

Overordnet har helhedsplanen en lang række positive takter og det er rart med en erkendelse af, at Hasle ikke hænger fysisk sammen i dag. Og at der skal gøres noget for at få det til at ske.

Hasle må og skal gøre sit for, at der bliver plads til de mange nye aarhusianere, der kommer de kommende årtier. Og plads på en måde, så færre skal bevæge sig over lange afstande til dagligt for at komme på arbejde fx. Det er også for vores egen skyld, hvis vi i Hasle stadig vil have naturen, luften og lyset inden for gåafstand.

Aarhus Kommune har ifølge sin planstrategi

(<https://deltag.aarhus.dk/sites/default/files/documents/Forslag%20til%20Planstrategi%202019.pdf#page=18>) 760 hektar (7,6 kvadratkilometer) jord til boligbyggeri afsat i lokalplaner og kommuneplanen. Det er omtrent det areal Aarhus fylder indenfor Ringgaden. På den plads kan man bygge godt 6.000 parcelhuse, det vil sige boliger til omkring 25.000 mennesker. Ifølge den seneste befolkningsprognose er der 41.500 flere aarhusianere i 2030 end der er i dag (https://ledelsesinformation.aarhuskommune.dk/aarhus-i-tal/default.aspx?doc=vfs://Global/AARHUS-I-TAL/Befolkning-Prognose_2021.xview).

Så selv hvis vi bygger parcelhuse på al den ledige plads, der er til det i kommunen, så løber vi tør for bare marker at gøre det på allerede i 2027.

Hvis antallet af boliger ikke følger med befolkningstilvæksten, så vil priserne på bolig stige yderligere, både for lejere og ejere. De er allerede meget høje i dag og vi risikerer københavnske tilstande, hvor kun dem med de største indkomster og formuer har råd til at bo i vores by.

Hvis vi er dermed er enige om, at vi ikke bare kan holde op med at bygge flere boliger, så bliver vi også nødt til at bygge de boliger, så folk bor tættere end i dag. Ellers vil vi som nævnt løbe tør for plads at bygge boliger på inden for en kort årrække. Hvad betyder det så? At vi skal begynde at bygge på områder, der i dag er fx er natur.

At de nye aarhusianere bor på mindre plads end de eksisterende aarhusianere - "fortætning" - er altså en nødvendig pris vi må betale for at beholde den natur vi har og have mere af den, fx mere skov.

Der findes ganske få byer af Aarhus' størrelse, selv i udlandet, hvor god og uforstyrret natur kan nås så hurtigt og så mange steder som i Aarhus. Det synes jeg er værd at værne om og udbygge.

Men "fortætning" skal ikke bare være hovedrige developere, der bruger jorden til at tjene endnu flere millioner til sig selv. Det skal være en løftestang for hele og for et helt Hasle, hvor vi får mange flere byfunktioner: Andre slags butikker end dem vi allerede har, spisesteder, caféer, mødesteder, opholdsarealer, markedsboder.

Dem, der bygger, skal lave vores del af byen bedre. Det gør byggerierne ved at invitere os indenfor. Eksempelvis: Hvis der skal bygges højt på hjørnet af Viborgvej og Ryhavevej, så SKAL der være offentlig adgang til som minimum en tagterasse og MEGET GERNE en udadvendt funktion øverst oppe som fx en restaurant.

Det er også vigtigt, at det der bliver den nye torveplads, bagved byggeriet på hjørnet af Viborgvej og Ryhavevej, reelt bliver et torv og ikke bare en granitørken som det nuværende "torv".

Vindafskærmning, træer og mulighed for småhandlende i mikrobutikker og tilbagevendende torvedage og loppemarkeder o.l., som giver byliv og bevægelse. Den plads, skærmet for den støjende trafik på Viborgvej og for vinden, har potentialet til at være der, hvor Hasle mødes og som får Bispehaven til at smelte sammen med resten af bydelen. Hvis man får byliv vil det også automatisk være attraktivt at være handlende der.

Det er godt, at helhedsplanen taler om at lave Hasle Hovedgade. Men hvorfor skal Hasle Hovedgade ikke gå fra Ringvejen og hele vejen ned forbi Frydenlunds Allé? Det er en strækning på 1,5 km frem for de knap 400 meter helhedsplanen beskæftiger sig med.

