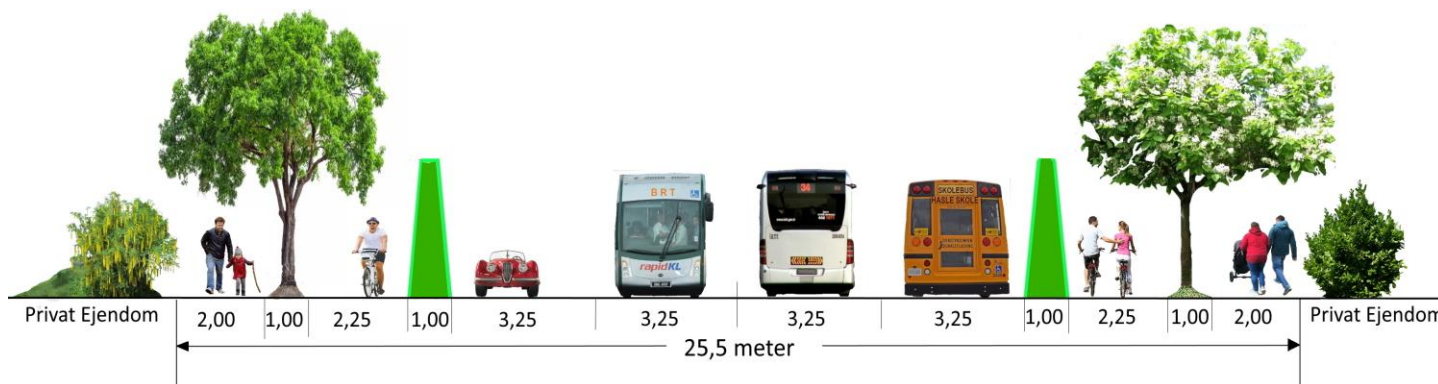
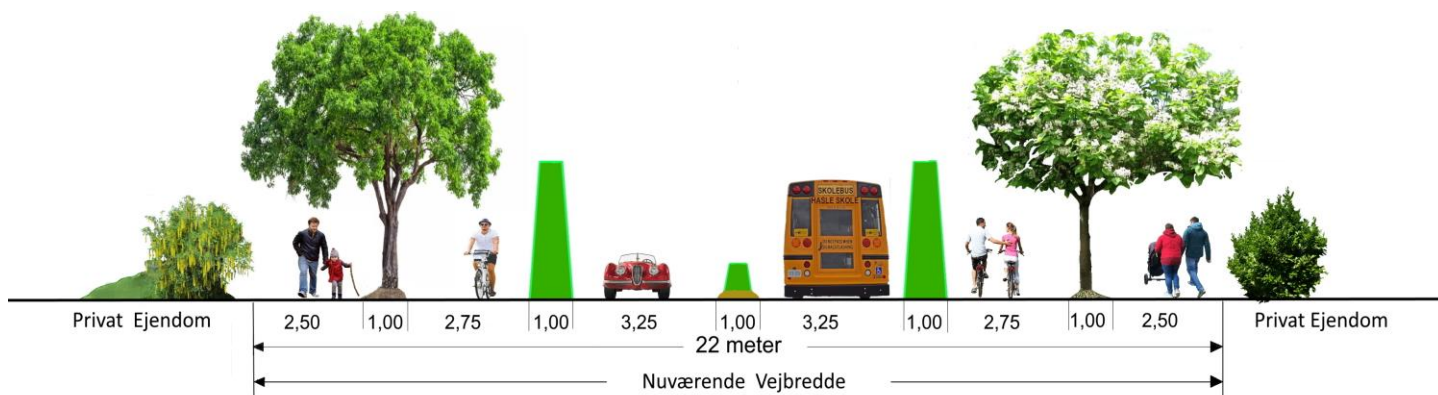


HØRINGSSVAR TIL HELHEDSPLAN FOR HASLE TORV OG UDVIKLINGSPLAN FOR BISPEHAVEN



Haslegruppen!

Forord.

**Høringssvaret er stilet til
Teknik og Miljø,
Borgmesterens Afdeling og til
Aarhus Byråd.**

Læsevejledning:

Dette høringssvar er meget omfangsrigt og er ikke beregnet på at skulle læses som en skønlitterær bog.

Vi anbefaler at læse høringssvaret i denne rækkefølge:

1. Forord
2. Indholdsfortegnelse
3. Resume
4. Konklusion

Ud fra indholdsfortegnelsen kan du efterfølgende læse høringssvaret i den rækkefølge, som passer dig bedst.

Og du kan springe rundt i materialet - alt efter interesse og behov.

I det omfang, at Helhedsplanen er et udtryk for Byrådets opfattelse, er dette høringssvar også en anmodning til Byrådet om igen at se på forholdene i Hasle. F.eks. mener vi, at tiltagene ikke i tilstrækkeligt omfang lever op til aftalen mellem Byrådets forligspartier vedr. Bispehaven. Aftalen mellem Kommunen og Østjysk Bolig synes heller ikke altid at være overholdt.

Vi mener, det meget u hensigtsmæssigt at dele Hasle op i tre dele:

1. Bispehaven,
2. den centrale del af Hasle (dvs. den del, der er omfattet af Helhedsplanen).
3. Den resterende del af Hasle

Vi ser gerne, at vores bydel behandles som en samlet bydel med en fælles identitet.

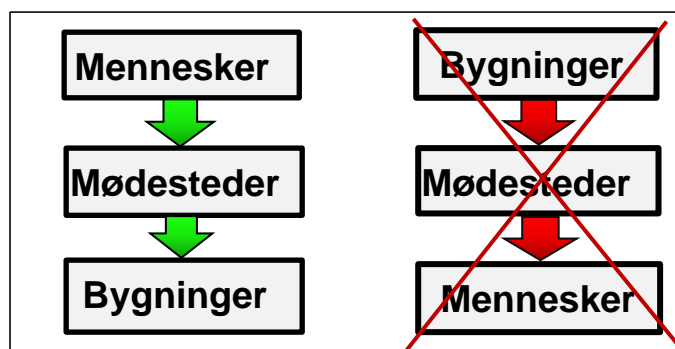
Vores arbejde med både Bispehavens udviklingsplan og med Helhedsplanen viser, at det er u hensigtsmæssigt at lave en opdeling, som endda administreres af hver sin afdeling hos Kommunen, henholdsvis Borgmesterens Afdeling samt Teknik og Miljø.

Vi har forståelse for, at Kommunens ansatte naturligvis skal arbejde i overensstemmelse med det, Byrådet vedtager. Det gælder eksempelvis letbanens/BRT's linjeføring ad Ryhavevej frem for ad Hasle Centervej. Det er en politisk beslutning, som ikke er i overensstemmelse med de berørte borgeres ønsker – og da slet ikke i overensstemmelse med de muligheder, Ryhavevej ellers kan give som et værdifuldt ÅBNINGSTRÆK, der kan integrere Bispehavens beboere med en meget stor del af beboerne i den centrale del af Hasle.

Der skal investeres mellem 1 og 2 milliarder kroner i udviklingen af Bispehaven. Det er den største investering i Hasle nogensinde, og derfor er det vigtigt, at investeringerne i de omkringliggende områder skal hænge sammen med dem, der anvendes i Bispehaven. Ikke omvendt!

Hvis det overhovedet skal have nogen mening i at inddrage Hasles borgere i udviklingen af vores bydel, må vi tage udgangspunkt i de mennesker, som allerede bor her og gøre det så godt som muligt for de kommende.

Vores udgangspunkt er vist i figuren, hvor borgerne kommer før husene. Vores indtryk er, at Byens vækst har så stor prioritet hos Byrådet og de heraf afledte ønsker til administrationen om at skaffe plads til de mange nye borgere, at man i både Borgmesterens Afdeling og hos Teknik og Miljø tager udgangspunkt i bygningerne.



Dette høringssvar tager udgangspunkt i de ønsker, som Hasles beboere normalt giver udtryk for.

Selv om alle er enige om at ønske en helhedsplan for Hasle, synes der forsat at være væsentlige uafklarede udefra kommende forhold, som helhedsplanen ikke kan tage højde for. Det gælder eksempelvis den trafikale infrastruktur og de helt nye teknologiske muligheder, som vil få stor indflydelse på udviklingen i Hasle.

Vi foreslår derfor at udsætte udarbejdelsen af den endelige helhedsplan i ca. 1 år.

I den mellemliggende tid arbejder nedsatte borgergrupper med udviklingen af Hasle set ud fra borgernes synspunkt.

Indholdsfortegnelse

Forord	Side 2
Indholdsfortegnelse	Side 4
Resume	Side 5
Indledning	Side 8
Lidt om Hasle som en bydel i Aarhus Lidt om Hasle	
Viborgvej og omgivelser	Side 12
Teknik og Miljø's Helhedsplan for Viborgvej og omgivelser Konsekvenserne af Teknik og Miljø's Helhedsplan for Viborgvej og omgivelser Hvordan kommer Viborgvejs mange nye beboere ind og ud af området? Boligerne er placeret uden den fornødne hensyntagen til trafikstøjen. Vores forslag til justeringer af Viborgvej og omgivelserne	
Haslecenteret	Side 22
Tidligere og nuværende indkøbsmuligheder Butikker på Ryhavevej overlever næppe Haslecenteret skal primært betjene Hasle Hvad skal Centeret indeholde Adgangen til Centeret	
Den kollektive transport gennem Hasle	Side 27
Letbane, BRT og busser gennem Hasle Kommunens foretrukne rute gennem Døds krydset Ryhaven Ryhavevej med Spargrunden og Haslehus Kommunens forslag til indgangsportal på Ryhavevej Letbanerådets planer om yderligere udbygning af letbane i Hasle Vores oplæg til en alternativ letbanerute gennem Hasle Status Fremtiden	
Børnene er også mennesker	Side 33
Ungdommen – betonmiljøets ofre Derfor blev Bispehaven til Bispehaven Status over børnenes situation i dag Fremtiden	
Kulturmiljøet Klokkerparken	Side 36
Det trekantede område, 130411BO er en ligeværdig del af kulturområdet Klokkerparken Hvilke bygninger kan vi forvente, hvis området udtages af Kulturområdet Begrundet bekymring for, at andre dele af de øvrige områder også kan udtages til fortætning Appendiks med dokumentation over bl.a. kommunikation fra 1970'erne.	
Konklusion	Side 42
Kommentarer til Helhedsplanen Helhedsplanen hviler på gamle forudsætninger. Den burde basere sig på fremtidens teknologi, problemer og muligheder. Helhedsplanens forudsætninger Ønsker til borgernes funktion i fremtiden	
Appendiks	Side 44
Notat over urbanist Niels Bjørns Podcast om udviklingen af udsatte områder Bilers optimale hastighed og fremkommelighed	

Vedr. Indledning

En tak til både Borgmesterens Afdeling og Teknik og Miljø, fordi Hasle er kommet med i den lille gruppe, hvor der udarbejdes en helhedsplan før der laves lokalplaner.

Vi synes det store arbejde, der er lagt i såvel Udviklingsplanen som Helhedsplanen fortjener en væsentlig bedre feedback end den, der kan opnås på et virtuelt møde af kort varighed.

Vi foreslår derfor, at der i Hasle oprettes en gruppe af Hasles borgere, som ud fra bl.a. det fremlagte Forslag til Helhedsplan skal tage stilling til Hasles fremtid. Der er ikke tale om en følgegruppe.

Det er bl.a. Byens mange forskelligartede kvarterer og bydele, som gør Aarhus til en spændende by. Disse bydele og kvarterer skal vi værne om og udvikle med hver deres identitet, så Aarhus ikke bare bliver en ensartet kedelig by. Det gælder naturligvis også Hasle med den flotteste højtliggende natur og menneskelige mangfoldighed, som ikke findes andre steder i byen

Men den gennemkørende trafik bliver et stadigt større problem, som ikke kan løses med en Etape 2 fra Brabrand, for størstedelen af trafikken på Viborgvej er den gennemkørende trafik fra Tilst og længere udefra, og her er der hverken letbane eller BRT. Og vi ved, at trafikken fremover bliver endnu større. Derfor er det nødvendigt at finde en løsning, som både Hasles berørte borgere og trafikanterne kan acceptere.

Det er ikke kun den stærkt trafikerede Ringvej og Viborgvej, som splitter Hasle op, for midt i det hele ligger Bispehaven med 70 forskellige nationaliteter, som kun i ringe grad søger kontakt med os - og det er gensidigt. Vi er overbeviste om, at det kan lykkes med den fornødne hjælp fra Kommunen, men den finder vi desværre ikke de fremlagte planer, fordi disse i højere grad prioriterer fortætning end at løfte vores bydel op, hvor den hører hjemme.

Vedr: Teknik og Miljøs Helhedsplan

for Viborgvej og omgivelser.

Vi synes det er prisværdigt, at Teknik og Miljø med arkitektens øjne tilstræber at efterleve Byrådets ønsker om fortætning – i dette tilfælde langs Viborgvej. Ved nærmere gennemsyn viser planerne sig dog ikke at kunne realiseres med de givne forhold.

Overordnet synes vi, det er fornuftigt at bebygge ældre nedslidte områder. Men langs Viborgvej og de bagved liggende kvarterer findes en stor mængde bevaringsværdige bygninger, heriblandt patriciervillaer. Det er på alle måder velfungerende kvarterer, hvor ejendommene handles til meget høje priser. Det er fuldt forståeligt at beboerne har organiseret sig mod planerne og har mere end 100 medlemmer. Som vækstakse vil den naturlige udskiftning af boligejere tiltrække investorerne, som på et tidspunkt fremsætter planer, der gør området mindre attraktiv for de efterladte. Herved accelereres udskiftningen og området er klar til fortætning, som forudsætter ændrede lokalplaner. Dem har Byrådet givet hidtil, og det må stoppe, inden det bliver for sent.

I afsnittet påviser vi, at det er ulovligt at bebygge den forreste stribe mod Viborgvej. Det skyldes, at Bygningsreglementets krav om maksimalt $L_{den} = 46$ dB med åbne vinduer ikke kan overholdes, fordi støjen inden døre ligger mindst 7 dB over lovkravet.

Vi mener, at problemet skal løses ud fra menneskers ønske om at leve både inden døre og uden døre i støjsvage omgivelser. Ud fra hensynet til støj er det bestående byggeri det bedst tænkelige. Det skyldes, at der kan opstilles støjværn, som kan beskytte de bagved liggende lave parcelhuse mod trafikstøjen. Det pågældende afsnit indeholder tegninger og beskrivelser, som viser hvilke støjværn, der kan benyttes, og hvor de skal opstilles. Herved kan den motoriserede trafik afvikles uden gener for de omkringboende. Men det væsentligste er måske, at turen på cykel eller for gående kan blive en så attraktiv oplevelse i parklignende omgivelser, at rigtig mange vil benytte turen frem for at køre i bil.

Vedr: Haslecenteret.

Det nye Haslecenter skal være det samlende midtpunkt i Hasle og skal som sådant være et blandt mange ÅBNINGSTRÆK, der giver den integration, som er kernen i Folketingets vedtagne lov om udvikling af udsatte områder (Ghettoplanen).

Haslecenteret er primært for borgerne i Hasle. Det skal have gode adgangsveje og indeholde et torv, et kulturhus, butikker, liberale erhverv og offentlige virksomheder. Alle virksomheder i Hasle bør ligge i Centeret, så områderne uden for Centeret forbeholdes til boliger.

Aftalen mellem Østjysk bolig og Aarhus Kommune bestemmer, at området er det nuværende indkøbscenter på Campengrunden.

det længe ønskede torv skal ligge i Hasle Centervejs forlængelse mod Centeret. Men Teknik og Miljø's forslag til Helhedsplan indeholder intet om det nye torv.

Der skal etableres et kulturhus. Kommunen har afsat et stort beløb til kulturhusets etablering og årlige beløb til driften

Vedr. kulturhuset foreskriver Aftalen, citat: *"Projektet skal udvikles i samarbejde med de kommende brugere, foreninger og andre relevante aktører"*. Derfor foreslår vi, at der hurtigt nedsættes en gruppe borgere fra Hasle, som rådgiver kommunen om bl.a. Kulturhusets placering og dets muligheder.

Helhedsplanen indeholder en bebyggelsesplan for området mellem Kærtoften og Ryhavevej. Da denne plan vil medføre et monstrøst byggeri, som overhovedet ikke er tilpasset alt andet i Hasle, foreslår vi et alternativt byggeri, som indeholder det samme etageareal.

Vedr: Den kollektive trafik gennem Hasle

Det fremsendte forslag til Helhedsplan indeholder intet om letbanen/BRT/bussers rute gennem Hasle. Men Kommunens foretrukne rute for Letbanen går gennem Ryhavevej og drejer ned på Viborgvej gennem Hasle Torv. Det er denne rute, som er grundlaget for Helhedsplanens indhold. Set med vores øjne er såvel ruten som selve letbanen yderst problematisk. Dette afsnit omhandler derfor de problemer, som tilsyneladende ikke er kommet frem til hverken Byråd eller Kommunens tekniske administration. Kort fortalt er de Letbanen skal køre gennem "døds krydset" på Ringvejen. Det er alt for farligt!

der skal nedrives adskillige hus i Ryhaven. en skriftlig undersøgelse blandt Klokkerparkens beboere viser, at letbanen vil mindske beboernes lyst væsentligt til at samarbejde med Bispehavens beboere.

En letbane på Ryhavevej giver grundlaget for at omdanne Ryhavevej til en bygade med høje huse, som forudsætter nedrivning af huse i Byens eneste kulturmiljø mellem Ringgaden og Ringvejen.

Letbanen forhindrer, at Ryhavevej omdannes til en grøn allé. Denne allé kunne ellers virke som et ÅBNINGSTRÆK, der skaber integration mellem bispehavens beboere og områdets øvrige beboere.

Under drejningen på Hasle Torv vil trafikken blive spærret. Det vil reducere fremkommeligheden og skabe lange køer.

Vi har fremlagt en plan, hvor letbanen skal køre på Hasle Centervej og dreje ud på Viborgvej ved Haslegaardsvej. Det vil give mange fordele. F.eks. vil den få et væsentligt større passagergrundlag. Og den vil ikke spærre for den gennemkørende trafik på Viborgvej, idet den kan udnytte "hullet" i trafikken, som stammer fra "rød-tiden i Ringvejskrydset.

Vedr: Børnene er også mennesker.

Selv om Udviklingsloven for de udsatte områder er gældende for alle udsatte områder, så kan de enkelte område være meget forskellige, hvorved nogle områder bliver særlig hårdt ramt. Bispehaven er et eksempel på et sådant særligt hårdt ramt område. Det pågældende afsnit viser, at Aarhus Kommune ikke er helt uden skyld i de resulterende forhold. (Disse forhold uddybes i appendiks). Skønt Bispehaven og Gellerupparken ved deres etablering havde den samme densitet, bor der i dag 4 gange så mange mennesker pr. kvadratmeter grundareal som i Gellerupparken, inden man her startede på fortætningen. Det er især gået ud over Bispehavens børn, som fortsat må se deres udendørs friarealer blive inddraget til boliger. Og det fremgår af planerne, at man ønsker at tiltrække børnerige familier i de nye boliger.

Det er værdifuldt, at det vestre overfladvandsbassin i Klokkerparken sammen med området nord for Ryhavevej er afsat til udendørs leg, hvor børn fra Bispehaven og Klokkerkvarteret kan lege sammen, så den tilsigtede integration opnås. Men hvordan kan man tro, det kan lade sig gøre, når området bliver splittet op i to dele, fordi letbanen skal køre på Ryhavevej?

Gammelgårdsskolen var oprindeligt beregnet til få hundrede børn. Nu er den kraftigt udbygget til 1000 børn. Det går ud over de tidligere grønne områder, og nu synes der også at komme et idrætscenter på Skolens område – og hver gang går det ud over det grønne – stik imod intensionerne.

Skolevejene er ikke sikre for alle børn. Det er ikke rart at skulle sende sit barn i Hasle Skolen, når det skal passere Viborgvej, mens trafikken er allerværst om morgenen

Det skaber en tilsvarende utryghed at lade sit barn passere letbanen, når det skal i skole. Men det vil ske for Bispehavens børn, hvis letbanen kommer til at køre på Ryhavevej.

Vedr: Kulturmiljøet Klokkerparken.

Naturligvis skal Teknik og Miljø lave en Helhedsplan, som skal være i overensstemmelse med Byrådets beslutninger. Men undertiden er Byrådets beslutninger tvetydige. Det gælder eksempelvis det trekantede område mellem Ryvej og Ryhavevej. Det består dels af nogle ældre bygninger og dels af nogle villaer, som er bygget efter de samme krav, som er gældende for resten af Klokkerkvarteret. Det er et område, som blev til rest fra, da man etablerede Ryhavevej for 50 år siden. Byrådet har vedtaget, at det er en del af Kulturmiljøet Klokkerparken. Nok fordi det indeholder nogle historiske bygninger og fordi, villaerne overholder de samme meget strenge krav som i resten af Kulturmiljøet.

Men Teknik og Miljø forholder sig til Byrådets ønske, om at der skal fortættes langs de fastsatte udviklingsakser, og blandt disse er det pågældende trekantede område. Derfor ønsker Teknik og Miljø at udtage dette område af Kulturmiljøet.

