

HØRINGSSVAR OM BANEGRAVEN

Dato: 24-09-2020

Side 1 af 6

J.nr.: S20-13840

D.nr.: D20-303761/1.0/1.0

Ref.: TNI/TN

Hvilket spørgsmål er dette projekt svaret på?

Der er brug for at stille det grundlæggende spørgsmål – hvorfor overdækker vi banegraven?

Hvad er problemet, som dette er en løsning på?

En grøn og bæredygtig bydel

Savner vi flere offentlige byrum af god kvalitet som det angives? Ja, helt sikkert – men det er næppe derfor, vi skal overdække banegraven. Det er ikke nok med et minimalt grønt strøg, en solnedgangsplads og grønne tage, som slet ikke kan erstatte det frodige grønne liv, som ønskes på gadeniveau.

Flere parkeringspladser i centrum

Skal vi have flere biler ind midt i Aarhus? Eller skal ny byudvikling langt mere konsekvent understøtte cykling, fodgængere og kollektiv trafik?

Byen skal sys sammen

Men oplever vi det som en barriere i dag, som det beskrives i helhedsplanen? Eller skaber Banegraven tværtimod et frirum, et langt kig ud i ådalen – dem er der ikke så mange af i byerne. Savner vi forbindelser på tværs og en aflastning af cykeltrafikken i MP Bruunsgade? Måske – kan det ikke klares med en cykelbro?

En visionær og bæredygtig byudvikling

Savner vi at se en visionær bæredygtig og bilfri by? Uden tvivl – men er svaret altid massiv fortætning, som skaber plads til mange kvadratmeter. Er op mod 250.000 tons beton den rigtige løsning? Er andre muligheder

undersøgt? Kan vi i stedet have en ambition om bittesmå boliger, men hvor der er plads i fællesarealerne? Kan kanterne langs banegraven bebygges for langt færre omkostninger, som vil give mulighed for andre økonomiske modeller? Kan fortætningen ske andre steder fx omkring Letbanens stoppesteder?

Disse er blot nogle af de mange ubesvarede spørgsmål, vi mener må undersøges, inden en beslutning om et overdækningsprojekt tages.

Spørgsmålet er nok i virkeligheden, om der er en efterspørgsel efter boliger i det centrale Aarhus og at det er uklart, hvor de kan placeres. Det er i sig selv et legitimt spørgsmål, det ikke er nødvendigt at 'greenwashe'.

De beskrevne intentioner i forslaget bygger en argumentation op, der skal legitimere projektet – de er ikke i sig selv visioner. Det er et problem. Byudvikling bør være visionært og bør løfte mere end en efterspørgsel.

Om banegraven skal overdækkes eller ej, er set fra Arkitektskolen Aarhus' synspunkt stadigvæk et åbent spørgsmål – men hvis svaret er ja, skal det gøres modigt og med overskud. Det skal gøres med blikket skarpt rettet mod fremtiden på den lange bane, hvor investeringen først kommer igen om mange år. Hvis Aarhus vil være verdens mindste storby, skal man turde gøre noget drastisk - noget til efterfølgelse og inspiration for andre og ikke bygge endnu et fortættet kommercielt centrum uden nærvær og kærlighed til det særlige og stedsspecifikke.

Vi mener, at Aarhus Kommune bør dokumentere, hvad den grundlæggende – også økonomisk set – interesse byen har for dette projekt. At vise at dette byområde ikke blot vil blive endnu et kvarter for kommerciel virksomhed og for dem med store indkomster - og man dermed trænger de folk uden for bykernen, som man faktisk burde holde på.

Arkitektskolen Aarhus vil henstille til, at Aarhus Kommune ikke kun vil opfylde befolkningstilvæksten og etablere boliger for denne vækst, men i stedet i højere grad ser på en ægte grøn strategi både for dette sted og for resten af Aarhus, som kan appellere til dem, som skal bo og leve i fremtidens Aarhus.

Det følgende uddyber disse pointer og den appel, som dette høringsvar indeholder:

Dato: 24-09-2020
Side 2 af 6

J.nr.: S20-13840
Ref.: TNI/TN

En bæredygtig grøn bydel af internationalt format?

Der argumenteres for, at bydelen aktivt vil bidrage til at indfri både Parisaftalen, Danmarks Klimalov og Aarhus Klimapolitik. En af de primære aktioner her er byggeri i træ, bynatur med biodiversitet.

Helhedsplanen flyder over i ord med lovende visioner om en grøn bydel, som skal "genoprette naturen, øge biodiversiteten og have Naturkvalitet som en del af hverdagen" og tilmed i urbane kvaliteter, som ikke findes i Aarhus bymidte i dag". Forslaget skylder at blive konkret på dette punkt. Hvordan vil de få meget små pletter af græs med nogle træer kunne hæve biodiversiteten i sammenligning med den, der findes i og langs banegraven i dag.

