom Viby Torv. En reduktion af hastighedsgrænsen vil ligeledes reducere støjniveauet.

Skanderborgvej er rute for særtransporter. Helhedsplanen er ikke en hindring for dette, hvis der tages hensyn til at der ikke bygges hen over vejen.

#### Regnvandshåndtering

Helhedsplanen vurderes ikke at få indvirkning på Brabrand Sø med omgivelser eller de beskyttede dyr og planter i området.

- Viby Renseanlæg inden for ca. 10 år erstattes af et nyt og bedre nær Marselisborg Havn.
- der indrettes regnvandsbassiner, hvor Viby renseanlæg ligger i dag, som renser regnvandet, før det ledes ud i Døde Å og Brabrand Sø.
- Aarhus Vand frem til 2040 separat-kloakerer hele Viby-området.

Inden for helhedsplanen forventes der i fremtiden flere og større nedbørsmængder og udfordringer med håndtering af dette. Planen anbefaler derfor, at der på veje, torve, pladser m.m. indrettes vandrender, regnbede og bassiner med planter og træer. Disse anlæg skal lede vandet hen, hvor det giver værdi i form af bedre forhold for brugerne af området.

På Viby Torv kan bygninger blive ødelagt og trafikken forstyrret ved skybrud. For at undgå dette peger planen på, hvor der bør skabes "huller" i bebyggelserne, så vandet kan komme hurtigt væk til andre steder, hvor det gør mindre skade.

#### Referencescenariet (o-alternativet)

o-alternativet til denne helhedsplan er, hvis byudviklingen langs Skanderborgvej vil udfolde sig i forhold til de gældende rammer og retninger uden en helhedsplan.

Hvis det var tilfældet, vil udviklingen formentlig ske mere tilfældigt og med lavere sammenhængende kvalitet. En af fordelene ved helhedsplanlægning er, at der sikres overordnede sammenhængende og en ens retning for udviklingen. Uden helhedsplanen, der ligeledes indeholder en klimastrategi for regnvandshåndtering, ville regnvandsløsningerne på samme måde være mere tilfældige.

Hvis trafikken ikke ledes uden om Viby

Torv via Ravnsbjergvej vil fremkomme-lighedsproblemerne blive større ligesom der vil være kø over længere perioder af dagen. Det kan herved blive mindre attraktivt at opholde sig på Viby Torv. Ramperne er et mobilitetsprojekt mere end en del af helhedsplanen, men projektet giver nogle afledte positive effekter for Viby Torv, som kan gøre planområdet mere attraktivt.

Hvis der ikke etableres et særskilt trace til den kollektive trafik vil den kollektive trafik blive forsinket ligesom den øvrige trafik. Herved bliver den kollektive trafik ikke et attraktivt alternativ til personbiltrafik.

#### Sammenfattende redegørelse

##### Konklusion om modtaget bemærkning

Forslaget til miljørapport har sammen med forslag til helhedsplan været offentligt fremlagt. Der er modtaget 1 bemærkning til miljørapporten vedrørende støjforholdene. Derudover er modtaget bemærkninger, herunder en underskriftindsamling om støjforholdene, der dog ikke går på miljøvurderingen. Bemærkningerne omhandler den støjmessige betydning ved at etablere tilkørselsramper til og fra Aarhus Syd Motorvejen ved Ravnsbjergvej/Ormslevvej.

##### Støjmessig betydning af etablering af ramper til Aarhus Syd Motorvejen

I forbindelse med helhedsplanen er der udarbejdet en miljørapport, der generelt beskriver de trafikale forhold og støjforhold.

Helhedsplanen peger på at Viby Torv aflastes med eventuelle fremtidige ramper på Ravnsbjergvej. Dertil vil en fremtidig kollektiv trafikløsning aflaste Viby Torv. Viby Torv er et trafikalt knudepunkt og det er også tiltænkt at Viby Torv i fremtiden vil være trafikeret både af bilister, busser og lette trafikanter.

I helhedsplanen og miljørapporten bliver der kun set på de trafikale konsekvenser

af ramper på Ravnsbjergvej og de muligheder ramperne vil skabe for omlægning af trafik. En udfordring som støj vil blive håndteret i det konkrete projekt for etablering af ramper på Ravnsbjergvej til motorvejen, da det vil kræve en konkret miljøvurdering af projektet inden det kan gennemføres.

##### Endeligt overvågningsprogram

Der vurderes ikke at være et behov for overvågning af de emner, der indgår i miljøvurderingen.



**Bedre by i Viby**

Strategisk helhedsplan for byudvikling langs Skanderborgvej

**Forfatter og udgiver**

Aarhus Kommune

Teknik og Miljø

Juni 2021

**Yderligere oplysninger**

Specialkonsulent Mathias Thinggård Brovall

Plan, Teknik og Miljø

Karens Blixens Boulevard 7

8220 Brabrand

**TEKNIK OG MILJØ**  
Aarhus Kommune  
Karen Blixens Boulevard 7  
8220 Brabrand