De adspurgte beboere og nærmeste beboere, er bevidste om at bo i et kulturmiljø, som Kommunen ikke blot kan nedgradere, og ønsker derfor ikke, at området udtages af Kulturmiljøet.

Indledning

Mens mange af Byens fællesråd med stadig større opfordringer ønsker af få helhedsplaner for netop deres områder, har Teknik og Miljø brugt mere end et år på at udarbejde et forslag til en helhedsplan for den centrale del af Hasle. Et fyldigt værk på mere end 100 sider. Tak for jeres arbejdsindsats og tak for, at det netop er Hasle, I har begunstiget.

Forslaget indeholder rigtigt mange positive elementer, som vil løfte vores bydel; men der er desværre også en del, som borgerne i Hasle ikke bryder sig om. Desuden er der forhold som bør uddybes og præciseres, så udviklingsplanens rammer ikke senere giver anledning til tvivl.

Helhedsplanen fortjener derfor at blive gennemlæst, vurderet og kommenteret emne for emne, så det endelige resultat bliver i overensstemmelse med både Byrådets, Kommunens og Hasles borgeres ønsker.

Selv om vi har mange udfordringer, er vi glade for at bo i Hasle. En af udfordringerne er netop, hvad der kan ske med vores bydel, vores vej og vores hjem. Vi kan ikke blot på kort tid nå at tage stilling til de 110 sider, som Helhedsplanen indeholder. De enkelte elementer skal vejes op mod hinanden og resultaterne skal ses ud fra en praktisk synsvinkel. Ingen kan forvente, at vi kort tid efter offentliggørelsen af Helhedsplanen på et virtuelt møde med 50 mennesker på ca. 1 time vil være i stand til på saglig vis at give udtryk for vores opfattelse – endsi-ge at debattere disse. Det er heller ikke tilstrækkeligt at kunne fremsende vores høringssvar. Vi mener, at den endelige Helhedsplan skal kunne afspejle både Byrådets, Kommunens og Hasle-borgernes tanker og forslag. For selv med en forøgelse af indbyggertallet i Hasle, vil de nuværende beboere stadig udgøre langt størstedels af indbyggertallet, og da det er os, som fremover skal leve med konsekvenserne af den kommende Helhedsplan, er det vigtigt at den ikke bliver hastet igennem og at der bliver afsat god tid til at den behandles. Det begrundes følgende:

Giv mulighed for, at der i Hasle oprettes en gruppe af Hasles borgere, som ud fra bl.a. det fremlagte Forslag til Helhedsplan skal tage stilling til Hasles fremtid.

Gruppen skal arbejde projektorganiseret og skal kunne tilkalde udefra kommende politikere, kommunale medarbejdere og fagpersoner.

Der må forventes en tidsramme på 6 til 12 måneder.

Lidt om Hasle som en bydel i Aarhus.

Normalt opfattes Aarhus som en dejlig by, der ligger naturskønt mellem Bugten, Skoven, og det brede og kuperede opland mod både syd, vest og nord. Aarhus er også en spændende by, fordi den historiske og sociale udvikling har sat sig sine tydelige spor i de mange bydele, som med tiden hver for sig har fået deres egen identitet, og som tidligere også havde forskellige aarhusianske dialekter.

Det vil skade Byen uendeligt meget, hvis man forsøger at gøre vores By ens overalt, for så vil den blive lige så uinteressant og kedelig som et flot maleri, der overmales med den samme brune farve.

Det gælder naturligvis også Hasle. Vores bydel skal hverken ligne Lystrup, Frederiksbjerg eller Midtbyen. Vi har jo selv ønsket at bo i Hasle, som vi kender så godt, og hvis positive sider vi forsøger at bevare. Skulle nogle medborgere ønske at omdanne Hasle til f.eks. Lystrup eller Frederiksbjerg burde den/de pågældende nok selv flytte til deres drømmes mål.

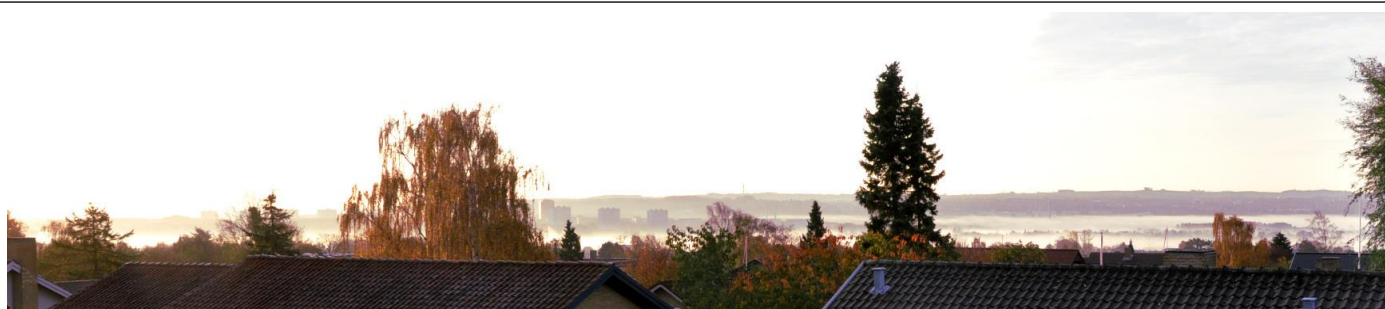
Selvfølgelig har Hasle også sine uheldige sider. Dem ønsker vi naturligvis at løse sammen med Byrådet og Kommunen.

Det kan ikke undgås, at vores ønsker undertiden kan komme i konflikt med Kommuneplanen. Det kan også være, at borgerne i andre bydele har tilsvarende ønsker. I disse tilfælde vil det måske være fornuftigt at ændre Kommuneplanen.

Lidt om Hasle

Størstedelen af Hasle ligger ca. 70 meter over havets overflade og er derfor begunstiget med at være den højest beliggende bydel nær ved Midt-byen. Det giver både en flot udsigt og et sundt klima med en frisk klar luft. De mange parcelhus-haver og alt det nye grønne i Bispehaven er klart en ønsket identitet, vi gerne set fortsætte

Derfor er vi naturligvis meget tilfredse med, at Helhedsplanen tilstræber at bygge videre på vores grønne identitet med f.eks. vejtræer og grønne oaser. Vi håber herved at kunne tiltrække kommende beboere, der stræber efter en sund levevis.



Ofte ligger Aarhus i en tæt tåge; mens der i Hasle normalt er en frisk klar luft.



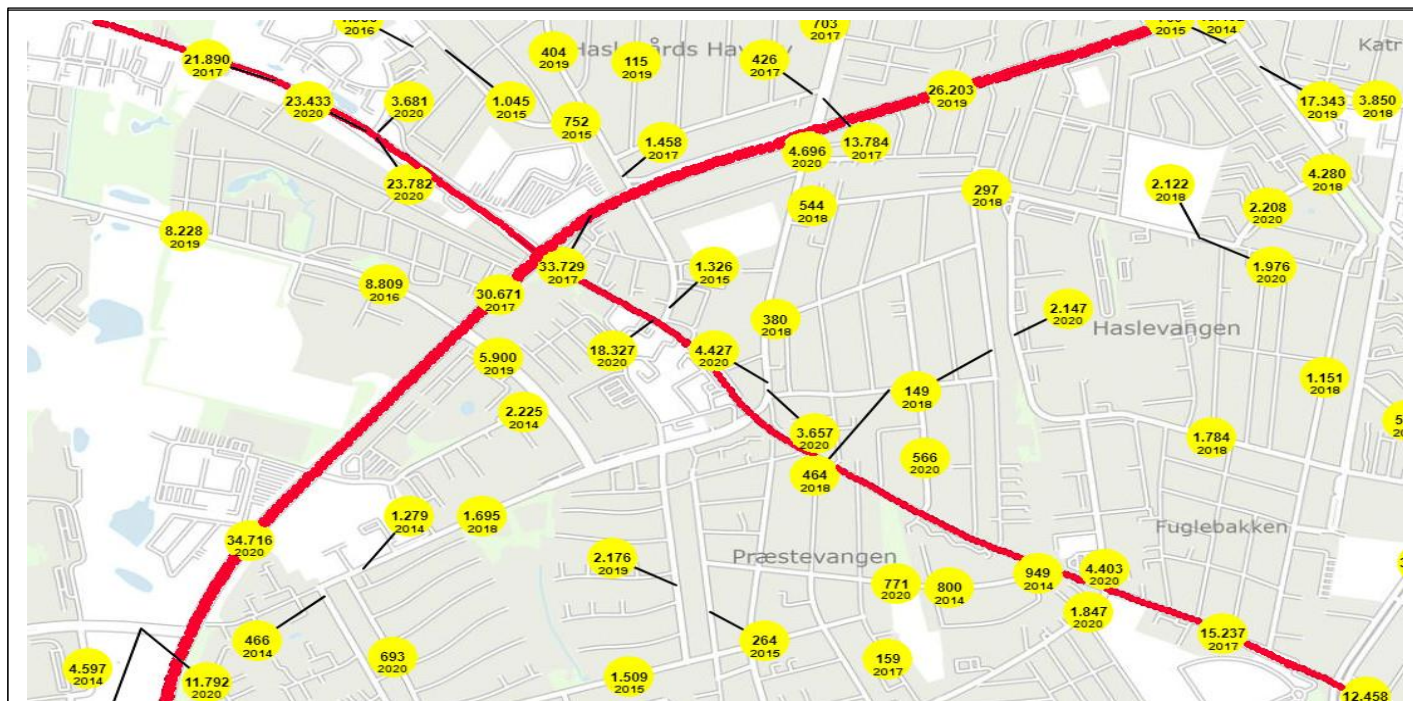
Fra mange huse og lejligheder er der en meget flot udsigt ned over Byen.



Går du gennem Bispehaven og lige over på den anden side af Ringvejen, møder du en natur med meget høje bakker, hvorfra der - så langt øjet rækker - er en enestående udsigt over noget af det smukkeste, som Aarhus kan byde på.

Trafikken i Hasle har altid været et problem, og problemet bliver stadig værre – ikke så meget fordi Hasle har fået flere beboere gennem de sidste 20 år. Det er den udefra gennemkørende trafik, der er det helt store problem idet Hasle Ringvej med mere end 33.000 biler/ døgn og Viborgvej med mere end 18.000 biler/døgn gennemskærer Hasle og deler vores bydel op i 4

dele, som ikke har den indbyrdes kontakt, som er det normale for de øvrige bydele i Aarhus. Isolationen forstærkes af, at man af hensyn til den gennemkørende trafik har lukket de fleste boligveje ud mod Viborgvej. Viborgvejs tværgående trafik foregår mestendels kun på Ringvejen, Hasle Torv og Ringgaden, idet de resterende få tværgående veje kun befordrer lokaltrafikken.



Ringvejens og Viborgvejs opdeling af Hasle i 4 dele. Tallene i de gule områder viser trafiktallene. Yderligere oplysninger ses på dette link:



For at komme ud på og tværs over Ringvejen mod nord til Skejby Sygehus er der på Herredsvej ofte en lang kø, som undertiden strækker sig næsten ned til Hasle Torv.



Med åbningen af Paludan Møllers Vej ved Randersvej og med etableringen af Skejby Sygehus er trafikken tværs over Hasle Torv stærkt forøget. Her ses Kødannelsen på Hasle Torv.



Mens bilerne holder i lange køer på Viborgvej, viser dette billede morgentrafikken fra Ryhavevej tværs over Hasle Torv.

Helhedsplanen beskriver, at man på dette sted agter at placere udvidelsen af Hasle Torv, så dette sted fremover bliver Hasles nye samlingspunkt og kalder det "Hasles Hjerte".

Der er også her, man ønsker, at en kommende letbane/BRT skal svinge ind fra Viborgvej.

Sagen er, at det nuværende Torv aldrig har været brugt til ophold, for der er alt for meget trafikstøj. At gøre Torvet endnu større og endda omkranse det med høje huse, vil give en endnu kraftigere støj (refleksionerne fra de høje huse svarer til, at der kører det dobbelte antal biler). Et nyt og større Torv på dette sted vil aldrig blive benyttet som torv og få normale samlende torvefunktioner.

Opsplitningen af Hasle i fire dele er markant og er uønsket, fordi vi ikke har nogen sammenhængskraft, og det befordrer fremmedgørelsen over for hinanden. Og opsplitningen reduceres altså ikke med det nuværende torv, som kun de allerfærreste vil bruge.

Den kraftige trafik på Ringvejen og Viborgvej er en del af problemet; men en anden del er Bispehaven, som ligger meget centralt midt i det hele. Uden Bispehavens deltagelse i resten af Hasle og uden resten af Hasles deltagelse i Bispehaven, vil hverken Udviklingsplanen eller Helhedsplanen være til nogen nytte. Og da slet ikke for os som borgere i Hasle, uanset om vi bor i Bispehaven eller udenfor.

I virkeligheden er det mentalitetsforskellene, som er det afgørende problem. Efter sigende skulle der herske et særdeles effektivt beboerdemokrati i de almene boliger, og hvor man derfor også

skulle kende hinanden og komme hinanden ved.

Men uanset, hvordan eller hvornår vi kommer i Bispehaven f.eks. til fastelavn eller til et møde, hvor vi hygger og har det rigtig godt med hinanden, så sker der ingenting efterfølgende, selv om vi aftaler at skulle mødes senere. F.eks. besøgte formanden for "Ejerforeningen Hasle Torv" Bispehaven, hvor han talte med beboerrepræsentanter og efter aftale afleverede et stort antal flyers for at få støtte til en cykelsti på Ryhavevej. Der skete intet, og der kom intet svar tilbage.

Det er forståeligt, for 60 – 70 nationaliteter, som ikke er vant til vores demokrati og medindflydelse, og som konstant udskiftes med nyttilkomne, har rigeligt at se til sammen med Bispehavens socialmedarbejdere. Det er forkert at rive boliger ned – desværre er det nok nødvendigt. Men nedrivningen og erstatningen af andre boliger er ikke nok. Det afgørende er en stærk vilje i Byrådet, i Kommunen og hos alle Hasles borgere om, at vi i fællesskab står sammen og på demokratisk vis hjælper hinanden med at udvikle ikke blot Bispehaven men hele Hasle, så vi får den mest eftertragtede bydel. Med Hasle mangfoldighed og naturværdier er alle muligheder til stede. Det burde være udgangspunktet i Helhedsplanen – men den er desværre ikke altid nem at finde.

Først mennesker – så mødesteder – til sidst huse!

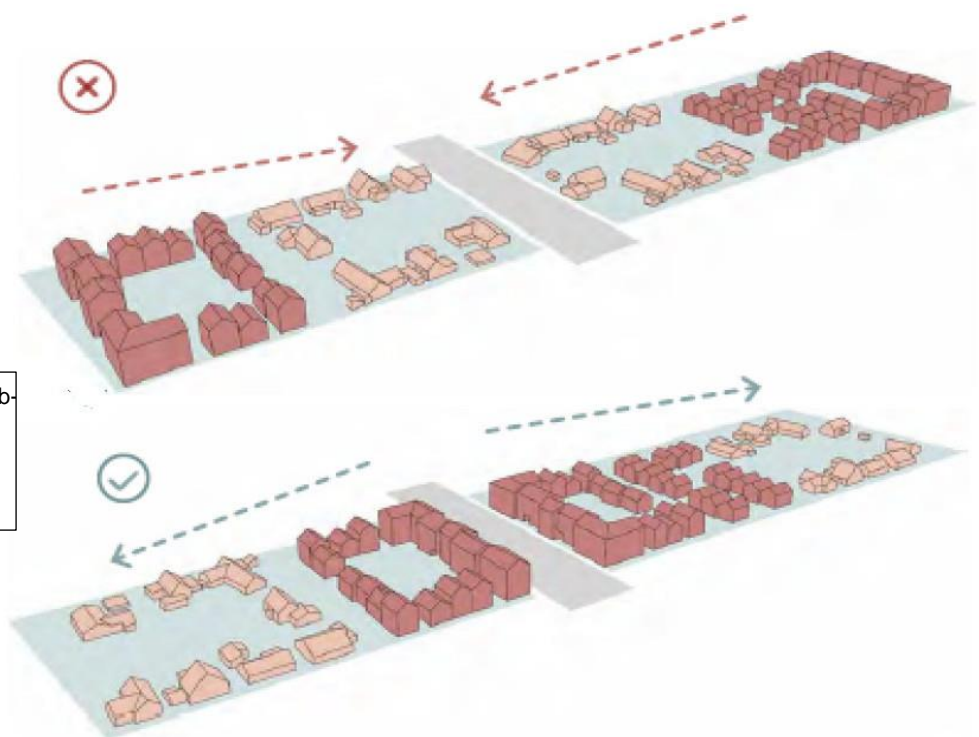
Viborgvej og omgivelser

Teknik og Miljø Helhedsplan for Viborgvej og omgivelser:

De efterfølgende tegninger og beskrivelser viser, at Kommunens plan er ikke kun at nedrive de huse, som ligger nærmest Viborgvej. Nedrivningerne skal foregå dybt inde i villakvartererne.

Vi har 3 væsentlige anker mod denne del af Helhedsplanen:

1. De mennesker, der bor i de berørte områder, er slet ikke interesserede i at sælge deres ejendomme. De har frivillig valgt at bo, hvor de bor. Og overtager investorerne ejendommene som følge af den normale fraflytning, vil det blive de tilbageladte, der kommer til at lide under det voldsomme byggerier, Kommunen tillader i Hasle.
2. Der kommer til at bo rigtig mange mennesker i de planlagte byggerier. Deres biler vil give anledning til meget mere trafik tværs over Hasle Torv, hvor man har planlagt, at der også skal være et sving med en letbane/BRT. Det vil afspærre muligheden for at bilerne på hovedstrækningen på Viborgvej kan passere Torvet på deres vej til og fra Byen.
3. Teknik og Miljø angiver klart, at de højeste huse skal bygges lang Viborgvej. De betyder, at de mange mennesker, som kommer til at bo i disse huse, ikke kan åbne deres vinduer mod

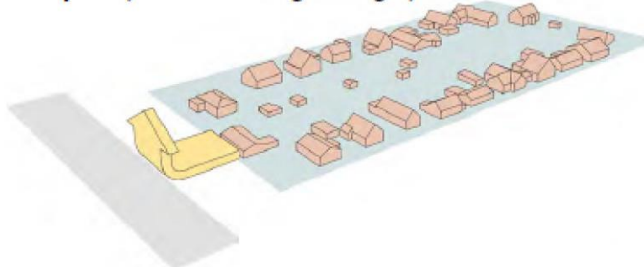


Princip om at bebyggelsen skal etableres indefra og ud. Altså startende ved vejen og bevæge sig væk derfra. Der kan således ikke bygges i den modsatte retning. Ny bebyg-

Langs Viborgvej vil vi give mulighed for fornyelse og nybyggeri, som tilpasser sig det eksisterende byggeri, men som også kan blive højere og tættere mod gaden. Principperne for hvordan man kan fortætte i spændene mellem villaer og

Således beskriver og forklarer Teknik og Miljø, hvorledes til planlægger at udvikle villakvartererne nord og syd for Viborgvej. Det væsentligste er, at der skal bygges højt og tæt langs Viborgvej, og at man ønsker en aftrapning ned mod villakvartererne. Denne aftrapning kan kun lade sig gøre, hvis man nedriver husene bag Viborgvejs høje huse – præcis, som tegningen viser.

Princip for byomdannelse langs Viborgvej



Den eksisterende situation flere steder langs Viborgvej, med villaer/åben lav bebyggelse, som nogle steder er trukket tilbage fra vejen.

Princippet i byudviklingen er at bygge i mellemrummene langs med vejen, trække ny bebyggelse tættere på vejen og give plads til ny allébeplantning. Dette skaber tilsammen et mere veldefineret gaderum, idet facaderne og træerne danner vægge i gaderummene.

Teknik og Miljø ønsker altså, at de nye bebyggelser skal ligge mellem en kommende Viborgvej og de bagved liggende huse. Det er som om, Teknik og Miljø slet ikke kender til forholdene. Hvor der er villaer/åben lav bebyggelse, er der jo slet ikke plads til de tilstræbte etageejendomme.

Sammenholder man kommunens planer med det viste kort, ses det, at det vil blive nødvendigt at nedrive adskillige af de nuværende villaer langs Viborgvej, for kunne bygge højt og tæt.



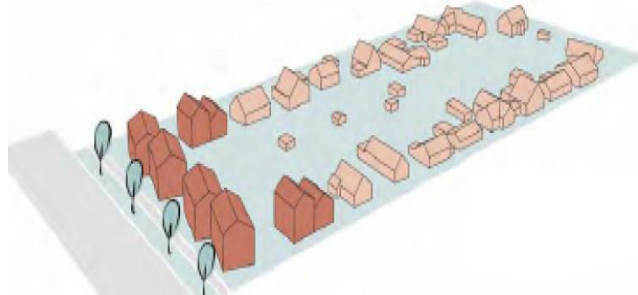
Dette kort stammer fra "Danmarks arealinformation" og viser Viborgvej mellem Hasle Torv og Fenrisvej. På kortet har vi indtegnet bredden på en kommende Viborgvej, hvor der efter Kommunens egne planer også skal køre en letbane. Følgende minimumsværdier fra Ryhavevej er benyttet.