Samtidig er et af det helt store åbne spørgsmål for det lovede bidrag til CO2 reduktion gennem bl.a. træbyggeri, når der samtidig i den vedlagte VVM estimeres et forbrug af beton på mellem 200 – 250.000 ton beton.

Dato: 24-09-2020
Side 3 af 6

J.nr.: S20-13840
Ref.: TNI/TN

Regnvand og klimaændringer

Hvordan forholder forslaget sig til klimaændringer og også ændrede forhold omkring forøgede regnmængder og 'urban heat islands', når der bebygges tæt på et stort åbent område i byen? Endelig er det selvfølgelig en fin gestus for forsinkelse af regnvand at skabe grønne tage, men det bør ikke medtages som reel oplevet rekreativ værdi. Dertil er arealerne for utilgængelige for de fleste – og ingenlunde med til at skabe værdi i byrummet.

Bilfri

Hvad er omkostningen ved at ønske en så kraftig fortætning netop her gennem en overdækning af banegraven, samtidigt med at man insisterer på, at der skal trækkes biler helt med ind i området? Ja det er – som forslaget illustrerer – at det er nødvendigt at lægge endnu et dæk ind som betyder en yderligere høj bebyggelse og at hele denne bydel står på en parkeringsplint. Det virker ikke rigtigt, når ønsket er at være bæredygtig og grøn i fremtiden.

At bydelen er bilfri er noget af en vinkling. Nej der kører ikke biler rundt mellem husene. Men alt andet lige vil den høje tæthed og de mange nye p-pladser i dækket betyde mere biltrafik og dermed også mere støj ikke mindst i de omkringliggende bydele, og indtil bilerne er emissionsfrie, er der tale om det modsatte af renere luft. Der er altså en regning her, der bliver sendt videre til andre beboere i byen og til fremtidige generationer.

De ubesvarede spørgsmål vedrørende bæredygtighed tårner sig op ligesom den viste bebyggelse.

En bydel med grønne byrum for hele byen

De rekreative og grønne områder er i hele forslaget meget minimale i forhold til det beskrevne ønske og det man må forvente i et ambitiøst forslag til en ny bydel. Alene dette begrundet behovet for flere undersøgelser og forslag, før Aarhus kommune beslutter et så stort bymæssigt indgreb.

Det, der er lagt frem nu, er ikke en ny grøn, unik bydel af international format – det minder desværre mere om de normale formater til kontorer og boligtyper, som meget let bliver en gentagelse af fortidens forældede bygge- og boligmønstre.

Hvis vi skal bygge videre på vores byer og gøre det med en bæredygtighedsagenda og et reelt ønske om at møde fremtiden bedre forberedt end vi har været hidtil, skal det være fordi vi tør forudsige nye teknologier og samlivsformer for mennesker i fremtiden og ikke blot gentage, hvad vi selv og andre byer har gjort i årevis.

På side 27 får vi en fornemmelse af det samlede areal fra grønne byrum omkring Banegraven – og hvordan Banegraven tegnes op som et fuldstændigt grønt byrum med billedteksten "et grønt bilfrit kvarter for hele byen".

På side 44 ses så det konkrete udlæg af grønne offentlige byrum – indskrænket til et smalt strøg med enkelte bede og i hver sin ende afsluttet af en have og en pladsdannelse. Visualiseringerne viser med alt tydeligt, hvor små disse byrum reelt er. Det største rum – haven – er ikke større end end en gennemsnitlig gårdhave i en karre på Frederiksbjerg. Og solnedgangspladsen ligner ret beset et udvidet fortovej på Frederiksalle-banebroen. Tag så med i betragtning, at der er tale om langt flere beboere, som skal bruge det i dagligdagen qua den tætte by, som bygges her.

Det er et problem for den åbne debat ikke at være langt mere ærlige omkring, hvad der reelt foreslås i oplægget. Dette vil kræve en helt anden skala for de ubebyggede arealer at frembringe den vision, som beskrives så flot med ordene i helhedsplanen. Det vil til gengæld være tiltrængt. Og modigt.

Byens større grønne lunger er kraftigt under pres pga. det seneste årti massive tilvækst – vi har udviklet byens bebyggede m² uden at lade de nære grønne arealer følge med. Det viste, er et relativt lille og meget

Dato: 24-09-2020
Side 4 af 6

J.nr.: S20-13840
Ref.: TNI/TN

skyggefuldt rum, der er tæt omkranset af boliger, kontorer og butikker og dermed under ingen omstændigheder vil kunne opfylde de behov for grønne rekreative arealer, som vi ved og senest har set under corona-krisen, er en nødvendighed for at skabe en attraktiv og velfungerende by. Aarhus midtby er allerede bagud med områder som disse. Når befolkningstætheden øges, og der ikke laves nye grønne områder bliver problemet blot større. Forslaget her bidrager til at gøre problemet større.