Hvis idéen om Hasle Hovedgade skal leve, så bliver man nødt til at dæmpe farten mest muligt. Vejens jævne fald nedad og meget brede profil indbyder i dag nærmest til at køre mere end de tilladte 60 km/t.

Farten bør, på de 1,5 km fra Ringvejen til Frydenlunds Allé, sænkes til 40 km/t fra de nuværende 60 km/t. Det får ingen betydning for bilerne i myldretiden, da de alligevel kører i kø ved lavere hastigheder end både 60 km/t og 40 km/t. De 1,5 km ved 60 km/t tager 90 sekunder og ved 40 km/t 135 sekunder. Forskellen på at gå fra er altså under et minut uden for myldretiden.

Det har dermed *ingen* betydning for, hvor hurtigt folk kommer til og fra arbejde. Det har til gengæld kæmpe betydning for os der bor i Hasle:

Man vil reducere risikoen for alvorlige ulykker markant (<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/speed-crash-risk.pdf#page=25>) og dermed bidrage til at skabe reelle muligheder for, at der opstår et byrum med byliv:

Table 2.4. Indicative expected change in crash frequency following a 5 km/h reduction in average speed on a road for different crash severities according to an exponential model.

	Initial speed stated in parentheses		
	Urban roads (50→45km/h)	Rural roads (80→75km/h)	Motorways (120→115km/h)
All injury crashes	-15%	-16%	-16%
Serious injury crashes	-26%	-26%	-26%
Fatal crashes	-28%	-28%	-28%

Source: based on Elvik, 2009 and 2013

40 km/t frem for 60 km/t betyder også 2,7 decibel mindre trafikstøj (jf. <https://roligbolig.dk/hastighed-og-korsel/>). Normalt ville man skulle *halvere* trafikmængden for at få så stort et fald (jf. Miljøstyrelsen:

<https://mst.dk/media/180448/vejstjvejledning3.pdf#page=30>):

Ændring i hastighed	Ændring i støjniveau
Fra 130 til 120 km/t	0,9 dB
Fra 120 til 110 km/t	0,9 dB
Fra 110 til 100 km/t	0,9 dB
Fra 100 til 90 km/t	0,9 dB
Fra 90 til 80 km/t	1,3 dB
Fra 80 til 70 km/t	1,4 dB
Fra 70 til 60 km/t	1,4 dB
Fra 60 til 50 km/t	1,5 dB
Fra 50 til 40 km/t	1,2 dB*
Fra 40 til 30 km/t	0,7 dB*

Virkningen af hastighedsnedsættelse. Der er forudsat 10 % tunge køretøjer og en typisk fordeling af trafikken over døgnet. Den støjdæmpende effekt kan lægges sammen, så en nedsættelse af hastigheden fra for eksempel 80 km/t til 60 km/t nedsætter støjen med cirka 2,8 dB.

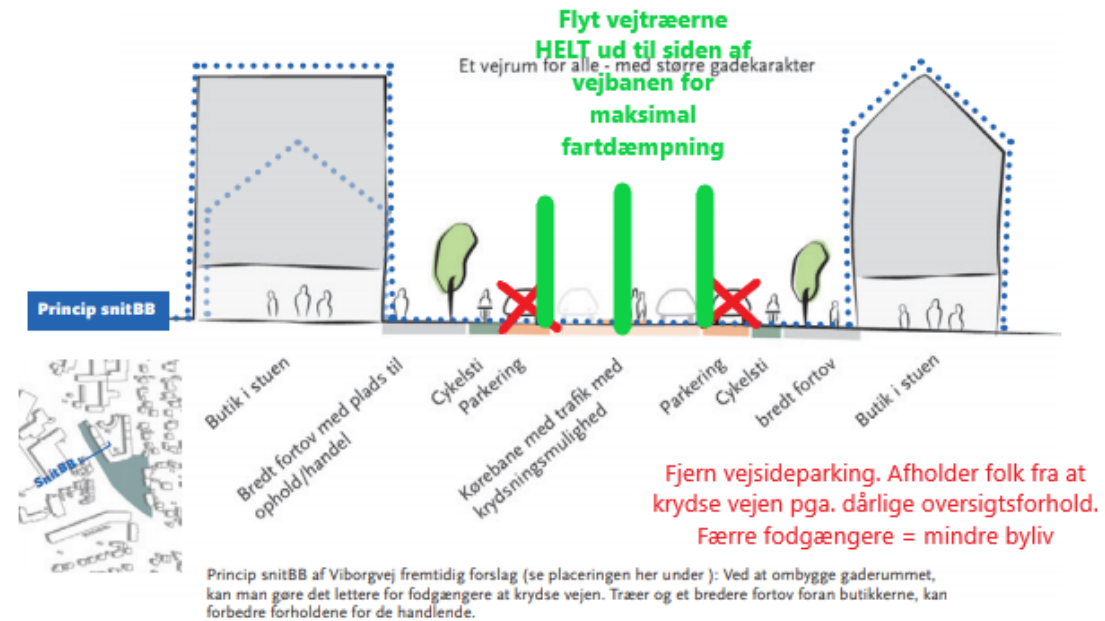
** Ved hastighedsnedsættelse til under 50 km/t kan der opnås 0,5 – 1 dB yderligere, hvis der er ingen eller meget få tunge køretøjer, hvilket ofte er tilfældet på mindre veje. Kilde: Støj fra vejtrafik, rapport 370, Vejdirektoratet 2010.*