2 x Fortov	á 1,75 m	= 3,5 m	
2 x Cykelsti	á 2,00 m	= 4,0 m	
2 x Vognbane	á 3,25 m	= 6,5 m	
<u>2 x Letbane</u>	<u>á 4,50 m</u>	<u>= 9,0 m</u>	
Samlet vejbredde			= 23 m

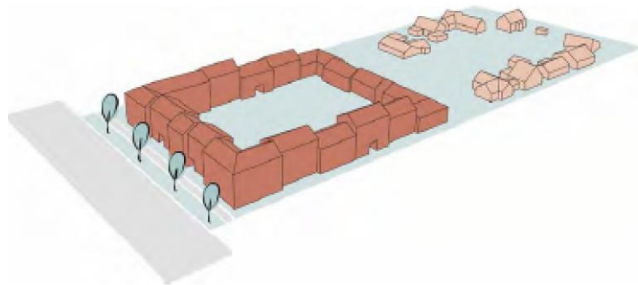
Det ser forkert ud, så det kræver en nærmere redegørelse, før denne del af projektet kan godtages?

Tilsvarende gælder for nedenstående tegninger og forklaringer, for projekterne forudsætter, at det ikke kun er den forreste husrække, der skal nedrives.

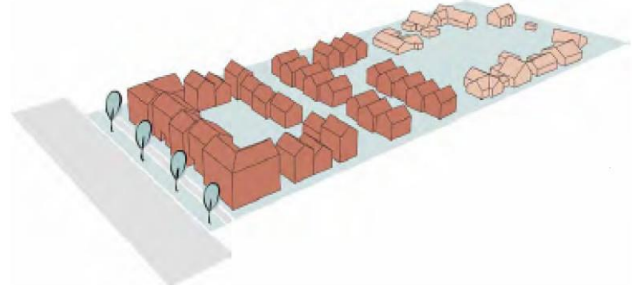
principielle eksempler på byomdannelse langs Viborgvej



Dette eksempel viser en skråvendt bebyggelse med sadeltag, som tilpasser sig den lavere bagved liggende bebyggelse. Det mellemliggende areal kan anvendes til opholdsareal, beplantning, sti eller gade m.m.



Dette eksempel viser en karrebebyggelse med sadeltag. Bebyggelsen trapper ned i højden og tilpasser sig den bagved liggende bebyggelse, som er lavere. Karreen har respektafstand til den eksisterende bebyggelse og det mellemliggende areal kan anvendes til opholdsareal, beplantning, sti eller gade m.m.



Dette eksempel viser en karrebebyggelse med sadeltag. Bebyggelsen opbyrdes gradvist til rækkehusbebyggelse, som er tilpasset den lavere bagvedliggende bebyggelse. Rækkehusene har respektafstand til eksisterende bebyggelse, og det mellemliggende areal kan anvendes til opholdsareal, beplantning, sti eller gade m.m.

Teknik og Miljø angiver disse tegninger som eksempler på, hvordan man ønsker at om-danne områderne langs Viborgvej. Det fremgår heraf, at det ikke kun er den yderste villarække, der skal rives ned – men adskillige husrækker bag den første skal også fjernes.

Konsekvenserne af Teknik og Miljøs Helhedsplan for Viborgvej og omgivelser.



Fotografierne viser nogle af de meget smukke huse, som Teknik og Miljø ønsker at nedrive for at give plads til de nye byggerier.



Her er et eksempel på, hvad der venter beboerne i kvarteret omkring Viborgvej. Dette hus er ved at blive bygget klos op ad villakvarteret Klokkerparken i Hasle. Villakvarteret har Kommunen endda udnævnt som et Kulturmiljø, hvor man må forvente en særlig beskyttelse. Men det er, hvad man ser, når vi træder ud af villaen på Klokkerbakken 105. Her ses, hvad Teknik og Miljø forstår ved RESPEKTAFSTAND



Her er et andet eksempel på, hvad Teknik og Miljø giver tilladelse til. Det kommende byggeri på Spargrunden på Ryhavevej vil virke voldsomt dominerende i området. Det er atter et eksempel på, hvad Teknik og Miljø forstår ved RESPEKTAFSTAND. Det må også være den måde, de opfatter en nedtrapping til et bestående byggeri – ellers ville de jo ikke give tilladelse til byggeriet.

I begge tilfælde blev der rejst mange vel begrundede forslag om ændringer.

Lokalplan 1057 findes på dette link: [Aarhus - Lokalplanportal - Aarhus Kommune \(niras.dk\)](https://niras.dk/lokalplanportal)

Men intet blev ændret.

Og høringssvarene er slettet.

Men forslagene til ændringer på Spargrunden, Lokalplan 1082, findes stadig og kan ses ved at benytte dette link:

<https://deltag.aarhus.dk/se-arch/node?keys=1082>

Hvordan kommer Viborgvejs kommende mange nye beboere ind og ud af området?

I Hasle har den gennemkørende trafik altid været et stort problem. Hvor man i andre områder tilstræber at holde trafikken udenfor, tilstræber man at trafikken skal køre igennem Hasle (Et sted skal trafikken jo være). Men det giver forringede muligheder for lokaltrafikken, f.eks. tværs over Hasle Torv. Og om morgenen og aftenen er det vanskeligt for beboerne i Hasle at komme ud på Viborgvej fra lokalområderne.

Nu ser vi så Kommunens planer om at fortætte yderligere. Det drejer sig især om Elcongrunden vest for Bispehaven, selve Bispehaven, Ellekær-området og nu tilsyneladende også langs Viborgvej og dybt ind i de tilstødende vilakvarterer.

Vi har forståelse for, at der bygges på ubebyggede områder, på tidlige industriområder og områder, som ikke fungerer hensigtsmæssigt. Men at rive smukke huse ned i et særdeles vel fungerede område og erstatte dem med etageejendomme til rigtig mange mennesker er helt uforståeligt. Især i betragtning af, at vi allerede nu har alvorlige trafikproblemer, som vil blive forøget væsentligt på grund af de nævnte nye byggerier.

I øvrigt mener vi, at alle positive kræfter skal anvendes på at løse Bispehavens integrationsproblemer. Det gør man ved at benytte de stærke lokale positive kræfter. Det gør man ikke ved erstatte velfungerende områder med etagebyggeri af samme slags, som ses i Bispehaven.

Boligerne er placeret uden den fornødne hensyntagen til trafikstøjen.

Det kan være forbundet med alvorlige helbredsmæssige konsekvenser at være udsat for vejstøj. Det er skønnet, at flere hundrede danskere hvert år dør for tidligt på grund af udsættelse for vejstøj.

Ca. 3,7 % af tilfældene af blodprop i hjertet skyldes vejtrafikstøj, svarende til ca. 330 nye tilfælde hvert år i Danmark.

5% af alle blodpropper og blødninger i hjernen skyldes støj fra vejtrafikken. Det svarer til, at cirka 600 nye blodpropper og blødninger i hjernen årligt i Danmark skyldes støj fra vejtrafikken.

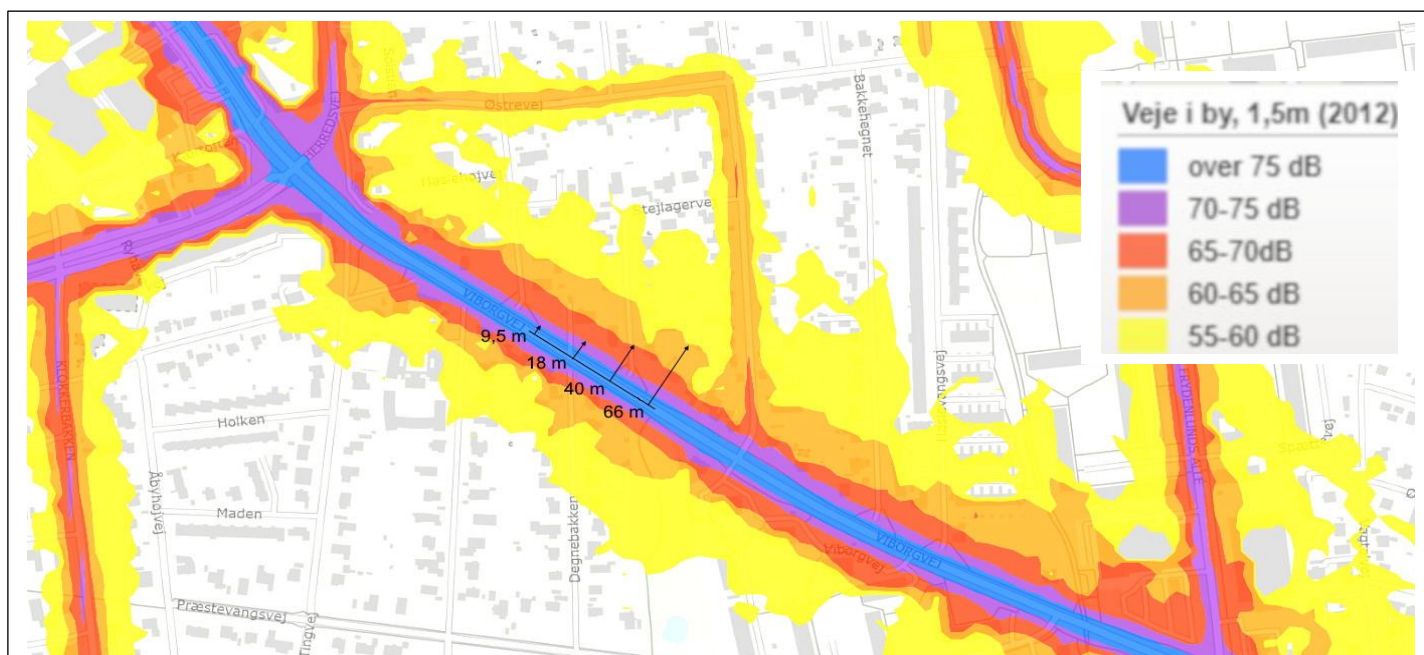
Det er forsigtigt anslået, at i størrelsesordenen 800-2200 personer i Danmark årligt indlægges på sygehuse med forhøjet blodtryk eller hjertesygdom på grund af den ekstra risiko som trafikstøj giver.

Det blev samtidig vurderet, at vejstøj årligt er årsag til 200-500 for tidlige dødsfald om året, som følge af forhøjet blodtryk og hjertesygdom.

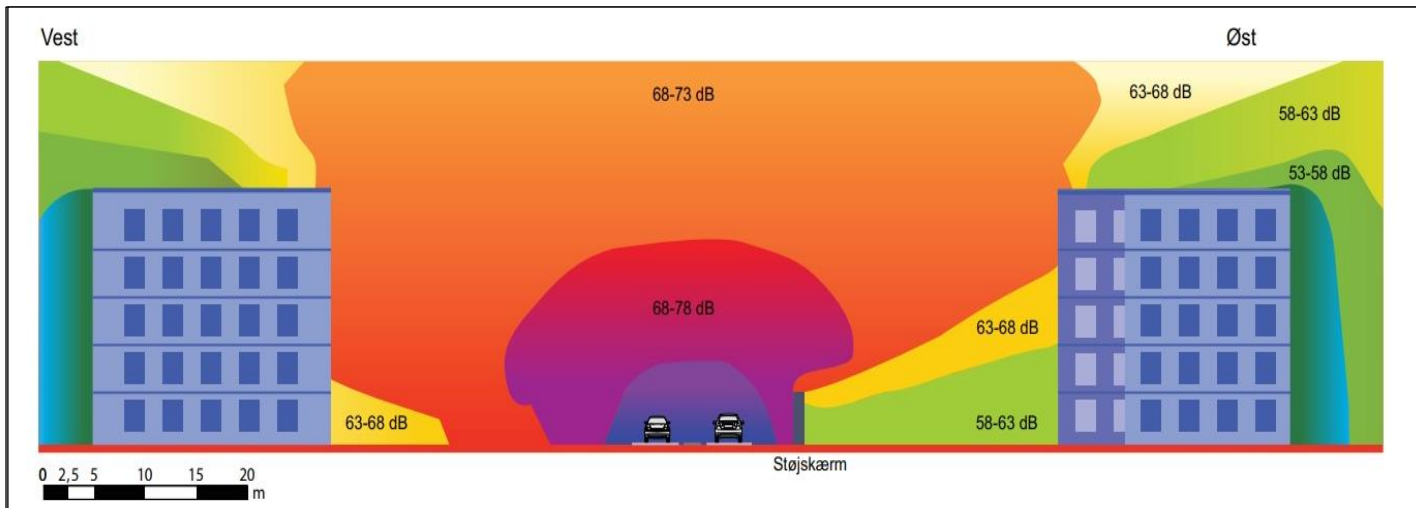
Uddrag fra Miljøstyrelsens publikation, "Trafikstøj og Sundhed" der findes på dette link: <https://mst.dk/luft-stoej/stoej/trafikstoej/trafikstoej-og-sundhed/>

Ud over, at Bygningsreglementet stiller krav om, at der i en boligs opholdsrum ikke må være en støj større end 33 dB med lukkede vinduer og 46 dB med åbne vinduer, findes der intet lovkrav om støjens maksimale styrke. Og skønt der hvert år dør mange mennesker som følge af trafikstøj og endnu flere er generet af trafikstøj, findes der kun vejledende juridisk bestemte værdier, som kun i nogen grad tager hensyn til, hvorledes vi hører støjen. Den juridisk angivne støj betegnes L_{den} og er som vejledning i Danmark fastsat til at være max. 58 dB udendørs i almindelige boligkvarterer. WHO under FN mener at værdien er sat for højt, og at Danmark bør reducere den til kun at være 54 dB. I praksis viser det sig, at det er kravet om 46 dB, som er det vanskeligste at overholde, idet de støjmæssigt bedste vinduer kun kan yde en dæmpning på 22 dB i åben tilstand. Derfor skriver Miljøstyrelsen følgende:

Der bør under ingen omstændigheder planlægges boliger, hvor støjniveauet er højere end 68 dB. Bygningsreglementets krav til indendørs støjniveau skal altid overholdes.



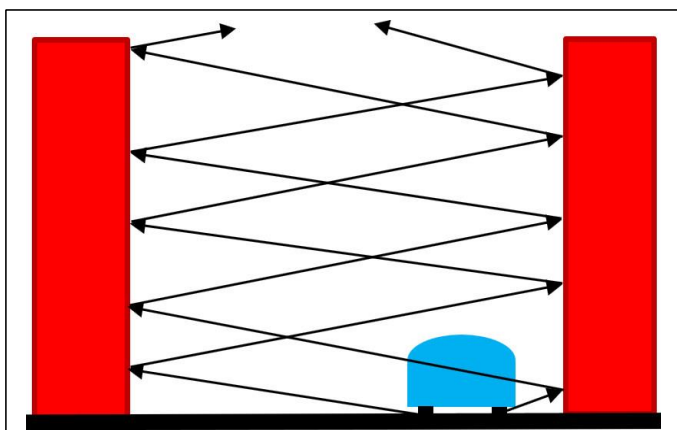
Dette billede viser trafikstøjens størrelse langs Viborgvej i 2012. Med den forøgede trafikmængde siden da, vil støjen være endnu større end angivet på støj kortet. Af farverne ses, at støjen på selve vognbanerne er større end 75 dB. I en afstand på indtil 18 meter fra vejmidten er støjen 70 – 75 dB. I det røde felt, som kan strække sig helt ud til 40 meter fra vejmidten, ligger støjen på 65 – 70 dB. Det er først ude i de gule områder, at Miljøstyrelsen ikke advarer mod ny bebyggelse. Når Viborgvej bebygges på begge sider, bliver støjen endda 3 dB højere og stiger til 78 dB. Selv med de bedste støj dæmpende vinduer på 22 dB bliver støjen inden døre 56 dB. Det er Ulovligt!



Typiske dB-værdier over støj fra en trafikeret vej. Bemærk støjskærmens indflydelse på støjens størrelse. Bemærk også, at støjskærmen kun har indflydelse på de nederste etager. I Teknik og Miljø's forslag føres de nærmeste huse næsten helt ud til Viborgvej, og der er end ikke nogen støjskærm. Så enhver kan se, at denne løsning nok er den dårligst tænkelige.

Bebygges begge sider af Viborgvej med etageejendomme vil lyden blive reflekteret fra begge sider, og ekkovirkningen vil give en rungende støj, som er vanskeligt at leve i; men som også er ubehagelig for de bilister, som benytter Viborgvej.

Herved opnår man ikke den tilsigtede virkning med at benytte de forreste huse som en støjskærm.



Billedet viser en vej med etageboliger i begge vejsider. På vejen kører en bil, som afgiver støj, der rammer husene langs vejen. De reflekterer støj, som rammer genbohuset for til sidst at forsvinde ud gennem åbningerne. Resultatet er, at hele området mellem husene bliver fyldt op af kraftig diffus støj. Såvel visuelt som akustisk er det som at køre i en tunnel, hvor man hører bilen længe inden, den dukker op.

Vi kan se, at der i et af Teknik og Miljø's tegningsforslag er afstand mellem de huse som vender ud mod Viborgvej. Støjmessig er det en dårlig konstruktion, fordi støjen kan trænge ind gennem åbningen mellem de to huse.



Punkthuse er ikke gode til at hindre støjen i at trænge ind bag ved punkthusene. I dette tilfælde kan det være nødvendigt opbygget en glasvæg mellem punkthusene.

Vi må derfor konstatere, at Teknik og Miljø ikke har sat sig tilstrækkeligt ind i, at deres bebyggelsesplan vil betyde, at nogle af de nye beboere i de nærmeste etageejendomme risikerer at få farlige støjbetingede lidelser.

Erfaringerne viser, at det ofte er samfundets svageste, der bor i de mest støjudsatte områder (f.eks. i Folehaven i København).

I Aarhus skal vi også fremover passe på de svageste – **eller skal vi?**

Vores forslag til at justeringer af Viborgvej og omgivelserne

Grundlæggende er vi i Hasle ganske godt tilfredse med villaområderne, som de er i dag. Vi mener dog, at trafikken på Hasle Torv og Viborgvej er et problem, og vi har her gjort rede for, at problemet kun forværres med Teknik og Miljø's forslag. Vi ønsker en løsning, hvor følgende tilgodeses:

1. Trafikken i myldretiden skal reduceres.
2. Støjen fra især den tunge trafik skal reduceres.

Der skal ikke nedrives villaer – hverken nord eller syd for Viborgvej.

Der skal laves foranstaltninger, som fremmer lysten til at gå eller cykle til/fra Byen.

Vedr. punkt 1:

I Hasle vi ingen indflydelse på den gennemkørende trafik. Vi kan kun henstille til Byrådet og Kommunen, at I lever op til jeres ansvar. Men problemet løses ikke ved at lave bredere veje.

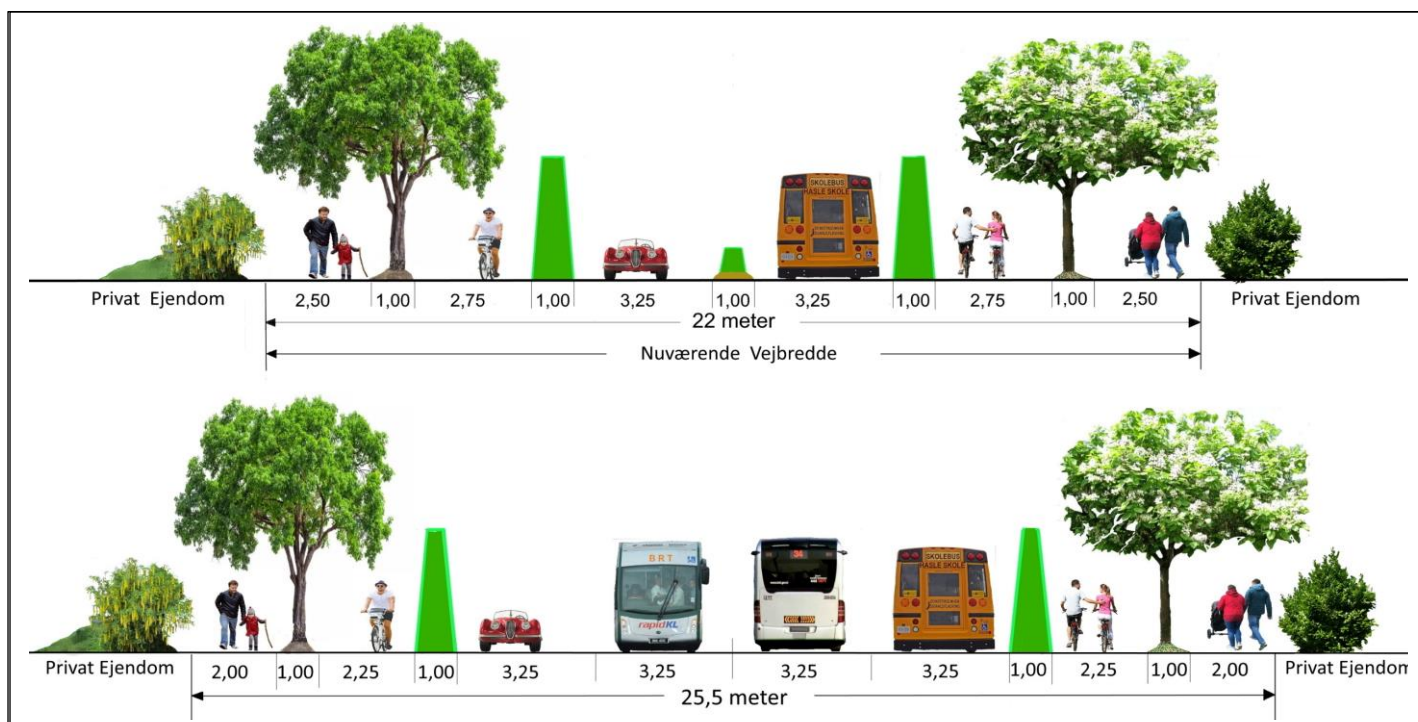
Vedr. punkt 2:

Både i Midtbyen og langs alle indfaldsveje lider borgerne under trafikstøj – især fra de store lastbiler. Problemet kan løse ved at lave en omladning ude ved motorvejen til mindre biler, som aflæsser i mindre geografiske områder, frem for de store lastbiler kører rundt i Byen en stor del af dagen.