Materialet hævder, at der før kun var plads til togene i banegraven (s 7 foreløbigt projektmateriale). Det mener vi, er en for overfladisk og forkert analyse. Banegraven giver plads til lys og luft. Til at solen kan trænge helt ind til byens centrum på de korte dage med lav solhøjde. Planen illustrerer desværre på bedste vis, at ønsket er at bygge alt for højt i forhold til den tæthed i byrummene som ønskes – og lysstudierne viser med al tydelighed, at vi bor på den nordlige halvkugle, hvor solvinklen skaber for store skygger, når der bygges højt.

Dato: 24-09-2020
Side 5 af 6

J.nr.: S20-13840
Ref.: TNI/TN

Indpasning i konteksten?

Et af spørgsmålene som stilles i høringen er, "hvordan kan en ny bydel, der bliver høj og kompakt, indpasses på dette sted?"

At indpasse betyder at indgå i en sammenhæng og i en VVM-terminologien betyder det typisk at afbøde påvirkningen af nye bygninger eller anlæg.

Så det korte svar er nok, at en høj op til 20 etager og kompakt bydel (110.000 m², bebyggelseprocent på ca 330) ikke kan indpasses på dette sted. Den vil skabe en kontrast, skabe nye muligheder, nye byrumstypologier, nye bygningstypologier – men ikke indpasse sig. Et vigtigt fokus bør være overgangen fra den eksisterende by til den nye. Heri kommer helhedsplanen med relevante betragtninger om, hvordan den nye by skal møde den eksisterende bys skala – for herefter at bygge op ind mod midten (overordnede designprincipper side 64). Det skal vel forstås sådan, at der ikke opleves et skalaspring i mødet – men netop mødes omkring samme skala?

Det desværre slet ikke det indtryk, som man efterlades med hverken ved at kigge på snit, visualiseringer eller volumenstudierne. Her ser det netop ud til, at der i mødet mellem nyt og gammelt tages et skalaspring i stedet for et skala-møde – flere steder ligner det en fordobling i byggehøjderne. Er det et udtryk for et bevidst valg om arkitektonisk kvalitet eller arealmaksimering?

For at styrke transparensen i debatten savnes et oversigtskort, der redegør for byggehøjder – både i den eksisterende og den nye by.

Konklusion

Der er brug for en langt mere kvalificeret debat om, hvor store arealer det reelt kræver for at skabe friarealer både som rekreativt åndehul og for den påståede opretning af naturen og oplevelse af naturkvalitet i hverdagen. Vi har brug for at kvantificere visionerne, så vi ved, om det bare er indpakning i ord eller reel arkitektonisk kvalitet. Og der er brug for at gøre denne viden tilgængelig, så alle aarhusianerne kan diskutere, hvornår oplever vi høj kvalitet i byrummene.

Ønsket om byfortætning kan have en mangfoldighed af begrundelser. Man kan eksempelvis ønske, at der skal være plads til flere mennesker på en givet placering, at der skal kunne genereres flere indtægter til at dække udgifter eller at forøge fortjenesten på et særligt areal. Eller en tro på at det er den bæredygtige vej at gå. Blot for at nævne nogle af begrundelserne bag et sådant ønske.

Men er der noget på netop dette sted, som indikerer, at der er brug for en fortætning og særligt i den grad, der er lagt op til i forslaget – næppe. Tværtimod synes det uhensigtsmæssigt, at der skal bygges så højt som der foreslås. Det gælder både i forhold til skalaen og i forhold til dagslyset på stedet. Det er absolut ikke højden, som syr bydelene sammen igen.

Det hedder i materialet, at der nu er en historisk mulighed for at overdække banegraven. Vi skal huske på, at der også er en historisk mulighed for IKKE at overdække den. Men at udvikle området til noget værdifuldt for byen på en anden måde end at bygge tæt. Måske er resultatet af denne forundersøgelse netop, at tætheden bliver for stor, og at spørgsmål om bæredygtighed og attraktivitet ikke kan etableres med den økonomiske model, som en fuld overdækning af banegraven indebærer.

Det synes som om, at meget og ikke mindst det bagvedliggende mindset i nuværende forslag, bygger på vækst og omsætning. Ikke på bykultur og eftertanke. Det er ellers tiltrængt, når man ser, hvor galt det kan gå andre steder også her i Aarhus.

Arkitektskolen Aarhus vil opfordre til bredere undersøgelse, der svarer på de spørgsmål, vi her har rejst. Vi vil også opfordre til mere debat om målet og visionen for byudviklingen baseret på flere forskellige arkitektfaglige bud på, hvordan en bæredygtig bydel kan udvikles.

Dato: 24-09-2020
Side 6 af 6

J.nr.: S20-13840
Ref.: TNI/TN