Støjen fra Viborgvej er i i dag massiv - se nedenfor - og alle tanker om at skabe en bydel, hvor der er et byrum der skaber byliv kommer ingen vegne med mindre hastigheden og larmen fra den gennemkørende trafik dæmpes betragteligt.

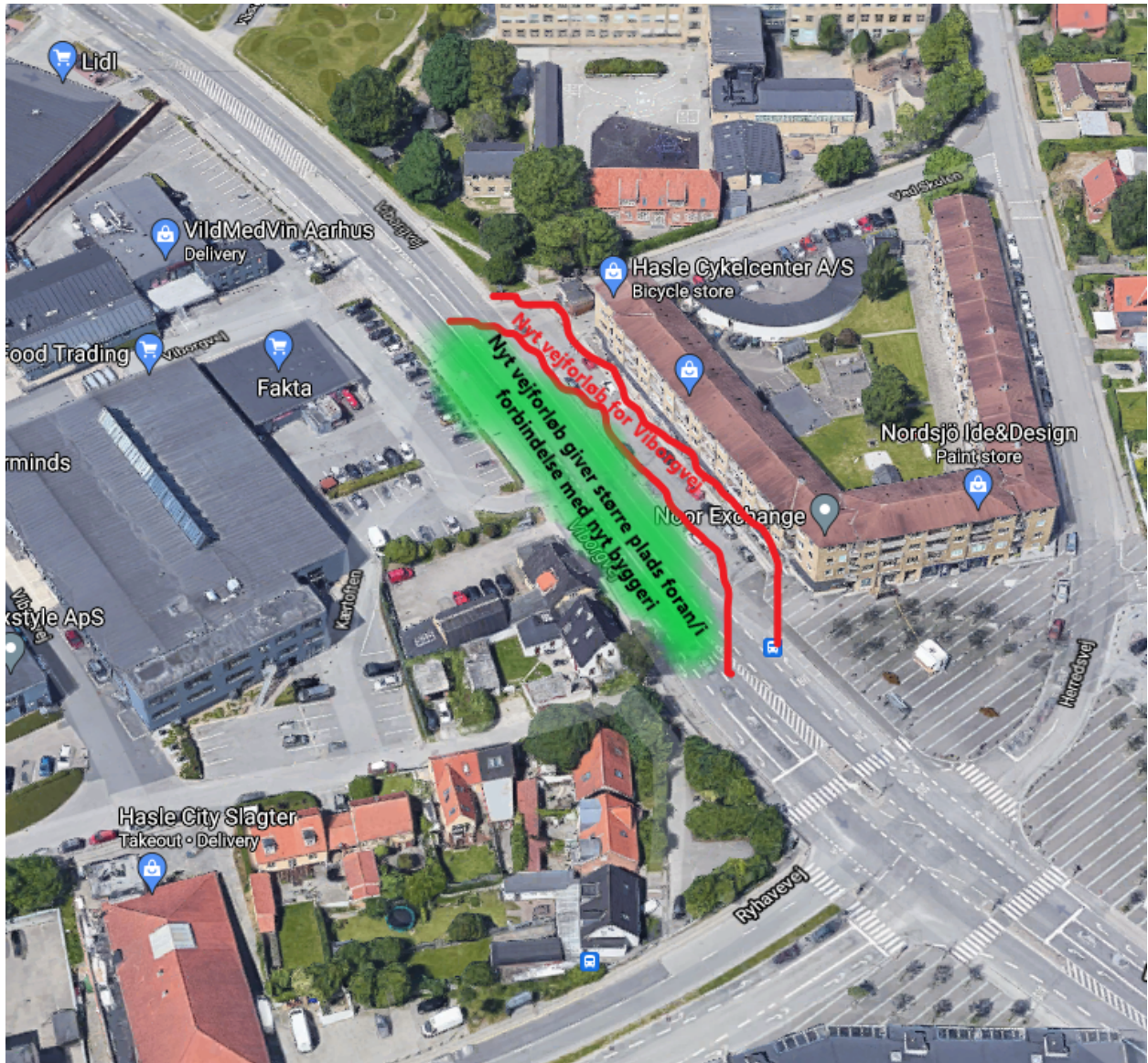


(https://webkort.aarhuskommune.dk/spatialmap?mapheight=916&mapwidth=1832&label=&ignorefavorite=true&profile=aarhus_ekstern&selectorgroups=stojdata2017+kommuneplan_2017+vejs_toj2017+mobilitet_stoej&layers=theme-dtk_skaermkort_daempet_daf+theme-gst-dagi-kommune_custom+theme-pg-noisedataarea-b2+theme-vejmidter_navne+theme-aws_standard&opacities=1+1+1+1+1&mapext=570295.0253904108+6224651.618198313+573403.288946744+6226201.496742275&maprotation=)

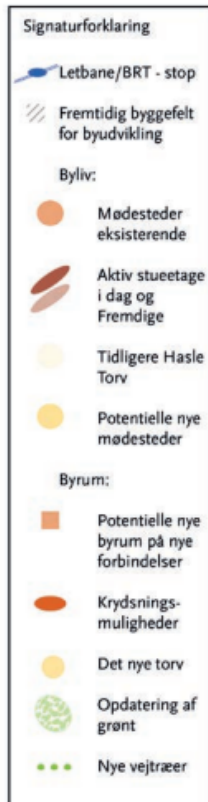
Vejprofilen skal snævres så meget ind som muligt: Med vognbaner lige så smalle som dem i planerne for Frederiks Allé, træer helt ud mod vejen og i midterhellen og fartbump før og efter hver krydsningssti over Viborgvej:



Og ved at lave et shunt i Viborgvej, så den nuværende parkeringslomme bliver Viborgvej og dermed bryder den fartindbydende vejprofil der er i dag og samtidig skaber en plads på den anden side af Viborgvej netop i forbindelse med, hvor der skal bygges nyt::