Vedr. punkt 3:

Det er forståeligt at fjerne noget i en bebyggelse, fordi det ikke fungerer efter hensigten. Men det er ikke tilfældet hverken i villakvartererne omkring Viborgvej og i det trekantede område mellem Ryhavevej og Ryvej. Vi har forstået, det er for at skaffe plads til de mange mennesker, som hvert år flytter til Aarhus. Coronakrisen viser klart, at det ikke just er for tætning, som står øverst på ønskelisten hos hverken sundhedsmyndighederne eller hos de mange borgere, der nu flytter ud af Byen. Desuden er der rigelig plads uden for Ringvejen

Vedr. punkt 4:



Her ses et tværsnit af vores forslag til Viborgvej. Det øverste er uden BRT, det nederste er med. Viborgvej er i dag 22 meter det smalleste sted.

Forslaget bevirker, at de bestående villakvarterer kan bevares.

Støjskærmene er effektive - især de øverste - fordi de er placeret meget tæt på støjkilderne.

For cyklisterne og de gående skal turen til og fra Byen skal være en oplevelse Derfor skal der være en varieret flot beplantning i hele vejens længde, som kan tiltrække de lette trafikanter.



Inspirationen kommer fra Palma Nova på Mallorca, hvor en stærkt trafikeret vej fører ind til Palma. Parallelt med vejen har man etableret den viste sti for cyklister og gående. Man hører trafikstøjen; men den er dæmpet kraftigt, fordi der er opsat et effektivt støjværn ind mod den stærkt trafikerede vej.

Sagen drejer sig om at finde et lydabsorberende materiale til et støjværn, som skal falde naturligt ind i de grønne omgivelser. Vi foreslår en støjskærm som den, der findes på store dele af Hasle Ringvej.



Misligholdt støjskærm, som den findes på Hasle Ringvej.

Ikke fordi den er køn at se på, når den er fyldt op med forkert jord og generelt misligholdt, men af følgende årsager

1. Selv med en højde på tre meter fylder den ikke meget
2. Den kan rumme kompostjord, som er eftertragtet af regnorme. De giver jorden en krumstruktur, der er i stand til at absorbere lydsvingningerne. Herved bliver refleksionen fra de støjende biler minimal.
3. Med automatisk vanding med overfladevand fra vejbanerne vil den være et ideelt levested for mange forskellige klatre- og slyngplanter.



Bevokset støjskærm på Hasle Ringvej.

Der findes rigtigt mange egnede slyng- og klatreplanter, der kan benyttes til formålet. F.eks. Blåregn, klatrehortensia, trompetblomst, kaprifolie, klematis, rådhusvin, humle, tobakspibeplante.



Trompetblomst (*Campsis Radicans*) er et eksempel på en egnet klatreplante.

Når der skal vælges vejtræer, kan man naturligvis benytte de danske klassikere som f.eks. Røn og Lindetræer. Der findes dog mange andre egnede træer, som er knapt så kendte; men som væsentligt lavere og derfor kræver mindre pasning – og ofte er de mere spændende at se på, for mange har meget smukke blomster. Blandt disse kan nævnes Japansk Træsyren, Japansk Kirsebær, Guldregn, Pagodetræ, Silkerosentræ, Trompetkrone, Falsk Robinia, Tulipantræ og Magnolia.



Silkerosentræ (*Albizia julibrissin*) og dets smukke blomster.



Trompetkrone (*Catalpa Bignoides*) og dets smukke blomster.



Naturligvis skal villaejerne have mulighed for at træde direkte ud på stien.



Mexican Orange Blossom kommer fra Mexico og vokser fint i Danmark. Den bliver et par meter høj og ligner lidt en Bambus. Den blomstrer hvert forår og efterår med en fantastisk dejlig duft. Den er blot et eksempel på de mange nye planter, der kan dyrkes i Danmark på grund af klimaændringerne.

Klimaændringerne er til skade for mange mennesker, men de behøver ikke kun at være til skade.

Vi skal naturligvis forsøge på at udnytte klimaændringernes positive muligheder.

Frem for at gøre Viborgvej til en kedelig indfaldsvej med høje huse og en masse støj, kan man gøre Viborgvej til en eftertragtet vej, som viser Byrådets evner til at gennemføre en grøn omstilling til gavn for Byens borgere og besøgende.



Dette kort stammer fra Danmarks Miljøportal og viser Viborgvej samt matrikler og bygninger. Skraveringen er foretaget på de ejendomme som ikke længere kan få udkørsel til Viborgvej. De blå streger viser, hvorledes de kan få en anden ind/udkørsel. Der er kun to ejendomme, hvor det bliver svært, hvis naboerne ikke vil hjælpe. I disse tilfælde kan de holde på den nærmeste boligvej og gå de sidste 25 – 30 meter.

Bortset fra Hasle Torv og Frydenlunds Allé kan Viborgvej undgå at få krydsende veje, hvis den her skitserede metode anvendes.

De tilstødende veje skal forsat give mulighed for at komme ud på cykel- og gangstierne gennem "lydsluser", som forhindrer vejstøjen i at komme ind i de bagved liggende rolige områder. På disse steder, skal der i vejmidten være plads til et midlertidigt ophold, indtil der bliver et hul i trafikken.

Haslecenteret

Med henvisning til Aftalen mellem Østjysk Bolig og Aarhus Kommune står der på side 2, 3 og 4 følgende:

1. Udviklingsplanen er både en plan for Bispehaven og den omkringliggende bydel, hvor målet er at få Bispehaven integreret bedre i den omkringliggende by og omvendt.
2. Mod øst skaber den nye boliggade på en del af den nuværende Hasle Centervej en stærk sammenhæng til et nyt Hasle Torv og butiks- og serviceområde.
3. Hasle Torv og butiks- og serviceområdet skal udvikles med henblik på, at det bliver et levende og attraktivt knudepunkt i bydelen.
4. Der etableres møde- og aktivitetsfaciliteter for bydelens beboere, som kan bidrage til liv og aktivitet i området. Aarhus Kommune har afsat økonomi til et sted, der kan indeholde forskellige kulturaktiviteter, fx musik, teater og iværksætteri samt idræt, fx badminton, yoga, boldspil og øvrige bevægelsesformer, som kan tiltrække en bred brugergruppe. Projektet skal udvikles i samarbejde med de kommende brugere, foreninger og andre relevante aktører

Tidligere og nuværende indkøbsmuligheder

Da Bispehaven blev bygget for 50 år siden, var det meningen, at der bag Bispehaven skulle etableres et meget stort indkøbscenter (Heraf navnet Hasle Centervej). Men på grund af manglende økonomi og mange andre indkøbsmuligheder i både Hasle og i Hasles nærhed blev centeret aldrig til noget. Til gengæld fik vi i den centrale del af Hasle en masse større og mindre butikker, som tilpassede sig beboernes behov. Det blev aldrig til noget rigtigt stort, for i Frydenlund lå Brugsen. Fra "Høje Hasle" kunne/man man cykle til Storcenter Nord på mindre end 10 minutter. Langt de fleste, som bor syd for Viborgvej og Ryhavevej har altid forrettet deres indkøb i Åbyhøj. Skulle deres købes stort ind, er/var der jo heller ikke langt til Bilka.



Undertiden får man indtrykket af, at vi boede i en landsby med en enkelt lille købmand. Men det er ikke tilfældet. Der var/er flere meget store supermarkeder med dagligvarer. Dette foto er fra det daværende Kiwi på Ryhavevej.

8 supermarkeder	2 postindleveringssteder	1 tandlæge	1 guldsmed
2 kiosker	7 restauranter/grills/cafeer	3 frisører	1 kosmetolog
1 Slagter	2 postindleveringssteder	1 blomsterhandel	1 solcenter
1 skrædder	2 vekslerbutikker	2 elinstallatører	1 cykelhandler
1 vinhandel	1 fitnessforretning	2 computerbutikker	1 gardinforretning
1 apotek	1 fitnesscenter	1 farvehandler	1 møbelhandler
2 læger	1 genbrugsbutik	1 autoværksted	1 vandpibe cafe
Div. håndværkere	2 virksomhedshoteller	Byens største forretning med asiatiske fødevarer.	

En opgørelse over de firmaer, som eksisterede i den centrale del af Hasle for et par år siden, og som de flestes vedkommende også eksisterer i dag.

Den centrale del af Hasle har derfor altid haft rigtigt gode indkøbsmuligheder, og skulle der være noget helt specielt, har Midtbyen jo altid ligget, hvor den ligger. Så det er ikke manglen på indkøbsmuligheder, som gør, at man nu tilstræber at lave et egentligt indkøbscenter i Hasle.

For de af Hasles borgere, der bor Nord for Viborgvej, er problemet blot, at butikkerne lå på den "forkerte side af Viborgvej". Og med den stadigt større gennemkørende trafik blev problemet tilsvarende større.

Butikkerne på Ryhavevej overlever næppe

Derfor er det svært at drive forretning på Ryhavevej. Beboerne syd for Viborgvej og Ryhavevej søger mod Åbyhøj, og beboerne nord for Viborgvej får stadigt vanskeligere ved at passere Viborgvej, og gør de det, kører de ofte også selv videre til Åbyhøj.

Det er således ikke uden grund, at dagligvarebutikken på Ryhavevej 28 siden starten har skiftet ejer 5 gange. For langt de fleste, som handler ind der, er mennesker fra andre lande. De nye ejere starter altid med et pænt sortiment af varer til danske forbrugere; men efter nogle måneder ser man, at vareudbuddet bliver stadigt mere orienteret mod de herboende udlændinge. Der går så nogle år, hvorefter butikken lukker, en ny ejer kommer til og historien gentager sig.

Derfor forstår vi ikke, hvorfor Teknik og Miljø tilstræber at placere endnu flere butikker på Ryhavevej, for der er ingen grund til at tro, at Ryhavevej kan blive en forretningsgade.

Haslecenteret skal primært betjene Hasle

Fordi Midtbyen, Storcenter Nord, City Vest, Bilka og Åbyhøj ligger tæt ved Hasle, vil der ikke være baggrund for også at lave et stort center i Hasle. Vores nye center skal primært kunne betjene Hasle – men ikke kun med indkøb. Det skal gøres attraktivt, så der altid er noget at komme efter. Derfor er det vigtigt at alle butikker samles i centeret. Det var en væsentlig årsag til, at Byrådet stemte nej til en dagligvarebutik på Herredsvej, og derfor bør der heller ikke være butikker på Ryhavevej. Der bliver først noget at komme efter, hvis alt samles i centeret.

Til gengæld bør centeret ud over at give os mulighed for indkøb også indeholde effektive samlingssteder i form af et kulturhus og det længe ønskede Torv (fri for trafikstøj).

Torvet

Aftalen mellem Østjysk Bolig og Kommunen stiller krav om et torv; men vi finder ikke noget torv i Helhedsplanen. (Ifølge den danske Ordbog defineres et torv således: "En større, åben plads i en by, typisk belagt med fliser eller

brosten og udsmykket med fx et springvand eller en skulptur - undertiden centrum for gadehandel"). Citat fra Aftalen: "Mod øst skaber den nye boliggade på en del af den nuværende Hasle Centervej en stærk sammenhæng til et nyt Hasle Torv og butiks- og serviceområde". Den østlige del af Hasle Centervej skal altså være en boliggade, som skaber en stærk sammenhæng til et nyt Hasle Torv samt Butik og Serviceområdet.

Det fremgår ligeledes af Aftalen, at det er dette Torv, samt Butiks- og Serviceområdet, der skal være det attraktive Knudepunkt i Hasle.



Østjysk Bolig og Aarhus Kommune har aftalt, at det nye Hasle Torv skal ligge inden for det markerede område.

Det er altså ikke det nuværende Hasle Torv, der skal være knudepunktet. Det nuværende Hasle Torv er kun et stærkt støjende vejkryds, som aldrig vil blive brugt til rekreativt ophold.

Kulturhuset

Aftalen foreskriver også et kulturhus med fælles aktivitetslokaler". Herom står der følgende: "Projektet skal udvikles i samarbejde med de kommende brugere, foreninger og andre relevante aktører". Det drejer sig altså ikke kun om driften af Kulturhuset, og derfor opfatter vi teksten således, at det allerede er i projektets start, at Hasles Borgere bør deltage i udviklingen, herunder naturligvis også, hvor Kulturhuset skal placeres. Og vi foretrækker, at Kulturhuset skal placeres inden i Centeret frem for det sted, hvor Bispehavens Fælleshus ligger i dag. Det er flere årsager til:

1. Det er ikke kun Bispehavens kulturhus – det er hele Hasles kulturhus.
2. Alle aktiviteter skal samles i centerområdet. Derfor afslog Byrådet dagligvarebutikken på

Herredsvej. I denne forbindelse er der ingen forskel på, om det er en dagligvarebutik, eller det er et kulturhus.

3. Signalværdien har stor betydning. De fleste uden for Bispehaven vil på grund af en placering i Bispehaven formentlig afholde sig fra at deltage i såvel planlægningen som driften.
4. Placeres kulturhuset i Bispehaven skal der afsættes plads til parkering. Det skal der ikke i centerområdet, for det anvendes primært i dagtimerne, mens kulturhuset primært anvendes i aftenetimerne.
5. En placering af kulturhuset i Centerområdet gør området levende såvel om dagen som om aftenen.

Forslag: Etabler snarest muligt en gruppe medlemmer fra både Bispehaven, de omkringliggende områder og potentielle kommende brugere. De skal arbejde sammen om placeringen af Kulturhuset, dets funktioner og dets videre skæbne.

Herved får vi også påbegyndt den integration, som er vedtaget af Folketinget, og som er udmøntet i Loven om udsatte boligområder.

Hvad skal centeret ellers indeholde?

Såvel de næringsdrivende som Hasles borgere er interesseret i, at Haslecenteret får succes.

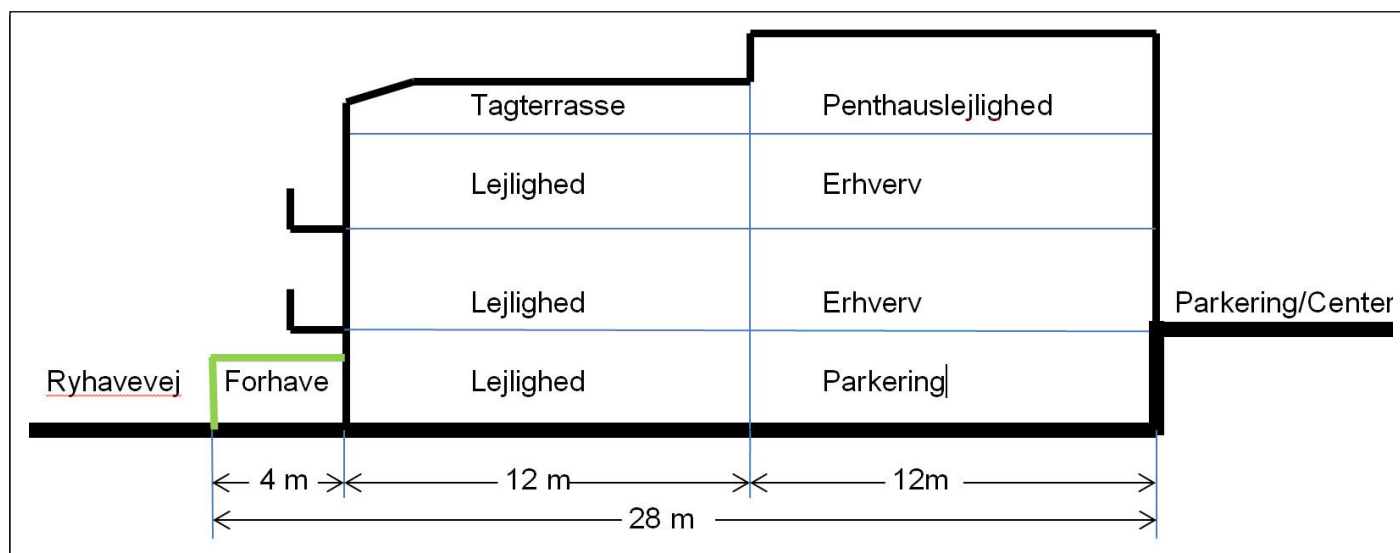
Som det anvendes i dag, synes der ikke at være plads til liberale erhverv, som f.eks. læge, tandlæge, advokat, ejendomsmægler og tilsvarende. Det kunne også være offentlige bydelskontorer. Alt sammen noget, der er med til at skabe aktivitet og noget at komme efter.

Vi synes det er spild af gode etagemeter at placere virksomheder uden for centeret frem for at placere dem i centeret. I centeret skal der være virksomheder og uden for centeret skal der være boliger.

Derfor fremlægger vi et alternativt forslag til området mellem Kærtøften og Ryhavevej. Dette område har en længde på ca. 150 meter og en bredde på mellem 43 og 47 meter. Hertil kommer så Brd. Bagners ejendom på ca. 1200 m².

Hasles mangfoldighed er anderledes end i mange andre bydele. Denne mangfoldighed kan formentlig udnyttes positivt i Centeret og give Hasle en særlig eftertragtet identitet.

Forslag: Etabler snarest muligt en gruppe, som arbejder sammen om centerets indhold og dets videre skæbne.



Forslag til en alternativ plan for en kommende bebyggelse mellem Ryhavevej og Kærtøfte. Snittegningen viser bygningen set fra Viborgvej. Der er tale om det samme etageareal som forslaget i Helhedsplanen.

Med en afstand på 43 -47 meter mellem Ryhavevej og Kærtøften er der stadig mellem 15 og 19 meter til rest. Den kan benyttes til udvidelse af forhaven, til parkering i Centerområdet eller til at skabe god afstand mellem de to bygninger.

Adgangen til parkeringsarealet foregår fra Bispehavevej.

Fra Ryhavevej foregår adgangen til Centeret gennem beboelsesbygningen. Herved bevares Ryhavevejs mulighed for at være en boligvej i form af en allé, og der bliver et erhvervsområde, som er med til at skabe synergi i Centerområdet.

Adgangen til Centeret

Skal centeret have nogen fremtid, skal der i det mindste være fornuftige adgangsveje. Borgerne i Hasle skal derfor have nemt ved at komme til centeret. Her skal der sættes særlig fokus på dem, der bor nord for Viborgvej.

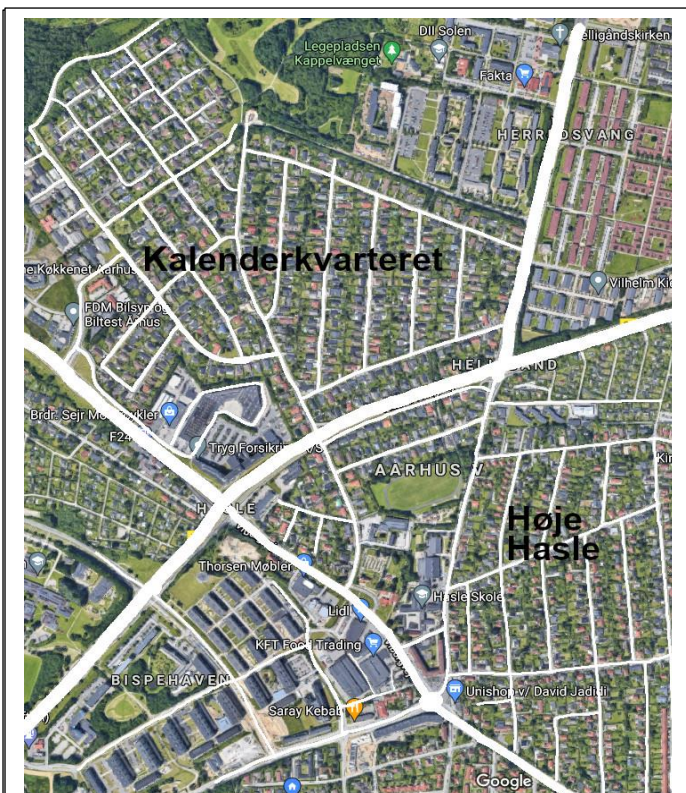
Derfor ser vi med tilfredshed på, at Helhedsplanen tager fat i dette helt grundlæggende problem, idet planen foreslår flere og bedre overgange på Viborgvej nordvest for Hasle Torv. Det er den del, som i Helhedsplanen benævnes Hasle Hovedgade.

Etableres en underjordisk parkering mellem Kærtøften og Ryhavevej, vil den naturligste ind- og udkørsel foregå ved Bispehavevej. Her ved kan de nuværende parkeringsarealer anvendes til bedre formål.

Ved overgange forstår vi overgange for gående og for cyklister. Den sydlige del af "Høje Hasle" vil formentlig benytte fodgængerovergangen ved det nuværende Hasle Torv.

