Høringssvar vedr. eventuel overdækning af banegraven mellem Bruuns Bro og Frederiks Bro

Arkitekt m.a.a. Rie Øhlenschlæger, AplusB

Grænsen er nået – Banegraven bør ikke bebygges.

Det har i mange år været et udgangspunkt for byplanlægning at øget tæthed, højere byggeri i byen er bæredygtigt – flere mennesker – flere boliger – mere erhverv komprimeret i den eksisterende by hellere end vækst i byens udkant. Men den praksis har en øvre grænse og den er nu nået, måske endda overskredet.

Nye byudviklingsområder med etageboligbyggeri og kontorhøjhuse – for højt og for tæt er den oplevelse mange har. Familieboliger i høje huse som udelukker kontakt mellem bolig og udearealer, mangel på grønne udearealer på terræn. Den individuelle trafik bryder sammen, veje og P-anlæg bliver dominerende elementer i byen reserveret til de mange biler som dagligt kæmper med at komme ind i – og ud af byen.

Ifølge det foreliggende materiale fra Aarhus Kommune foreslås en overdækket banegrav på ca. 34.000 m2 bebygget med ca. 110.000 m2 boliger og erhverv – så høj udnyttelse FORDI det er nødvendigt at opføre så mange m2 bebyggelse for at få et økonomisk rentabelt projekt. Sammenligner man det skitserede projekt til Banegravsoverdækningen med et eksisterende byområde som karreerne ved Marstrandsgade/Carl Blochs Gade må man forudse en banegravsbebyggelse med gennemsnitlig 10 etager og/eller meget tættere end de gamle karré bebyggelser. Det er ikke bykvalitet.

Hvad siger kommunens planlæggere til det? I skal give politikerne de bedste faglige råd. Hvad siger borgerne? Er det den løsning som er rigtig for byen – er den i harmoni med området? Giver den de bedste byrum – er det et projekt som vil gøre byen bedre og smukkere – er det et projekt som byens borgere vil ønske sig?

Nej – det er som det fremgår af oplægget til høringen et projekt som er økonomisk rentabelt for investorerne. Aarhus Kommune kalder det ”markedsorienteret planlægning” en planlægning som tager udgangspunkt i investorernes behov for profit og iklæder det pæne, men noget luftige og utroværdige ord om ”en af verdens mest bæredygtige bydele”.

I den type planlægning glemmes det helhedsorienterede syn på byens udvikling.

Aarhus indenfor Ringgaden bliver for hver ny etagemeter byggeri mindre og mindre bæredygtig. Mindre bæredygtig fordi den ikke er socialt bæredygtig, fordi byggeteknik, kvadratmeterforbrug og materialevalg ikke er miljømæssigt bæredygtigt, fordi naturindholdet i byen har dårlige vilkår, biodiversiteten er for nedadgående.

Projektet beskriver som en kvalitet, at det nye bykvarter på banegraven vil binde de eksisterende bydele på begge sider af banegraven sammen. Men der er tilstrækkelig sammenhæng via broerne i dag, for det er netop en kvalitet at Frederiksbjerg har sin egen fine identitet. Det er en stor kvalitet at have de forskellige bydele med deres egne lokale særpræg.

At overdække banegraven og bebygge med en voldsom tæthed vil eliminere banegraven som mulighed for at være byens grønne lunge og ventilationskanal som i en fremtid, med eldrevne tog, hvor midtbyen vil blive stadig varmere, kan køle den ”byvarmeø” som opstår i de, allerede i dag, tætte byområder.

Men mange ønsker at flytte til Aarhus! ja sikkert – men rigtig mange ønsker også at bo i de mindre bysamfund rundt omkring i regionen – hvis blot den regionale planlægning vil sikre, at der er mindre bysamfund med en god infrastruktur, god kollektiv transport, gode bredbåndforbindelser til lokale virksomheder og hjemmearbejdende og gode institutioner til børn, unge og ældre.

Når grænsen for vækst i Aarhus nu er nået er det politikernes opgave at prioritere og sikre de gode alternative muligheder i de mindre bysamfund i regionen.