I det hele taget skal der meget mere fokus på, at fodgængerne er førsteprioritet, når man bevæger sig, ikke bilerne. Derfor bør der også være dobbelt så mange krydsningsmuligheder langs Hovedgaden, som det der lægges op til i planforslaget:



Byliv: Byrummene skal skærms for vind og støj - og gøres mere grønne og levende med fx åbne stueetager

Flere krydsningsmuligheder: Hasle skal være fodgængernes, ikke bilernes

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

Risvangs Allés omdannelse med bede med regnvandsnedsænkning, der giver flotte grønne bede, kunne man bestemt overveje at kopiere.

Helhedsplanen berører ikke i høj nok grad betydningen af bydelens bankende hjerte: Hasle Skole. Der bør tænkes i at give skolen mulighed for at udvide sit areal, da der allerede i dag mangler lokaler, idrætsområder og især udearealer - både til skolebørnene i løbet af skoledagen, men også til foreningslivet.

Der ligger et mindre erhvervsareal lige op ad skolens område, markeret med rødt på kortet nedenfor, som det er oplagt at bruge til udvidelse af skolens område. Fx en idrætshal, da skolens eksisterende hal er booket op fra morgen til aften allerede i dag og foreninger i området har svært ved at finde plads til sine aktiviteter:



Det område vil også fint kunne blive bundet sammen med torveområdet ved at gøre den sti, der går fra Viborgvej langs sognehuset og forbi skolens område op til Hasle Stadion, større, bredere, bedre belyst og bedre indrammet med fx allétræer.