Den nordlige del af Høje Hasle mangler en overgang "Ved Skolen".

Anderledes forholder det sig for de mange mennesker, som kommer fra Kalenderkvarterets 600 villaer. Dem skal der gøres noget særligt for, idet de har mistet adgangen til Herredsvej og kan blive en af centerets største kundegrupper. Vi foreslår en cykel/gangbro tværs over Viborgvej ved Haslegårdsvej.



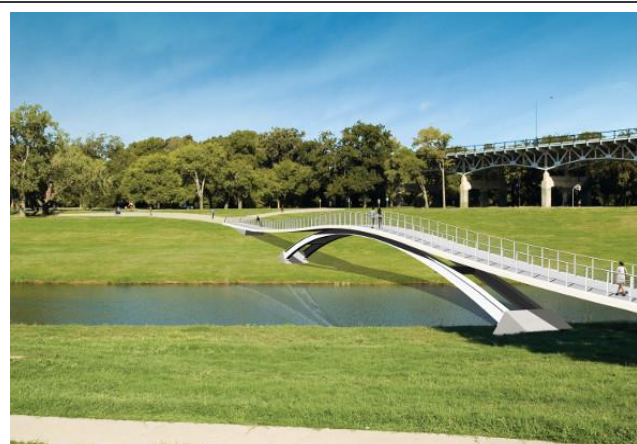
Med ca. 600 villaer er Kalenderkvarteret Hasles største villakvarter. Af hensyn til den gennemkørende trafik lukkes deres adgangsveje til Herredsvej. Herved besværliggøres deres muligheder for indkøb af dagligvarer Storcenter Nord.

Bemærk, at alle veje i Kalenderkvarteret peger ned mod Haslecenteret. Med gode adgangsveje tværs over Viborgvej kan kvarterets mange beboere nok blive en af centerets største kundegrupper.



Viborgvej ligger ca. 2½ meter dybere end det omgivende terræn. Så broen vil falde naturligt ind i omgivelserne.

Denne bro vil også være velegnet som sikker skolevej for Bispehavens mange børn, der går i Hasle Skole.



Eksempel på en Leonardo da Vinci bro. Det er en smuk let konstruktion, som er velegnet til især gående og cyklister. Se mere her: <https://sites.google.com/site/tridimensional-synthesis/main-page/Da-Vinci-Bridge>

Adgangen fra Bymosevej vil foregå med bil ad Viborgvej og for gående ad den lille trappe, som fører fra Bymosevej op til Ringvejen.

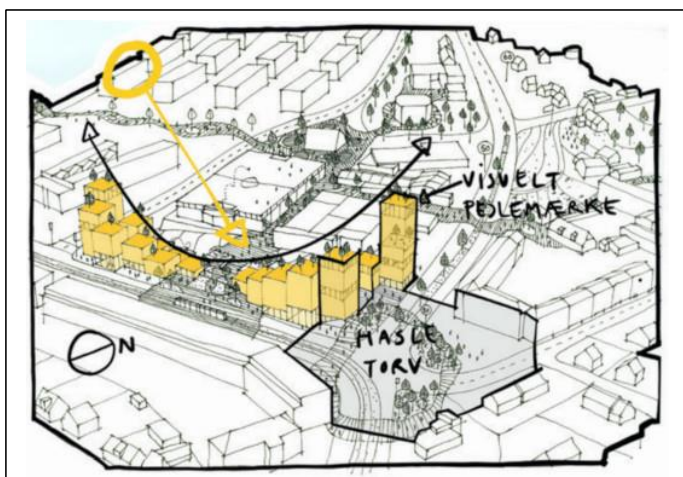
Adgangen fra de nye boliger i Ellekær vil foregå gennem Gang/cykeltunnelen, som ligger under Ringvejen:



Den nuværende tunnel under Ringvejen giver en fin forbindelse for cyklister og gående for at komme fra Ellekær til Centerområdet.

Medmindre der bliver mange attraktive arrangementer og tilbud i Centeret, så man vækker vores interesser, skal man ikke forvente, at mange syd for Viborgvej og Ryhavevej kommer til at blive faste kunder i Centeret. Dertil er den tætte kontakt med såvel kulturlivet og som forretningslivet i Åbyhøj alt for stort.

Derfor synes denne overdimensionerede monumentale tårnhøje nærmest borgagtige konstruktion mod Ryhavevej ikke alene at være alt for dominerende men også helt ude af proportioner.



Denne konstruktion passer slet ikke ind i Hasles nuværende identitet og vil visuelt overtrumfe vores smukke gamle Kirke.

Vi er hverken New York eller Brasilia - vi er kun Hasle.

Den kollektive trafik gennem Hasle

Letbanen og fortætningen er hinandens forudsætninger.

De fremsendte forslag til Udviklingsplan og Helhedsplan omhandler ikke letbanens rute gennem Hasle. Men Byrådets foretrukne rute gennem Ryhavevej synes at ligge til grund for det meste i især Helhedsplanen. Derfor har vi taget emnet op i vores høringsvar.

I dette høringsvar går vi ud fra en letbaneløsning; men der er ingen forskel på problemstillingerne og transportvejene, hvis man i stedet vælger en BRT-løsning.

Siden planerne for Etape 2 blev planlagt for næsten 20 år siden, har Aarhus har været gennem en kolossal udvikling. Helhedsplanen sætter rammerne for udviklingen i Hasle, og her benytter man de gamle planer, selv om teknologien og forudsætningerne er helt anderledes i dag end de var dengang

Ruten skulle oprindeligt have ligget på Silkeborgvej; men tidligere kontorchef i Aarhus Sporveje, Claus Jørvad fik letbanen flyttet til Viborgvej, idet der dengang var flest kunder at hente her.

Aarhus Kommune arbejder målrettet med at fortætte byen omkring alle letbanestationer. Hvor letbanen nogle steder løser transportproblemet for eksisterende beboere og virksomheder, vil den andre steder drive udviklingen af en meget mere tæt by. Det bliver blandt andet en stor gevinst for bydelen Hasle, hvor tætheden i eksisterende bebyggelse er lav.

Hasle er et stærkt eksempel på, at letbanen både løser nutidens og fremtidens transportbehov og hjælper byen til at vokse på den mest effektive og miljørigtige måde.

Derfor har Aarhus Kommune som indledning til arbejdet med Planstrategi 2015 brugt Hasle som eksempel på, hvordan letbanen vil drive byens udvikling.

I eksemplet fra Hasle Torv trækker et enkelt letbanestop en udvikling med sig, der kan betyde 1.500 nye beboere, 1.000 nye arbejdspladser og byggeri af 200.000 etagemeter.

<https://www.aarhus.dk/media/34262/pjecen-aarhus-letbane-etape-2-koerer-nu.pdf>

Som vist nedenstående var betingelsen dog, at Hasle skulle fortættes. Denne fortætningsstrategi satte sig forskellige spor i Hasle. F.eks. viste Kommunens eget GIS-system for blot 2 år siden, at man planlagde at 4 doble beboertallet i villakvarteret på Klokkerfaldet, så der her kom til at bo ca. 1000 mennesker.



Skærmdump fra Teknik og Miljø's eget GIS-system. Hver af de små røde cirkler repræsenterer 100 beboere i 2030. T og M havde altså planlagt, at der i 2030 skulle bo 1000 mennesker på Klokkerfaldet.

Indtil for få år siden havde det været muligt at føre letbane af Søren Frichs Vej, en hurtigere strækning med et endnu større passagergrundlag. 7 fællesråd stod bag et ønske om at flytte letbane fra Viborgvej til Søren Frichs Vej. Men forslaget blev end ikke behandlet under Byrådsdebatten.

Ruten gennem Hasle har mange begrundelser. F.eks. begrundes ruten med, at man herved kan koble både Gellerupparken og Bispehaven tættere til midtbyen. Hvorfor har de udmærkede busforbindelsen ikke været i stand til det inden for de sidste 50 år? Dette spørgsmål har vi aldrig fået besvaret.

En anden begrundelse er, at letbanen giver en god forbindelse mellem Brabrand og Midtbyen. Turen vil vare næsten ½ time; men den varer kun 14 minutter, hvis man i Brabrand hopper på rutebilen mellem Harlev og Hovedbanegården.

Tilsyneladende er den eneste reelle forklaring, at Byrådet og Kommunen ønsker, at Hasle skal fortættes, og letbanen skal benyttes som "løftestang". For i det viste udklip står der direkte, at tætheden i den eksisterende bebyggelse er lav, og at letbanen skal "hjælpe" byen til at vokse og drive byens udvikling.

Derfor omhandler høringsvaret ikke kun Kommunens foretrukne rute ad Ryhavevej men også en alternativ rute ad Hasle Centervej.

Men det er ikke for vores skyld, man i dag planlægger både letbane og andre indkøbsmuligheder. For gennem de sidste 50 år har vi ikke manglet hverken god kollektiv transport eller gode indkøbsmuligheder i Hasle.

Kommunens foretrukne rute gennem Hasle

1. For at få den kortest mulige vej fra Gellerupparken til Viborgvej skal ruten passere "døds krydset", hvor Edwin Rahrs Vej udmunder i Ringvejen.

Flere partier klar med mulig løsning i "Døds krydset"

Socialdemokratiet og SF i Aarhus Kommune vil have prioriteret en gangbro over krydset ved Edwin Rahrs Vej og Åby Ringvej. Rådmand glæder sig over opbakning, men afventer faglig vurdering.



"Problemet med krydset er, at det er kæmpestort. Selvom det kun er et T-kryds, er der dobbelte svingbaner i hver side på Edwin Rahrs Vej, og sigtbarheden er dårlig på grund af bakken på Ringvejen. Og så er det næsten blevet en motorvej, fordi folk kører stærkt og fristes til at køre over for gult".

Udklip fra avisen.

2. Letbanen skal køre tværs igennem den nybyggede Ryhaven, hvor der skal rives huse ned, og den ødelægge beboernes tilgængelighed til deres fælles aktivitetshuse.



Dette billede viser Ryhaven. Det hvide område viser Ryhavevej med en dobbeltsporet letbane. Bredden er bestemt således:

2 x fortov	á 1,75 m =	3,5 m
2 x cykelsti	á 2 m =	7,0 m
2 x vognbane	á 3,25 m =	6,5 m
1 x letbane	á 2 m =	9,0 m
I alt		= 23,0 m

Bemærk de mange huse, der skal nedrives og hvor tæt de tilbageværende huse

3. Letbanen fortsætter nu videre ad Ryhavevej, hvor der kun langs nordsiden er et stort kundegrund; mens der fra parcelhusområdet syd for Ryhavevej, kun vil være et reelt kundegrundlag, hvis Klokkerfaldet får den ønskede fortætning.

Med henblik på at undersøge Klokkerparkens beboeres lyst til at samarbejde med Bispehavens beboere lavede vi for ca. 1½ år siden en lille skriftlig undersøgelse blandt beboerne i Klokkerkvarteret. Svarprocenten var 23 %.

	Parallelsamfund	
	Med	Uden
Med letbane	16 %	21 %
Uden letbane	47 %	83 %

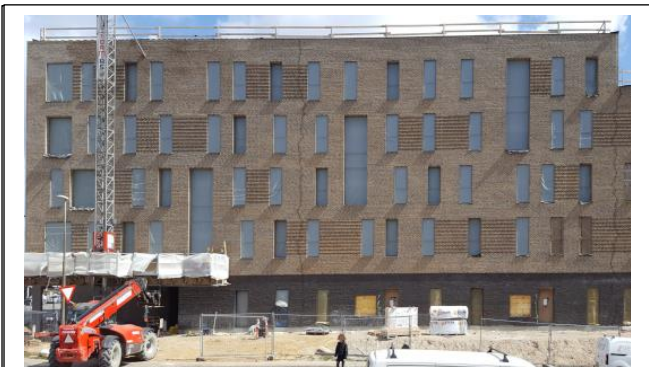
I kategorien lyst til at samarbejde med Bispehavens beboere stiger og falder lysten i overensstemmelse med udviklingen. Det fremgår heraf, at letbanen har stor indflydelse end Bispehavens udvikling. Lysten til samarbejde er mindst, hvis der både etableres en letbane, og man ikke få styr på parallelsamfundet. Lysten er størst, når der hverken er letbane eller parallelsamfund.

4. Byrådet har vedtaget, at letbanen skal køre på Ryhavevej, og at vejen er udpeget som en vækstakse. Derfor ønsker T og M at udtage en del af Kulturmiljøet Klokkerparken. Under alle omstændigheder vil det blive nødvendigt at ekspropriere en del af disse grunde, idet Byrådet har givet tilladelse til et så tætliggende byggeri på Ryhavevejs nordside, at letbanen kun kan føres igennem under forudsætning af en eks-propriation.



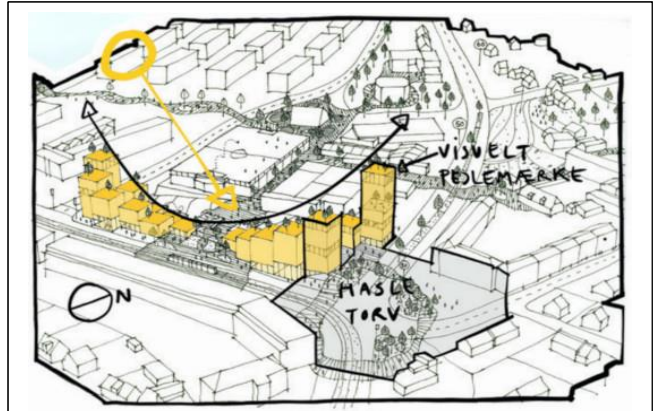
Billedet viser Ryhavevej. Til venstre er indtegnet den kommende bygning, som er begrundet af, at Ryhavevej er udpeget som en vækstakse med en letbane. Til højre ligger Kulturmiljøet Klokkerkvarteret hvor T og M ønsker at udtage en del til fortætning. I det mindste skal en del eksproprieres, hvis letbanen føres gennem Ryhavevej.

5. En anden konsekvens af at være udpeget som vækstakse ses af det nye byggeri på hjørnet af Klokkerbakken og Ryhavevej samt af det godkendte byggeri på Ryhavevej. Disse bygninger er slet ikke i overensstemmelse med de bestående, og vi kan kun frygte, at de vil fortsætte eller måske blive endnu værre på Ryhavevej.



Vi har ikke for gode erfaringer med Kommunens byggetilladelser i Hasle. Dette etagebyggeri ligger på hjørnet af Ryhavevej og Klokkerbakken lige over for Kulturmiljøet Klokkerparken. Det er hvad man ser, når man træder ud af villaen på Klokkerbakken 105 og er således slet ikke tilpasset det bestående villabyggeri.

6.



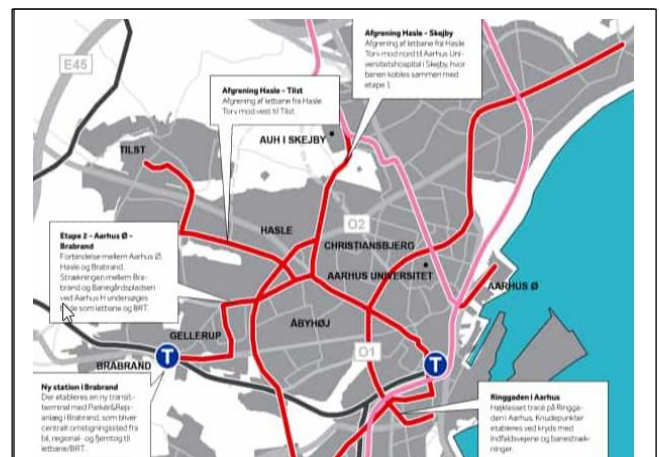
Dette billede stammer fra Forslaget til Helhedsplanen. Planen er, at der skal bygges 3 meget høje huse som "hjørnemarkeringer". Højden er dog ikke angivet. Men sådanne høje huse er bestemt ikke på borgernes ønskeseddel i Hasle?

Der skal være mange udendørs trappetrin for at komme op til centeret.

Hvor er det samlingssted i form af et støjrit torv, som Hasles borgere har ønsket sig gennem mange år?

Det virker som om, at letbanens formål er at skabe transport for primært centerets udefra kommende kunder. Dette stoppested ligger mere end 1 km fra det nye Ellekærkvarter.

Hvordan vil man klare de meget store trafikproblemer, der hober sig op på Hasle Torv i myldretiden?



Letbanerådets planer med letbanens rute gennem Hasle. Vil man virkelig have to næsten parallelle kostbare strækninger mellem Ryhavevej og Herredsvej?

Denne metode vil for alvor afskære Bispehaven fra naboer til alle sider.

Principielt bliver man nødt til at afklare disse forhold, inden man laver en Helhedsplan for Hasle.

Vores oplæg til en alternativ letbanerute gennem Hasle



En kommende letbane bør køre på Hasle Centervej frem for Ryhavevej. Den ligger tæt ved den nye Ellekærbebyggelse og får derfor mange flere kunder end på Ryhavevej. Strækningen er kun 160 meter længere end på Ryhavevej. Køretiden forøges med kun ½ minut.

Vores udgangspunkt for letbanens rute tager udgangspunkt i mennesker.

Derfor ønsker vi ikke, at letbanen skal krydse Ringvejen i det såkaldte dødkryds. Vi ønsker en hastighedsnedsættelse på Ringvejen i et område, der strækker sig fra Dr. Holst Vej til Rytøften. Herved opnås:

1. Ifølge Appendiks bevises, at en hastighed på 24,5 km/time giver bilerne den største fremkommelighed, når færdselsloven skal overholdes.
2. En hastighedsnedsættelse giver færre ulykker i både dødkrydset og ved letbanens overkørsel. (Der dør ca. dobbelt så mange mennesker som følge af trafikstøj end af trafikulykker).
3. En lavere hastighed medfører mindre trafikstøj hos beboerne i både Ryhaven og Digterparken.

Vi har forstået, at man ønsker at flytte transformatorstationen, så jorden kan frigives til beboelse og erhverv.

Hasle Centervej føres ud til Ringvejen, og adgangen fra Rytøften til Ringvejen afspærres. Bautavej lukkes og adgangen sker fremover fra Edwin Rahrs Vej gennem Lenesvej.

Letbanen føres via den gule rute gennem Hasle centervej, og det nye udviklingsområde frem til Viborgvej.

Det trekantede område nord for Hasle Centervejs forlægning, Ringvejen og den nuværende Rytøften anvendes til virksomhed.

Elcongrunden anvendes til tæt lav beboelse. Overfladevandsbassinet flyttes ned på Elcongrunden og udgør her et blåt element i det grønne. Det kunne være fint at føre overfladevandet herfra over i det østre vandbassin, videre ned gennem Klokkeparken til vandbassinerne syd for Klokkevej. Vi ved, at man i Åbyhøj arbejder med planer om at føre vandet herfra ned gennem villakvarterer og Biblioteksparken til Åbyhøjparken. Herved får man en bæk med søer undervejs, som strækker sig helt fra Elcongrunden ned til Åbyhøjparken og måske endda helt ned til Åen.

Hele Bispehavens udviklingsplan står og falder med, om Bispehavens beboere integreres med deres naboer i Hasle. De nærmeste naboer bor i Klokkevarteret – men der også andre langs Ryhavevej, f.eks. de gule etageejendomme og de kommende på den modsatte side. Det er



De stynede lindetræer på Frederiksberg skaber hygge og inviterer til ophold.

ungdomsboligerne langs Ryhavevej og Rytøften, de nye boliger på Elcongrunden og de mange i Ryhaven og de, der bor vest for Klokkerfaldet og syd for Ryhavevej. I dag er den ingen forbindelse, fordi Ryhavevej ligger hen, som den gør.

Men nu må være slut!

Ryhavevej skal omdannes til en grøn allé, som binder alle områder langs Ryhavevej sammen og skaber den ønskede integration med beboerne i Bispehaven, og som er en forudsætning for, at Bispehavens udviklingsplan vil lykkes.

Det er det, som Urbanisten Niels Bjørn kalder for et åbningstræk, som skaber liv og samvær.

Ryhavevej er et alt for vigtigt åbningstræk til brug for en letbane.

Et vigtigt mødested er der, hvor Ryhavevej krydser Klokkerparken. Her ligger der i dag to overfladevandsbassiner, som giver mulighed for rekreativt ophold og inviterer ind i Parken, som er fuld af store flotte og ofte sjældne træer og buske. Set med datidens øjne for 55 år siden, da parken blev anlagt, var de noget helt specielt. Det vidner bl.a. de mange spisekastanjetræer om.



Det østre vandbassin og det tilgrænsende område har et godt mikroklima, hvor der er mulighed for – lige som for 55 år siden at benytte planter, som klimatisk ligger på grænsen af det mulige – men som vi ved er muligt i dag med de nuværende og kommende klimaændringer.

Vi er ikke de første, der tænker på Hasle Centervej som en bygade i Hasle.



Dette billede viser Hasle Centervej og er hentet fra Tryghedsrenoveringen:

https://www.oestjyskbolig.dk/Files/Images/2017-01-Januar/PrAesentationBispehaven_170112_lille.pdf

Som bygade vil Hasle Centervej være mere oplagt end Ryhavevej.

Vores udgangspunkt er, at centeret primært er beregnet for Hasles egne borgere og skal indeholde de faciliteter, som borgerne i Hasle har brug for i vores dagligdag.

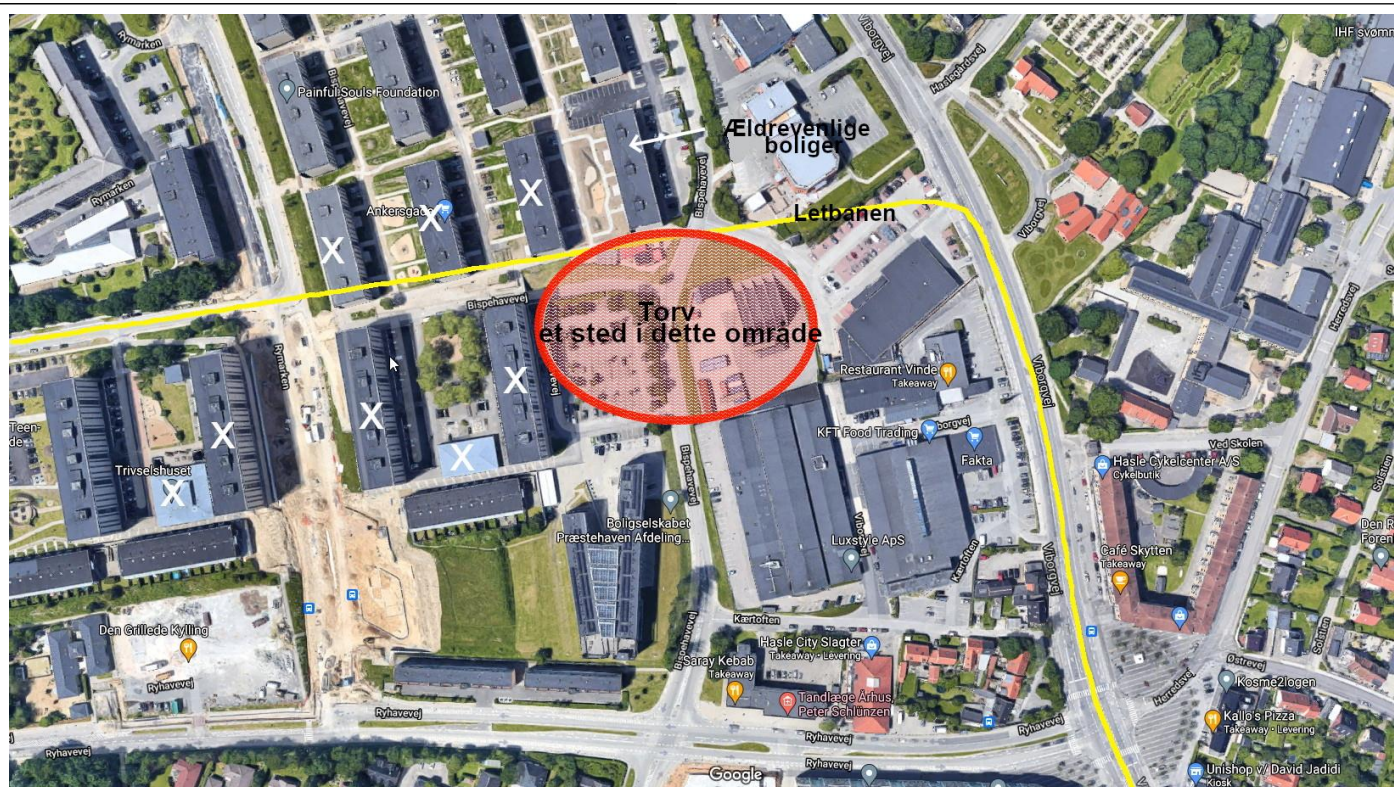
Det skal være nemt for alle borgere i Hasle at komme til og fra centeret.

Allerede nu er der god plads til en letbane på Centervejens vestlige ende, og med de kommende nedrivninger af de tre høje og de tre lave blokke

vil det heller ikke være svært at finde plads til letbanen i dette område. Og her har man endda den fordel, at man kan samtænke letbanens placering og det kommende byggeri, så der opnås en optimal placering af både letbanen og byggeriet.

Uanset om letbanen drejer ind på Ryhavevej eller på Hasle Centervej, så vil den kun genere trafikken, som kører ind mod byen, dvs. primært morgentrafikken. På grund af lysreguleringen i Ringvejskrydset, vil der altid være huller i trafikken det pågældende sted. Det kan udnyttes til udkørsel fra og indkørsel på Centervej. Det er ikke muligt på Hasle Torv.

Torvet bliver Hasles centrum, hvorfra man benytter letbanen, når man skal ud i verden. Læg mærke til, at der også tages hensyn til de ældre, idet vi mener, at den tiloversblevne boligblok skal forbeholdes ældre medborgere.



Kortet viser området nordvest for Ryhavevej, hvor centerområdet ligger lidt højre for midten. Krydsene viser de boligblokke, der skal nedrives.

Den gule linje viser Letbanens rute ad Hasle Centervej og Viborgvej.

Hasles nye Torv bør placeres inden for det viste område. Vi tager ikke stilling til Torvets størrelse.

Den tiloversblevne boligblok bør forbeholdes ældre medborgere, som får nemt ved at komme i centeret og tage letbanen til byen.

UNGDOMMEN — betonmiljøets ofre

Af
BIRGIT CHRISTENSEN

Socialrådgiver om Bispehaven:

Uegnet til menneskebolig

**Vold, hærværk, spiritus-
og narkotikamisbrug.**

**Ungdomskolebarn-
ten trives i betonbygge-
riet, som skyder op i
udkanten af Århus i takt
med, at den indre by
tømmes for mennesker.**

Hasle, Brabrand og Åby har i de senere år haft en eksplosiv befolkningstilvækst med opførelsen af Gellerupplanen, Bispehaven, Trillegården og Hasle Vest byggeriet. Det har givet store sociale problemer, fordi planlægningen er svigtet på vigtige punkter: Beboerne savner fritidstilbud, rekreative områder og daginstitutioner.

— Alle ved, at byggeri af den art er problemfremkaldende, siger socialrådgiver Poul Altschuler, Åby socialforvaltning. Lejlighederne er fyldt med folk, som bor tæt op ad hinanden, men som ikke har noget at være fælles om, ja, som knap nok kender hinanden. Mange af beboerne er familier, som havde problemer, før de flyttede herud, og de færreste er flyttet ind af egen fri vilje. De er henvist fra socialkontorerne eller tvunget herud på grund af saneringer i den indre by.

Poul Altschuler er sagsbehandler for hele Hasle-Åbyhøj området, og han be-

tegner boligkomplekset Bispehaven som uegnet til menneskebolig.

— Beboerne her har de dårligst tænkelige forhold at trives i, siger han. Langt de fleste af vore problemer med unge stammer fra Bispehaven. De danner bander, begår tasketyverier, smårapserier og laver hærværk. Huslejen er ligefrem sat op på grund af hærværk.

Truet med politi

Beboerne i kvarteret omkring Viborgvej/Ryhavevej/Klokketårnet har for nylig truet med at gå til politiet, fordi de føler sig generet af de unges larmende knallertkørsel i området, og deres ophold på en græsskrænt på hjørnet af Bispehavevej og Ryhavevej.

— De drøner over Ryhavevej uden at se sig for, til fare både for sig selv og trafikken, kører larmende op og ned ad græsskrænterne og slår sig ned på det grønne område på hjørnet. Her opholder de sig i timevis hver dag, de drikker øl og generer folk, der kommer forbi, siger en beboer.

— Jeg forstår godt de unge, siger Poul Altschuler. Hvor de bor har de ikke udsigt til ét græsstrå — er der noget at sige til, at de udser sig en grøn plet at være på?

Ungdomsfjendsk

— Vi skal jo være et sted, siger Thomas på 16. Han bor i Bispehaven og mødes hver aften med sine kammerater på den grønne plet ved Viborgvej. — Vi generer ingen, ligger bare her og hygger os med en enkelt bajer og ser på trafikken. Om vi aldrig er hjemme? Er du rigtig klog — det er jo ikke til at holde ud at opholde sig i det ung-

domsfjendske byggeri. Vi må ikke engang køre på knallert til gadedøren, men må pænt trække de sidste flere hundrede meter. De støjer for meget, får vi at vide. Hundene behandles bedre end os i det her kvarter. Derfor vil vi også have lov at være i fred på denne plet — og kommer politiet og jager os væk, så er vi her igen næste dag siger Thomas og hans kammerater.

Ikke peddigrør

Hasle Ungdomsklub er områdets eneste fritidstilbud til de unge. Medarbejderne her gør et stort arbejde for at trække dem til, meget bevidste om, at det er et stærkt belastet miljø, de har med at gøre.

Klubben har 250 medlemmer og er den største i Århus.

— Det er ikke peddigrørarbejdet, der er sagen her, siger klubbens leder Ane Marie Kristensen. Vi prøver i meget høj grad at møde medlemmerne på deres egne betingelser. De arrangerer selv diskotek- og hyggeaftener for hinanden — derved oparbejdes ansvarsfølelsen. Vi tager på weekend-ture, holder filmaftener, har en madklub, og faktisk er der stor deltagelse til det hele. Men der er også mange, der ikke kommer, og det er nok desværre dem, som har mest brug for at være her.

Endnu på begynderstadiet er et samarbejde netop ved at blive etableret mellem ungdomsklubber, politi, skoler, socialforvaltning, kort sagt alle, der er i berøring med de unge i hverdagen og er interesseret i deres liv. Herved skabes en større kontaktflade, og vi får lettere ved at få dem ud af busken, der behøver hjælp til at komme igang.

Det var Boligministeriet, som bestemte, at Bispehaven skulle være højt betonbyggeri. Arkitekten, Ib Møller forsøgte at ændre byggeriet, så det blev tæt lavt. Ib Møller accepterede det – havde jeg ikke gjort det, var det blevet meget værre med helt op til 13 etager, fortalte han. Byggeriet var beregnet til 666 boliger med lige så store udearealer/bolig som Gellerupparken. Så der blev god plads til børnene.

Der blev en sand vandring af Bispehavens beboere til værtshuset. Det ene trak det andet med sig, og det var en væsentlig årsag til, at Bispehaven helt fra starten fik et meget negativt ry.

Boligministeriet havde forregnet sig, og sammen med de negative rygter medførte det, at ingen havde lyst til at bo der. I håbet om at gøre huslejen mindre, blev det resterende byggeri udført med minde og flere lejligheder.

Børn får plads, hvor de må grave

ARHUS — Et grave-tandkalk tilfødes hundrede af børn i den kommende vinter-byggeri Bispehaven i Hasle. Værst set for Arhus. Næstsidste drømt har frugt til at være i jorden med skov, og derfor har arkitekt-direktør Møller og Møller-mann. Heller, fandt det vigtigt at give børnene i Bispehaven mulighed for udledning af en sådan skiltetegn.

I et besættelse, angiver Møller for børnene for at grave, så meget de vil. Det bliver et lukket område, som ikke er åbent for offentligt adgang. Børnene får ca. 1000 indbyggere, og man forventer, at 400-500 af dem vil bo i Hasle. Heller har arkitekt-direktør Møller sagt til den nye skole.

Formålet med projektet er at skabe en god levested for børnene. De skal have et godt miljø, hvor de kan spille og lege. Det er vigtigt, at børnene får mulighed for at grave og lege i naturen. Dette er en vigtig del af børnenes udvikling og sundhed.



Der lå rigtig gode tanker bag Bispehaven, bl.a. var der store udearealer, som børnene benyttede.

1000 nye boliger i Århus trods 300 tomme i socialt byggeri

Overskrift Jyllands Posten september 1974.

Samtidigt med, at beboerne flyttede ind i Bispehaven gav Kommunen tilladelse til et værtshus på Ryvej 34, Hasle Top'en, som skulle vise sig at blive Byens værste bule.

Det var ikke tilstrækkeligt og resultater blev, at boligselskabet var nødt til at frasælge et stort jordareal. Herved forsvandt også børnenes store udendørs legearealer.

Sporting Club
DISCOTEQUE med FED MUSIK OG STRIP-TEASE

ÅBENT hver fredag og lørdag kl. 20-?

NB. Kun for medlemmer over 18 år.

På gensyn – RYVEJ 34 – TLF. 15 90 97 ved Hasle-Top'en

Boligselskab tvinges til at sælge sin jord

ARHUS — Boligselskabet Præstehaven i Århus fører i øjeblikket forhandlinger med Århus kommune om salg af det ca. 80.000 kvadratmeter store areal Hasle Center-jorden, der er beliggende ved byggeriet Bispehaven og repræsenterer en værdi af omkring 12 mill. kr.

Der århusianske boligselskab købte arealet i 1969 af Hasle kommune med det formål at opføre et c-center (nær-center) i forbindelse med Bispehaven.

Men boligselskabet må nu erkende, at det udarbejdede projekt ikke kan gennemføres. Som den væsentligste årsag hertil angiver forretningsfører C. V. Hytte Pedersen, at boligselskabet ikke har kunnet opfylde Århus kommunes betingelser for kommunal garanti.

Bindende kontrakt
 Kommunen havde krævet, at 80 pct. af arealet var udlejet på bindende kontrakt, inden byggeriet blev begyndt. Hytte Pedersen regner med, at handlen kan slutes inden for tre måneder. Han oplyser, at kommunen for så vidt har sagt ja til at købe, men at en række detaljerspørgsmål endnu mangler en afklaring.

— Det er nødvendigt for boligselskabets økonomi fremover at komme af med jorden, siger forretningsførereren.

— Men jeg vil gerne understrege, at vi ikke forhandler for at få økonomisk gevinst. I salgsforhandlingerne ligger ikke et forsøg på at få kommunen til at yde økonomisk hjælp til Bispehaven, tilføjer Hytte Pedersen. Simon

Aarhus Stiftstidende maj 1976. Aarhus Kommune købte jorden af det betrængte boligselskab.

Børnene havde ikke længere nogle steder at være, så de hang ud, hvor de havde lyst. Resultat var åbenlys for alle i området, og det var grunden til den indledende avisartikel i 1977.

Hasle Top'en
 - det er umagen værd at finde os!

HASLE TOP'EN
 Ryvej 34 - Hasle - Telefon 15 90 97

Festuge i Hasle? — næh!
 — her er røvkedeligt!
 — Ingen decibel!
 — Ø1 kr. 4.75!
 (Kun én kasse til hver kunde!)

Gårdmand Bjørn Hasle Top'en

Eksempler på Hasle Top'ens annoncer

Status

Af forskellige årsager blev der frasolgt endnu mere jord, hvilket har resulteret i, at Bispehavens beboere i dag bor 4 gange så tæt som oprindeligt. Hvor der i dag er store arealer til rådighed for børnene i Gellerupparken, findes disse ikke i Bispehavens område. Især bliver det et problem, når Hasle skal fortættes yderligere. For de 318 boliger i de nedrevne boligblokke skal erstattes af 825 boligenheder, hvoraf de 525 skal findes inde for Bispehavens geografiske område og de 300 udenfor. Det kan kun gå ud over det grønne friareal, som der ikke findes for meget af i forvejen, og i betragtning af, at Kommunen ønsker børnerige familier i området, synes som en umulig opgave at varetage børnenes tarv.

Skolerne vil efter alt at dømmes også kunne blive et problem, idet det er vigtigt for os, at vores børn går i de lokale skoler, Gammelgårdsskolen og Hasle Skole. Gammelgårdsskolen var beregnet for nogle hundrede børn, og i dag er den udvidet til ca. 1.000 børn. De grønne områder omkring Skolen er reduceret væsentligt, og nu ønsker man en multihal, som er vanskeligt at finde pladsen til, uden det går ud over den smule grønt, som er tilbage. Vi kender ikke Kommunens planer med de mange tilkomne børn.

Hasle Skole har tilsvarende problemer, hertil kommer at mange børn fra Bispehaven skal krydse den stærkt trafikerede Viborgvej for at komme i Hasle Skole. Selv med meget brede midterrabatter og en lysreguleret fodgængerovergang er det utrygt at lade især de mindreårige børn krydse Viborgvej.

Måske kan det være nødvendigt at genåbne Ellehøjsskolen.

Lige som skolernes kapacitet kan blive et problem kan børneinstitutionerne også blive det. Vi har forstået, at børneinstitutionen på Ryhavevej ikke vil blive nedlagt og flyttet – TAK for det!

Det er alt sammen væsentlige elementer at tage med i en helhedsplan, så løsningen ikke pludselig dukker op som en utilstrækkelig hovsaløsning.

Vi ser derfor meget gerne disse forhold beskrevet i den endelige helhedsplan.

Fremtiden

Forholdene bør være til stede, så der opnås det optimale samspil mellem børnene indbyrdes, deres forældre, pædagoger lærere og andre voksne, som har betydning for deres opvækst og videre liv.

Det er vanskeligt at sætte sammenhængende ord på; men her er nogle nøgleord, der kan arbejdes videre med og gerne suppleres med andre:

Sandkasse
Små dyr, f.eks, Høns, kaniner

Udfordrende legeplads
(ej gynger og rutschebaner)
Shelter og bålplads
Ulveunger
Bygge huler
Tarzan-baner
Cykelræs
Skolehaver
Fastelavn
Orienteringsløb
Bondegård

LAN-parties
Mere udfordrende legeplads
Spejder
Værkstedsklub
Sæbekassebygning
Sæbekasseræs på Ryhavevej
Selvstændig sport
Ekskursioner
Vilde tricks på løbehjul
Foreningsliv
Mere udfordrende sport
Klubinteresser
Spejderleder
Computer
Parkour

Eksempler på interesser. Nogle kan med stor fordel etableres allerede nu, uden vi behøver at vente på, at Hasle udbygges fysisk. For den mentale integration har større betydning end den fysiske, som jo blot er

Kulturmiljøet Klokkerparken

Teknik og Miljø ønsker at udtage en del af Kulturmiljøet Klokkerparken til andet formål.

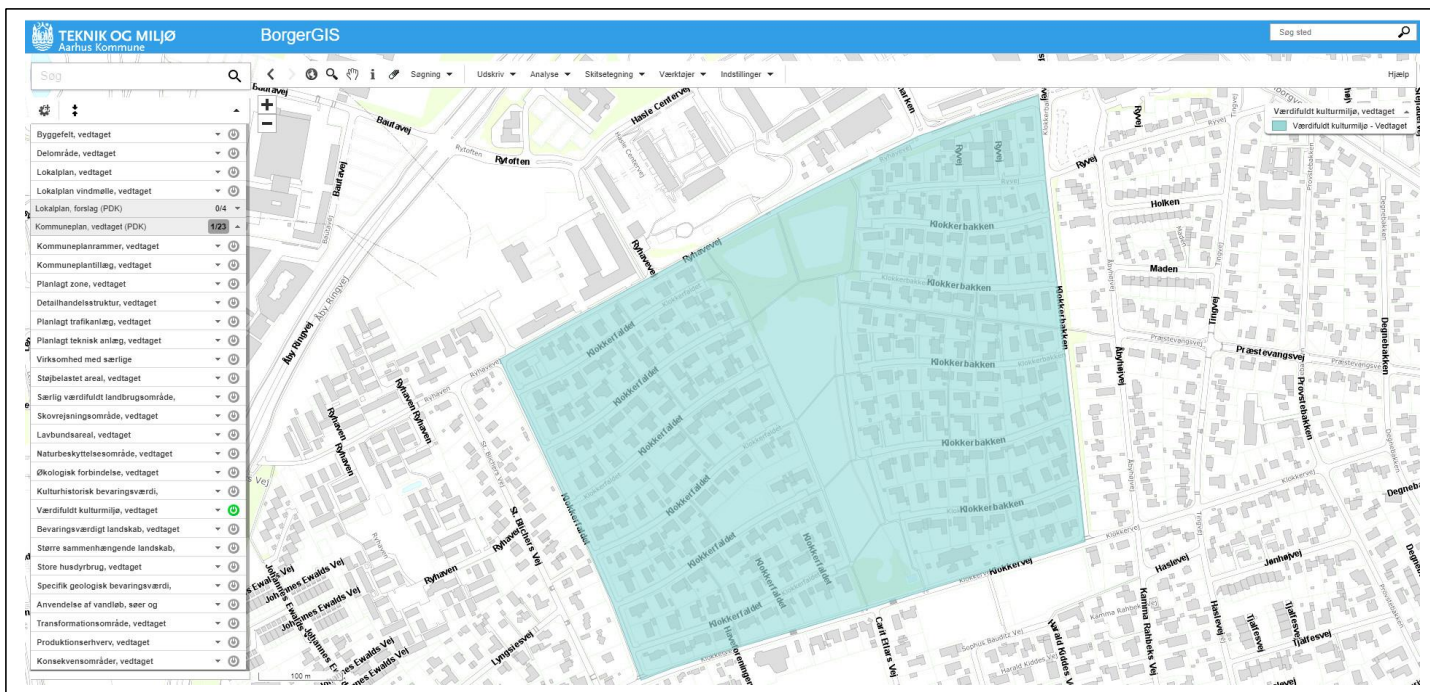


Det aktuelle område, 130411BO er her angivet med de 4 røde pile. De 4 nærmeste villaer her adskiller sig slet ikke fra Klokkerkvarterets øvrige huse, for de overholder præcis de samme regler, som resten af Klokkerkvarteret. Områdets bagved liggende huse er en pæn ombygget landejendom samt en ejendom på tre etager med afvalmede gavle. Begge huse passer fint ind i kvarteret og er gode eksempler på de få gamle bevaringsværdige bygninger, som endnu er tilbage i Hasle. På boligvejens modsatte ligger en nyrenoveret bindingsværksejendom, Turøglegaard, som hele Klokkerkvarteret blev udstykket fra. For 50 år siden boede en ældre barnefødt dame stadig i huset. Hun fortalte, at materialerne i huset var fra Christian den fjerdes tid, og at ejendommen for et par hundrede siden blev flyttet ud fra landsbyen Hasle. Hun fortalte også, at hun kunne huske, at Mogens Bøgild ofte besøgte gården, hvor han lavede sine skitser til Grisebrønden på Rådhuspladsen.

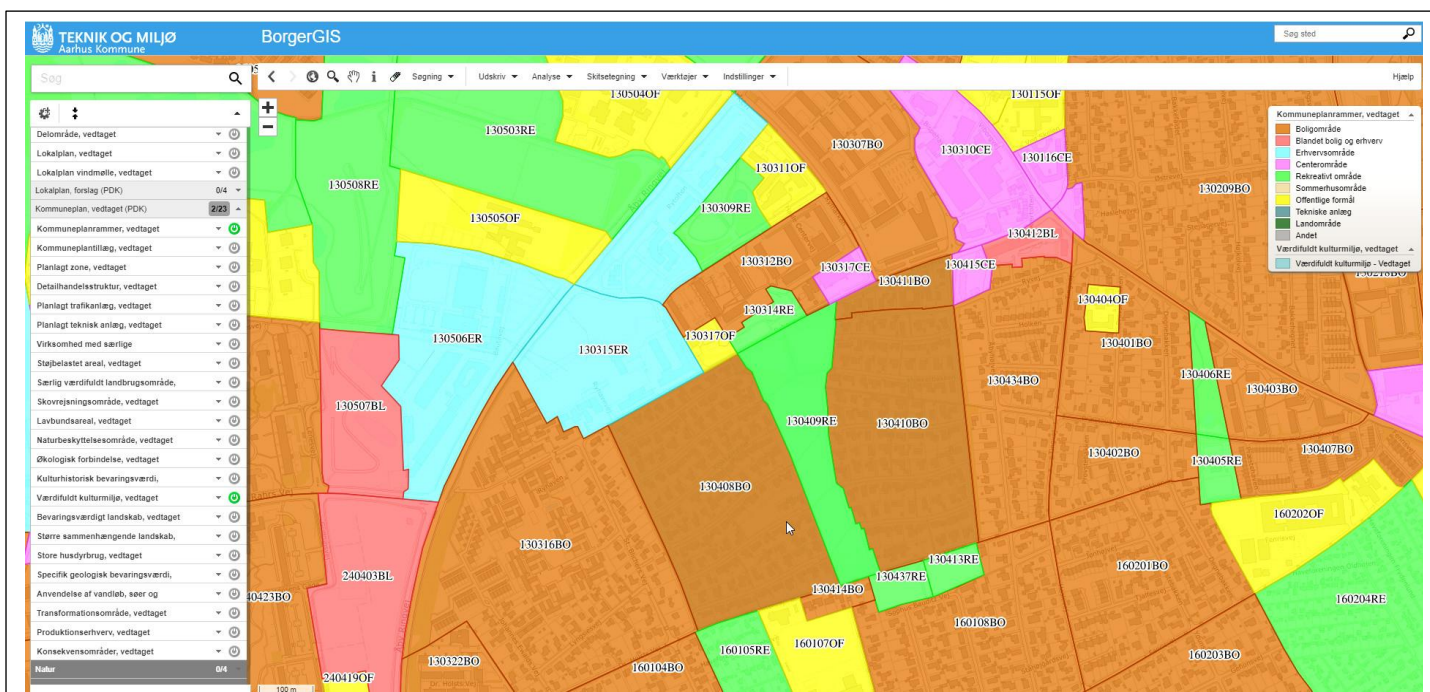
Så dette område rummer villaer, som er bygget efter de samme stramme regler som resten af Klokkerkvarteret samt nogle af det gamle Hasles sidste rester.



Denne skrivelse omhandler fremtiden for det viste område, 130411BO.



Dette kort er fra Aarhus Kommunes GIS-system og viser, at Byrådet har vedtaget, at Klokkefaldet er et "værdifuldt kulturmiljø", som strækker sig helt op til Ryhavevej og som derfor også inkluderer 130411BO.



Dette kort er ligeledes fra Aarhus Kommunes GIS-system og viser bl.a. de områder, der indgår i vores kulturmiljø. 130411BO indgår på præcis samme måde, som Klokkefaldet, 130408BO, Fællesområdet, (normalt benævnt Klokkeparken) 130409RE, og Klokkebakken, 130410BO.

Området er i dag alene bebygget med boliger og er derfor i overensstemmelse med områdets anvendelse (BO). Størst er Ejerforeningen Hasletoppen med 41 lejligheder. Dernæst følger Ungdomsboligerne, Rybo med 27 klubværelser og lejligheder. Endvidere indeholder området 7 villaparceller, hvoraf de 4 vestlige er udstykket af Aarhus Kommune i overensstem-

melse med de meget strenge krav, som gælder for Klokkefaldet. Det er derfor helt naturligt, at alle parcelhusene i området er en del af Klokkeparken. Derfor varetages deres interesser af Grf. Klokkeparken, og for at der ikke skal herske tvivl om deres tilhørsforhold, er de specielt indskrevet i Grundejerforeningens vedtægter.

Under en skriftlig forespørgsel vedr. det trekantede område svarer byplanlæggeren således:
”Ved fx at indtegne en vækstakse langs med Ryhavevej/Viborgvej sender kommunen et signal om, at der her kan ske omdannelse og/eller fortætning, som rækker ud over de nugældende kommuneplanrammer – altså at vi vil være villige til opstarte en proces om muligheden for at ændre kommuneplanrammen, såfremt der kommer gode forslag og anmodninger herom.

Alle de forslag vi får til omdannelse vil blive anskuet ud fra helhedsbetragtninger om, hvorvidt det foreslåede passer godt ind i området og om det understøtter nogle af de andre mål i kommuneplanen om en god by (der er oplyst en lang række forskellige målsætninger i Kommuneplan 2017 for, hvordan Byrådet ønsker at byen skal kunne udvikle sig).”

Vores kommentar:

Enhver kan gå op i kvarteret og se, at det i hvert fald ikke gælder for de huse der ligger nærmest Parken. De er ca. 15 år yngre end de øvrige huse i Kulturmiljøet; men de er bygget efter præcis de samme regler.

Hvilke bygninger kan vi forvente, hvis området udtages af Kulturmiljøet?

Der findes allerede en plan for området i dag; men ifølge det skriftlige svar er Kommunen villig til at ændre den: **vi vil være villige til opstarte en proces om muligheden for at ændre kommuneplanrammen, såfremt der kommer gode forslag og anmodninger herom. Alle de forslag vi får til omdannelse vil blive anskuet ud fra helhedsbetragtninger om, hvorvidt det foreslåede passer godt ind i området.**

Derfor er det formålstjenligt at se på det, som Teknik og Miljø har givet tilladelse til, og som nu er ved blive bygget på Klokkerkvarterets genbogrunde.

Under en telefonsamtale blev byplanlæggeren spurgt, om det også var gældende for de boligveje, som lå syd for det trekantede område. Hertil svarede byplanlæggeren, **at det kunne hun ikke afvise, for det afhang fuldstændig af investors planer og projektets udformning.**

For blot få måneder siden skrev byplanlæggeren således til os:

Bebyggelsen på nordsiden af Ryvej er ikke omfattet af byplanvedtægt nr. 4 og Plan synes det vil være mere rigtigt at tage denne trekant ud af kulturmiljøudpegningen, da bebyggelsen her ikke har samme kvalitet eller er bygget efter de samme principper, som de ejendomme, der er omfattet af byplanvedtægten.

Vi har naturligvis protesteret kraftigt mod byggerierne, som efter vores mening slet ikke passer ind i vores kulturmiljø eller i områdets ellers nydelige villakvarterer. Og de tegninger, der er vist i den godkendte lokalplan, er end ikke i overensstemmelse, hvad der bliver bygget i praksis. Det ses eksempelvis af hosstående fotos.

Vi er bange for, at en dejlig del af vores kulturmiljø vil blive erstattet af et massivt fortættet byggeri hvis eneste formål er, at der skal bo flest mulige mennesker i bygningen.



Eksempel på udformning af bebyggelsen set fra Klokkerbakken

Med henvisning linket over lokalplan 1057 (Haslehusgrunden) har arkitekt Thomas Bang Terman- sen indtegnet, hvorledes byggeriet ser ud i dag. Det er således slet ikke i overensstemmelse med det, som blev stillet os i udsigt, og som allerede under høringen gav anledning til protester mod byggeriet. <https://docplayer.dk/110627073-Aarhus-kommune-lokalplan-nr-bolig-og-erhvervsom-raade-ved-ryhavevej-i-hasle-plan-id-december-2017.html>



Dette foto er udsigten fra Kulturmiljøet Klokkerparken.



Dette foto viser Ryhavevej med Hasle Torv i baggrunden. Til venstre ses det kommende byggeri på Spargrunden. Det kommer til at virke voldsomt dominerende i området.

Til højre for Ryhavevej ses det trekantede område, 130411BO. Vi frygter, at udtagningen af dette område fra kulturområdet vil medføre ønsker om udtagninger af de øvrige parceller på både Klokkerbakken og Klokkerfaldet, idet Teknik og Miljø ønsker at omdanne Ryhavevej til en egentlig bygade med høje huse og letbane.

En udtagning af det trekantede område vil formentlig kun være første skridt i en nedbrydning af mindre eller større del af Klokkerkvarteret.

Begrundet bekymring for at andre dele af Klokkerkvarteret også kan udtages til fortætning.

På den største ejendom, Hasletoppen, er densiteten (dvs. det grundareal, som hver beboer har til rådighed) på ca. 70 m²/beboer, hvilket er det samme som i Bispehaven. En nedbrydning af ejendommen og opbygning af en ny, vil formentlig ikke give flere boliger, og byggeriet er derfor ikke bæredygtigt.

Da beboernes 41 lejligheder handles til godt 1 mio. kr pr. lejlighed, anslår vi den samlede ejendoms værdi til ca. 45 mio. kr. Og da grundarealet er ca. 3.500 m² bliver prisen ca. 13.000 kr/m², hvilket er mere end det dobbelte af, hvad man normalt betaler.

Så investors incitament til at købe er betinget af, at han må bygge meget højt og meget tæt. En investor vil foretrække at købe jorden af de parcelhusejere, som har de vestligste grunde, or et lille regnestykke viser, at grundprisen her kun vil være ca. 4.500 kr/m².

Da det ikke er nok for at holde gennemsnitsprisen nede på et acceptabelt niveau, vil han naturligvis lave et større projekt, som indebærer opkøb af den øverste ende af Klokkerbakken. Som citeret tidligere stiller Kommune sig således:

”Ved fx at indtegne en vækstakse langs med Ryhavevej/Viborgvej sender kommunen et signal om, at der her kan ske omdannelse og/eller fortætning, som rækker ud over de nugældende kommuneplanrammer – altså at vi vil være villige til opstarte en proces om muligheden for at ændre kommuneplanrammen, såfremt der kommer gode forslag og anmodninger herom.

Og det supplerende spørgsmål: ”gælder det også for de boligveje, som ligger syd for det trekantede område”? Hertil svarede byplanlæggeren, ***at det kunne hun ikke afvise, for det afhang fuldstændig af investors planer og projektets udformning.***

Fordi Klokkerkvarteret i mere end 60 år er administreret efter lokalplan H4 er det ikke ensbetydende med, at lokalplanen vil fortsætte uændret i endnu mange år fremover.



Skærm dump fra Teknik og Miljø's GIS-system. Hver af de små røde cirkler repræsenterer 100 beboere i 2030. T og M havde altså overvejet, at der i 2030 skulle bo 1000 mennesker på Klokkerfaldet.

Vi så dette billede under et møde med Teknik og Miljø og fortalte, at disse overvejelser ikke var i overensstemmelse med lokalplan H4. Hertil svarede den kommunalt ansatte: Vi gør aldrig noget ulovligt. *"Vi har to muligheder. Hvis det er ulovligt gennemfører, vi det ikke – eller også får vi Byrådet til at ændre loven, så det bliver lovligt. Men vi skal nok finde plads til disse mennesker i Hasle"*.

Konklusion

Kommentarer til Helhedsplanen

Helhedsplanen er en udviklingsplan som bygger på Byrådets ønsker.

Helhedsplanen opstiller en lang række muligheder - men stort set ingen begrænsninger.

Helhedsplanen bruger mange positive ord, som grøn vækst, mødesteder, hyggelige butikker, offentlig service, byliv osv. Men ganske få gange anvendes ordet fortætning, og man skriver hellere "mindsk afstand mellem mennesker".

Formålet med Udviklingsplanen for de udsatte områder er en mental integration, så områderne ikke længere udgør et parallelsamfund. Hertil benyttes nogle fysiske tiltag, åbningstræk. Ved at planlægge Ryhavevej som vist i Helhedsplanen, forspilder man muligheden for at gøre Ryhavevej til et vigtigt åbningstræk i form af grøn allé, som kan forene Bispehaven med alle de kvarterer som grænser op til Ryhavevej.

I betragtning af, hvor meget vi har kæmpet mod Byggerierne på Haslehusgrunden, på Spargrunden (uden at få nogen som helst indflydelse) og til sidst mod dagligvarebutikken på Herredsvej har vi svært ved at tro på alle de positive ord og billeder, som ligger i Helhedsplanen. Man kan ikke få mere grønt, når man bygger højt og tæt – der bliver blot flere og længere skygger, hvor kun mos og tilsvarende kan trives; men det er selvfølgelig også grønt.

Måske tager vi fejl, men det ser ud som om Kommunens plan med Hasle er at inddele området som beskrevet og i øvrigt fortsætte med at lade investorerne få den sædvanlige store indflydelse på den praktiske udformning. Det er formentlig også årsagen til, at der kun er opstillet ganske få begrænsninger. F.eks. mangler vi talværdier for maksimal byggeprocent, densitet, bygningshøjde osv.

Helhedsplanen har flere uklarheder. Her er et eksempel:

En ny bygning kun må være en etage højere end nabobygningen. Spørgsmål: Skal man gå ud fra den laveste eller den højeste bygning,

hvis der er to nabobygninger med hver deres højde? Hvorfor kan man ikke på forhånd angive den maksimale bygningshøjde (det har man jo gjort i lokalplanerne) og holde fast i dem, så de ikke står til diskussion?

Vi hører ofte om frygten for fremtidens byggeri i samtalerne blandt borgerne i Hasle. Det giver sig også udtryk i de høringssvar som foreligger her på den sidste dag for fremsendelsen af høringssvaret.

Debatterne efter de virtuelle møder har ingen værdi, for hvor mange har læst Forslaget til Helhedsplanen, Folketingets Udviklingsplan, Aftalerne mellem Byrådets forligspartier samt Aftalen mellem Østjysk Bolig og Kommunen. Udviklingen er ekstrem vigtig, og derfor er en længerevarende indsigtfuld demokratisk debat nødvendig.

Helhedsplanen hviler på gamle forudsætninger. Den burde basere sig på fremtidens teknologi, problemer og muligheder.

Men det skal ikke være nogen hemmelighed, at arbejdet med Helhedsplanen har været noget frustrerende, fordi tankerne bag den bygger på den mere end 100årige fingerplan, som for mange år siden er overhalet af netbaserede planer. Man tager ikke hensyn til

- ✓ moderne teknologier, som får indflydelse på fremkommeligheden og hermed byens infrastruktur.
- ✓ at det nye Haslecenter er en virksomhedsklynge, som tilsammen er et epicenter, der som sådant vil få mulighed for at udkonkurrere omkringliggende enkeltstående virksomheder.
- ✓ de udfordringer, som CO₂ reduktion stiller.
- ✓ fremtidige pandemiers indflydelse på mennesker i de fortættede områder.
- ✓ til de evner om projektudvikling, som de unge mennesker er flasket op med i folkeskolen, og som de fremover vil benytte i byudviklingen.

Helhedsplanens forudsætninger

I vores danske demokrati skulle der slet ikke være uoverensstemmelse mellem borgerne og de folkevalgte. Men det kan vi konstatere, der er, og at det er Kommunens ansatte, som er "lusen mellem de to negle", i form af Byrådet og borgerne.

Når vi stemmer på et byråds sammensætning, indgår der mange andre prioriteter, end kun Byens udvikling. Det gælder indkomst, sociale forhold, arbejdsmuligheder, miljø osv., som får afgørende indflydelse på medlemmets politiske holdning.

Hvordan skal Teknisk Udvalgs medlemmer kunne nå at tage stilling til alle de udviklingsplaner og meget mere, som de bliver forelagt af de ca. 1500 ansatte i Blixens? I forhold til de mange planer Teknisk Udvalg og Byrådet skal tage stilling til, er Helhedsplanen for Hasle centrum kun en lille detalje for jer; men for os som bor i Hasle er det et stort problem.

Vi ved, det for de fleste har været en lang hård kamp at blive et idealistisk medlem af Aarhus Byråd for her at gøre noget for vores samfund. Men det bedste I kan gøre i forbindelse med Byens udvikling er at støtte op bag nærdemokratiet, for i befolkningen findes mennesker, som også vil det bedste for hinanden og for vores by. Og vi ved meget mere om vores bydel end I gør, og her skal vi fortsat bo. I skal nok til sidst få retten til at beslutte; men for os som borgere er det vores ønsker for vores hjem og vores liv i vores fælles bydel, som er afgørende. Det må ikke dreje sig om den enkelte investors profit.

Ønsker til borgernes funktion i fremtiden

Det er vigtigt, at Hasles borgere bliver bevidste om vores fælles identitet og udbygger den, så vi får et robust demokratisk samfund. Mødestederne og husene er kun redskaberne – men de kan aldrig i sig selv være målet. Her synes vi nok, at både Udviklingsplanen og Helhedsplanen fokuserer alt for lidt på formålet med mødestederne og bygningerne.

Da følgegrupperne arbejder på grundlag af investors og Kommunens tanker, er det vanskeligt at finde borgernes ønsker i planerne (de tre høje tårne ved centerets indgang er i hvert fald ikke i overensstemmelse med borgerens ønsker). I stedet bør der laves borgergrupper, som opstiller ønskerne til et område - lille eller stort. Ud over, at vi får en bedre bydel, vil det også fremme vores demokratiske indstilling, hensynet til og omsorgen for hinanden samt vores fælles identitet. Det vil gøre Aarhus til en langt mere varieret og spændende by.

Helt konkret foreslår vi at udsætte udarbejdelsen af den endelige helhedsplan i ca. 1 år. I den mellemliggende tid arbejder nedsatte borgergrupper med udviklingen af Hasle set ud fra borgernes synspunkt.

Appendiks

Urbanist Niels Bjørns postcastserie "Balladen om Blokken"

(En urbanist beskæftiger sig med, hvordan indbyggere i byer eller bydele interagerer med det byggede miljø).

Postcastserien består af 10 dele á ca. 50 minutter og findes på dette link:

<https://realdania.dk/nyheder/2020/06/balladen-om-blokken-290620>

Serien er bygget op som samtaler med beboere, arkitekter, byplanlæggere og undervisere.

De enkelte afsnit har følgende benævnelse:

1. Den elskede og hadede boligblok
2. Hvorfor bliver et område socialt udsat?
3. Boligdrømme
4. Tør du godt bo i Tåstrupgaard?
5. Beboerdemokratiet under pres
6. Danmarkshistoriens største byeksperiment,
7. Danmarkshistoriens største byeksperiment,
8. Hvem betaler?
9. Hvad virker?
10. Forvirrende forskning

Kommentarer til Bjørns dokumentation:

Seriens største problem er, at man skal igennem samtlige afsnit for at få et samlende helhedsbillede af indholdet. Bjørn benytter "Bottom up princippet", dvs. han tager elementerne hver for sig og fortæller så til sidst i afsnit 9 og 10, hvad han er kommet frem til. Det er sikkert i overensstemmelse med hans egen arbejds metode, men det er en ikke pædagogisk, idet det stiller unødvendigt store krav til læserens tålmodighed.

Vel viden, at jeg undertiden kommer til at skrive fejl og mangler vil jeg i dette koncentrat tilstræbe mig at gå den modsatte vej. Dvs. først kommer et overblik og dernæst kommer elementerne.

Den 18. oktober 2020
Freddy Wisler

Karakteristik af et typisk udsat område

I flere år efter Anden Verdenskrigs ophør i 1945 var Danmark præget af fattigdom. Men efterhånden kom der atter gang i økonomien og hermed efterspørgslen efter boliger, som der slet ikke var nok af. Der var ikke tilstrækkeligt mange bygningshåndværkere, og derfor besluttede man at dække det store boligbehov med præfabrikerede betonelementer. Byggeriet skulle være billigt og foregå rationelt. Dvs. mange høje etageejendomme, som var nemme at levere byggematerialer til, og nemme at samle med kraner og ufaglært arbejdskraft. Man ønskede boliger – rigtig mange boliger – og ingen vidste dengang, hvorledes mennesker reagerer i forhold områdernes og bygningernes fysiske former, og at områderne skulle have andre kvaliteter end de rent bolig mæssige. Niels Bjørn gør opmærksom på, at ingen arkitekter dengang protesterede mod de voldsomme byggerier. (*Bemærkning: Det er ikke helt rigtigt, for Ib Møller protesterede kraftig mod Boligministeriets krav til Bispehaven – men han bøjede sig*).

Det er først efter arkitekt Jan Gehls analyser og tanker om byrum og byrummenes egenskaber i bred forstand, at man er blevet opmærksom, at bl.a. disse egenskaber mangler. Gehl forklarer at et rum har kanter, og at vi søger mod kanterne for at blive trygge; men blokkene har hverken rum eller kanter, og derfor skaber blokkene utryghed. Byggeriernes monotonie stammer fra ønsket om et rationelt byggeri, og opfattes i dag af den almindelige borger som uønsket. Der er intet gjort for at skabe tryghed. De interviewede beboere og tidligere beboere fremhævede ofte, de mange steder i de givne områder, hvor det var utrygt at færdes, fordi ingen kunne se dem. (*Bemærkning: I Bispehaven gælder det f.eks. ved husgavlene, området ved/på gangbroen tværs over Rymarken og parkeringsområderne under betondækkene*). Disse store boligområder har hverken forretninger eller andre former for liberale erhverv. Så ud over beboerne og deres gæster er der ikke andre, som har behov for at komme i områderne.

(*Bemærkning: Niels Bjørn uddyber ikke den totale mangel på sammenblandingen af de mange små rekreative elementer, som findes i andre i lukkede boligområdetyper, f.eks. villa-kvarterer, hvor boligejerne udvikler og påtager sig ansvaret for hvert sit område*).

De mange ensartede kasser på højkant mangler arkitektonisk bearbejdning og giver en arkitektur uden identitet, hvor det som regel er vanskeligt

- finde rundt i området,
- at finde sin egen bolig, fordi de udefra alle ligner hinanden
- at komme fra boligen til udearealerne.

Jan Gehl fortæller, at blokkene slet ikke er tænkt som arkitektur men er tænkt som en opløsning af byen.

De fleste mennesker har en passende økonomi til selv at vælge, hvor de ønsker at bo. Og af mange årsager fravælger de at bo i et udsat område. Det er disse årsager, som man nu forsøger at rette op på, så et udsat område bliver lige så attraktivt som resten af byen.

Sociale og fysiske indsatser

Indtil ca. 2010 satsede man mest på de sociale indsatser i de udsatte områder. Man havde stor succes med at motivere nogle af de udsatte borgere til at få en uddannelse, så de kunne klare sig uden hjælp fra det offentlige. Og når de fik arbejde og tjente penge, havde de råd til selv at købe en bolig. Men da der ikke findes private boliger i de almene boligområder, var det nødvendigt fraflyttede til andre område, hvor det var muligt. Resultatet var, at en ny udsat borger nu flyttede ind i den ledige lejlighed i det udsatte område, som derved fastholdes som et udsat område. Dette princip kalder man "Elevatoreffekten". (*Bemærkning: I Bispehaven fraflytter hvert år, ca. 12,5 %*). I dag etablerer man private boliger i de udsatte område. Det er i høj grad fordi, man ønsker at fastholde de tidligere udsatte borgere som gode eksempler på, at det nytter at tage en uddannelse og få et arbejde.

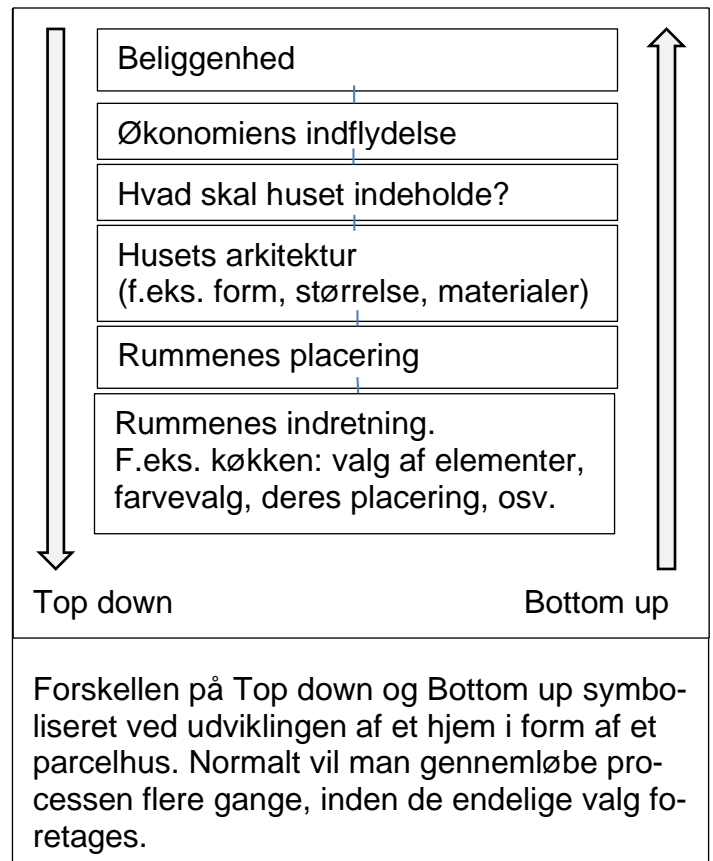
Under en samtale med Birgitte Mazanti, centerchef, Center for boligsocial udvikling, fortæller hun om en amerikansk forsker, George Galster. Han har arbejdet med naboskabseffekter og har under amerikanske forhold fundet, at et boligområde kan håndtere 15-20 % (tipping point) med sociale udfordringer og løfte de pågældende ind i flertallets/samfundets normer. Er tipping point større end 15-20 %, lykkes det ikke, og "de normale" vil selv blive berørt.

<https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0739456x0002000202>

To udviklingsmetoder

Den første metode hedder top down, (også benævnt helhedsmetoden).

Den anden hedder bottom up (også benævnt elementmetoden).



Når man designer et nyt produkt, benytter man normalt top down princippet. Men på arkitektuddannelserne mener man, at der ved sociale sammenhænge i byudvikling slet ikke er forsket tilstrækkeligt til at kunne forudsige resultatet af en designproces. Derfor kan man ikke under en byudvikling designe sig til sociale løsninger.

Åbningstræk og eksperimenter

I stedet benytter man såkaldte "åbningstræk", som må karakteriseres som begrundede forsøg. Et eksempel på et sådant åbningstræk er nedrivningen af nogle huse i et alment boligkvarter i Ålborg. Husene blev erstattet med borgernære funktioner i et "kvarter- og sundhedshus" med en cafe. Det skabte meget mere liv og aktiverede andre til også at etablere sig, hvor der var potentielle kunder. Synergien udviklede sig, så hvad der tidligere var et lukket boligområde, havde nu med få kommunale investeringer trukket private investorer med ind i udviklingen af området til gavn for alle.

Selv om 60ernes og 70ernes store betonelementbyggerier gav boliger til hundred tusindvis af mennesker, fortsatte man i alt for lang tid med at begå de samme fejl overalt. Med

baggrund i de mange interviews skriver Bjørn, at arkitekterne i dag er bange for at lave tilsvarende fejl i de nye planer og byggerier. Man er meget mere indstillet på at eksperimentere og se, hvad der virker, og hvad der ikke virker. (*Bemærkninger: Det er nok mere ord, end det er handlinger. For rigtigt mange nutidige byggerier er præget af være fortætninger i forhold til den bestående boligmasse. Det sker på trods af, at de fleste tilsyneladende ønsker at få eget hus og måske en lille have*).

Forvirrende forskning

Nogle arkitekter hylder boligblokken som en fantastisk opfindelse. Andre synes boligblokken er arkitektonisk fattig, fordi den ikke skaber rum omkring sig.

For at komme frem til noget operationelt, som kommunerne kunne benytte til omdannelsen fra et socialt udsat boligområde til et socialt balanceret boligområde, støttede Realdania en Kulturværdianalyse af alle de boligområder, der er betegnet som "Hårde Ghettoer". Arbejdet blev udført af udvalgte arkitektskoler, herunder Arkitektskolen i Aarhus.

1. Kulturhistorisk værdi
2. Miljømæssig værdi
3. Arkitektonisk værdi
4. Bymæssig integration
5. Funktionsblanding
6. Arkitektonisk variation

Kulturværdianalysens emner

Gellerupparkens kulturværdianalyse gav meget høje karakterer. Og en ombygning vil udradere fortællingen. Per Frølund, sektionsleder Helhedsplan Gellerup, Aarhus Kommune, siger i denne forbindelse: *"Man er nødt til at se på, at det er et sted, hvor mennesker bor, og ikke kun se på en fysisk struktur. Så vi er nødt til at se benhårdt på, hvad ressourcestærke mennesker har lyst til at bo i. Og det er efter min grundlæggende mening ikke en ensartet grå betonblok – uanset de kulturmæssige arkitektoniske værdier. Der er en drøftelse af at tiltrække nogle målgrupper end de, vi tiltrækker i dag. Så kulturdiskussion eller ej så synes jeg, man bliver nødt til at fokusere på de vilkår, der er for mennesker i de vilkår, de lever under. Jeg synes, det er for stort et socialt eksperiment at bevare det som en arkitektonisk kultur-arv"*.

Arkitektur er det levende livs rammer!

Niels Bjørn konklusion på emnet.

Mange var kritiske over en evidensrapport, som Niels Bjørn var forfatter på for nogle år siden.

Men det viste sig, at kritikken kun i ringe grad var knyttet til selve rapporten; men snarere til de konklusioner som de enkelte kommuner uledte af rapporten, og som gav anledning til faglig uoverensstemmelse. Uden Bjørn selv var klar over det, blev han og en medforfatter brugt som brikker i et politisk spil for at fremme en bestemt dagsorden.

Citater:

Der er faglige uenigheder om den faglige viden, der produceres til kommuneren og boligorganisationerne. Det er ikke til gavn for dem, når der er så stor uenighed. De kan blive forvirrede.

Måske tager jeg fejl, for måske er uenighederne med til at vise, at der altid er politik indlejret i vidensproduktionen eller i modtagelsen. Det gælder især når vi taler om et fagfelt som socialt udsatte områder, der har offentlighedens og politikernes bevågenhed, og der investeres milliarder for at løse udfordringerne.

Og måske er uenighederne også med til at vise, at rådgiverne også har betydning og magt

Der er nogle redskaber i parallelsamfundsloven, der ikke er helt tossede at bruge. De skal bare bruges med klogskab og omhu.

Niels Bjørns opfattelse og opfordring.

Bilers optimale hastighed og fremkommelighed

Formål

Formålet er at udlede et matematisk udtryk for hastighedens indflydelse på den maksimale trafik i en lang vognbane, som ikke begrænser trafikken i kryds eller lignende.

En bils standselængde er givet ved summen af reaktionslængden og bremselængden.

$$S_{standse} = S_{reak} + S_{bremse} \quad (1)$$

Reaktionslængden er den længde, som bilen kører, inden bilens fører kan nå at reagere ved at trykke på bremsepedalen. Betegnes bilens hastighed, V , og førerens reaktionstid, R , fås.

$$S_{reak} = V \times R \quad (2)$$

Bremselængden er bestemt af

$$S_{bremse} = K \times V^2 \quad (3)$$

Hvor K er en konstant størrelse, hvis størrelse bestemmes senere.

Ved at indsætte (2) og (3) i (1) fås:

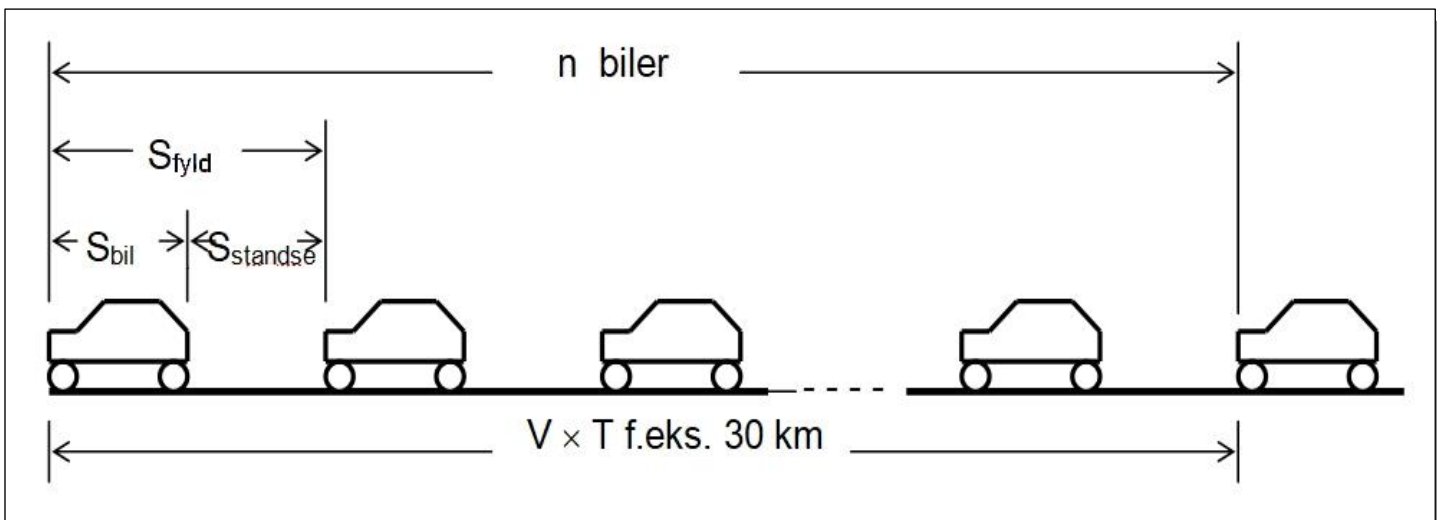
$$S_{standse} = S_{reak} + S_{bremse} = V \times R + K \times V^2 \quad (4)$$

Bilens fører skal altid holde en afstand til den forankørende på mindst 1 standselængde. Betegnes bilens længde S_{bil} , vil bilen derfor "fylde":

$$S_{fyld} = S_{standse} + S_{bil} = V \times R + K \times V^2 + S_{bil} \quad (5)$$

Kører bilen med hastigheden, V , vil den i tidsrummet, T , have tilbagelagt strækningen $V \times T$. I det der antages, at alle biler kører med samme hastighed, at alle bilers førere har den samme reaktionstid, og at alle biler har samme længde, kan der på denne strækning være n biler:

$$\begin{aligned} n &= \frac{V \times T}{S_{fyld}} \\ &= \frac{V \times T}{V \times R + K \times V^2 + S_{bil}} \quad [\text{biler}] \quad (6) \end{aligned}$$



Under hensyntagen til, hvor meget en bil "fylder" kan der på strækningen, $V \times T$ (f.eks. 30 km), være n biler, når de kører med hastigheden, V . I tiden T vil n biler passere et fast punkt på vejen. Kører bilerne eksempelvis 30 km/time, vil den bageste bil efter 1 time være længst fremme.

Antallet af biler, der overføres pr. tidsenhed, betegnes N.

Tidsenheden betegnes T:

$$N = \frac{n}{T} = \frac{V}{V \times R + K \times V^2 + S_{bil}} \left[\frac{\text{biler}}{\text{tidsenhed}} \right] \quad (7)$$

Så N er et udtryk for hvor mange biler, der overføres pr. tidsenhed. En graf kan vise N som en funktion af V.

Med det formål at finde grafens toppunkt (dvs. størst muligt antal overførte biler) differentieres udtrykket. Derfor findes først grafens hældningskoefficient ved enhver hastighed.

$$\frac{dN}{dV} = \frac{(V \times R + K \times V^2 + S_{bil}) \times 1 - V \times (R + 2 \times K \times V + 0)}{(V \times R + K \times V^2 + S_{bil})^2}$$

$$\frac{V \times R + K \times V^2 + S_{bil} - V \times R - 2 \times K \times V^2}{(V \times R + K \times V^2 + S_{bil})^2}$$

$$\frac{dN}{dV} = \frac{S_{bil} - K \times V^2}{(V \times R + K \times V^2 + S_{bil})^2} \quad (8)$$

Nævneren indeholder hverken negative eller imaginære tal. Derfor vil det alene være tælleren, som får indflydelse på hvilke steder på grafen, at tangentens hældningskoefficient er positiv og negativ. Fortegnet skifter fra + til -, hvor grafen har sit toppunkt, og her er hældningskoefficienten 0.

Toppunktet er interessant, for det er den hastighed, hvor der overføres flest biler pr tidsenhed (7).

Den optimale hastighed findes ved at sætte tælleren til 0:

$$S_{bil} - K \times V^2 = 0 \Rightarrow \quad (9)$$

$$V^2 = \frac{S_{bil}}{K} \Rightarrow \quad (10)$$

$$V = \sqrt{\frac{S_{bil}}{K}} \quad (11)$$

Idet færdselsloven foreskriver, at en personbil skal have en standselængde på maksimalt 6 meter, når den kører 30 Km/time, kan K udledes af (3):

$$S_{bremse} = K \times V^2 \Rightarrow$$

$$K = \frac{S_{bremse}}{V^2} = \frac{6}{30^2} = 6,67 \times 10^{-6} \left[\frac{\text{time}^2}{\text{km}} \right] \quad (12)$$

Antages en gennemsnitsbil at fylde 4 meter, og indsætter man herefter (12) i (11) kan den optimale hastighed, V_{opt} , beregnes:

$$V_{opt} = \sqrt{\frac{S_{bil}}{K}} = \sqrt{\frac{4 \times 10^{-3}}{6,67 \times 10^{-6}}} = 24,5 \left[\frac{\text{km}}{\text{time}} \right] \quad (13)$$

I Danmark og i mange andre lande benyttes en bremsereaktionstid på 2 sekunder. Men erfaringerne viser, at den i mange tilfælde kan være meget større. Se evt. dette link:

<http://www.trafitec.dk/sites/default/files/publications/reaktionstid.pdf>

Derfor opfattes 2 sekunder som et minimum. Denne værdi benyttes som beregningsgrundlag, når det maksimale antal biler skal beregnes ved den optimale hastighed på 24,5 km/time. Til dette formål benyttes (7), og reaktionstiden, R, sættes til 2 sekunder = 556×10^{-6} time.

$$N = \frac{V}{V \times R + K \times V^2 + S_{bil}} = \frac{24,5}{24,5 \times 556 \times 10^{-6} + 6,67 \times 10^{-6} \times 24,5^2 + 4 \times 10^{-3}}$$

$$N = \frac{24,5}{13,6 \times 10^{-3} + 4 \times 10^{-3} + 4 \times 10^{-3}} \quad (14)$$

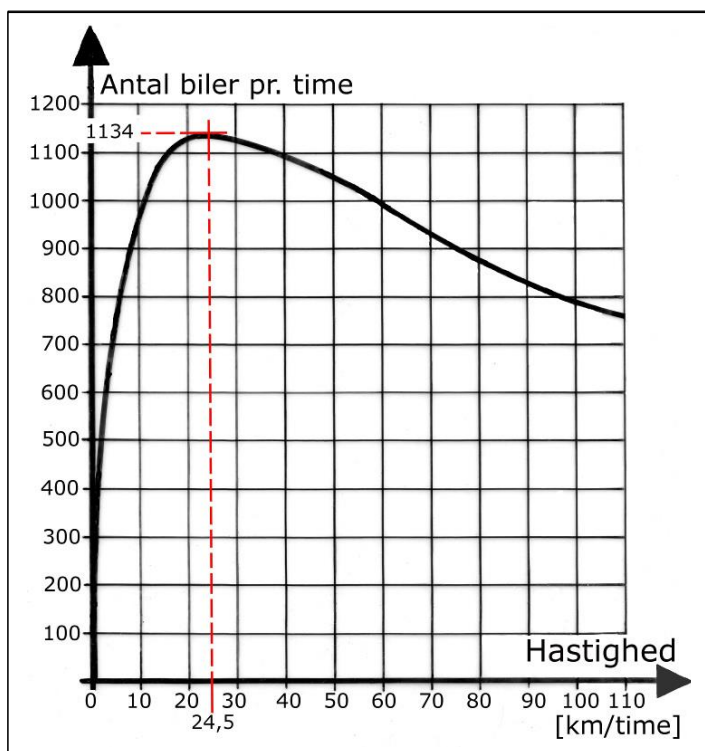
$$N = 1134 \text{ [biler/time]} \quad (15)$$

Denne talværdi er alene et mål for det maksimale antal biler. Hvis der kun kører få biler i vognbanen, kan hastigheden udmærket være højere, så målet kan nås på kortere tid end ved 24,5 km/time.

De 1134 biler gælder kun ved vejstrækninger, hvor der ikke er vejkryds eller andre forhindringer, hvor bilerne undervejs skal bremse eller holde stille.

Det fremgår af (15), at vores reaktionstid har næsten 4 gange så stor indflydelse på bremselængden, som bilens egne bremsende egenskaber. Derfor kan bilerne også køre meget mindre indbyrdes afstand, hvis man har udstyr, der holder afstanden fast til den foran kørende bil. Man må dog ikke forledes til at tro, at dette udstyr sikrer mod alle andre kollisionsmuligheder.

For overblikkets skyld tegnes grafen for trafikafviklingen som en funktion af bilernes hastighed.



Grafen viser hastighedens indflydelse på det antal biler, der med jævn hastighed og uden afbrydelser kan passere gennem en vognbane på en time.