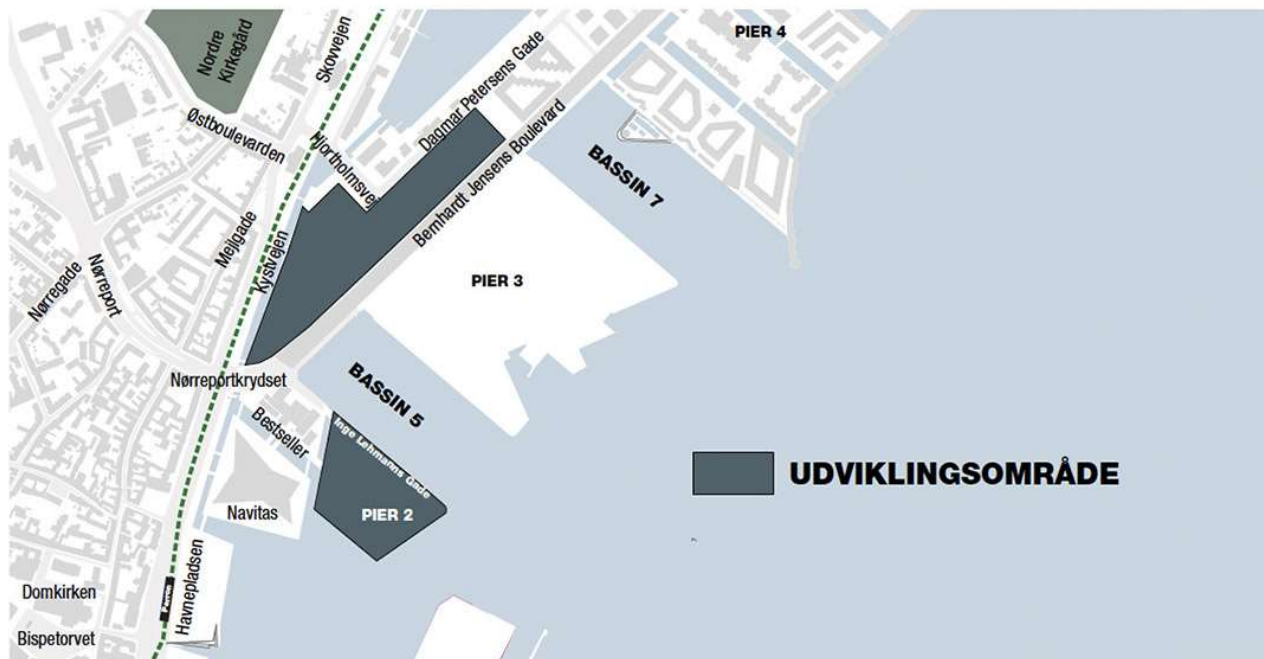


Den 23. januar 2019

Bilag: Grundlag for Fællesrådet for Aarhus Ø og de bynære havnearealer afgiver hermed høringssvar til Udviklingsplanen for Indre Aarhus Ø.



Indledning. Vi har taget udgangspunkt i kommunens ønske om, at der skal etableres 110.000 etagemeter i området fra Nørreport (Hængslet) og ud til det kommende Nicolinehus samt 21.000 etagemeter på Pier 2. Vi har arbejdet ud fra et realiserbart forslag, der kan favne udviklingsplanen og de ønsker og visioner, vi som borgere har for byens udvikling. Vi har bestræbt os på at imødekomme de problemstillinger, der har været rejst i forhold til tidligere høringssvar, herunder GEHLs kommentarer af 11. april 2018. (Se bilag 1 med GEHLs kommentarer).

Indledningsvis vil vi understrege, at det for os er meget væsentligt, at rammerne er klart defineret, før arealerne sendes i udbud – ikke i forhold til arkitekturen, men i forhold til, hvor og hvor højt der må bygges indenfor byggefeltet. Erfaringen er, at konflikter opstår, når usikre rammevilkår indebærer, at borgernes forventninger ikke indfries. Det samme gør sig selvagt gældende, hvis der efterfølgende dispenseres i negativt favør for borgerne. Til gengæld mener vi, at rammerne for arkitekturen skal være rimelig frie, så den kreative proces ikke hæmmes, og vi får en spændende bydel. Vi ser eksempelvis gerne, at kommunen opdeler områderne i forbindelse med udbuddene, så flere bygherrer og arkitekter involveres, og at arkitektkonkurrencer for de større byggerier tænkes ind. Her er udviklingsplanen for Sydhavnsvarteret omkring kulbroen et godt eksempel på, hvad der kan komme ud af en kreativ proces. En anden mulighed er at tage afsæt i udbudsformen for Bassin 7. De forskellige forslag uddyber vi i høringssvaret.

Vi har bestræbt os på at nå alle kommunens ni delstrategier for udviklingsområdet.

Bilag: Grundlag for Fællesrådet for Aarhus Ø og de Bynære Havnearealers høringssvar til udviklingsplan for Indre Aarhus Ø

Vi håber, at Byrådet vil tage godt imod vore ønsker og forslag, så vi i fællesskab kan udvikle vores by, passe på de værdier, den allerede rummer, og samlet set gøre den til et godt sted at bo med afsæt i udviklingsplanens devise om at udvikle ”byliv før byrum og byrum før bygninger”.

Vi har listet vore ønsker og forslag op i punktform, så det er lettere at forholde sig til dem enkeltvis i den kommende politiske behandling.

Indholdsfortegnelse:

1. Bygningshøjder
2. Hængslet
3. Karrébebyggelse
4. Færdselsåre
5. Grønne arealer
6. Skole
7. Park
8. Byggeri på Pier 2
9. Udbud og byggefelternes størrelse
10. Parkering

1. Bygningshøjder. Vort grundlæggende ønske er, at bygningshøjderne kommer til at svare til dem, vi kender fra Midtbyen. Det har generelt været et stærkt ønske i debatterne forud for borgermøderne, og det er også det, der har været stillet os i udsigt på borgermøderne og i udviklingsplanen, hvor det formuleres sådan her:

”Med varierede bebyggelser og byrum skal Indre Aarhus Ø markere sig langs med Kystvejen og spille sammen med den eksisterende bebyggelse på den modsatte side af Kystvejen” og ”Bebyggelsen skal i skala, arkitektur og byrum fungere som bindeleddet mellem Aarhus Ø og den eksisterende bymidte” (Se evt. udviklingsplanen side 8)

Den fremlagte udviklingsplan indeholder bygningshøjder, der afviger væsentligt fra Midtbyens bygningshøjder.

Fællesrådet har set på de eksisterende bygningshøjder for Midtbyen og den del af byen, der vender ud mod havneområdet. Med en enkelt undtagelse har bygningerne en højde på 2 til 6 etager. I udviklingsplanen er bygningshøjderne derimod 5 til 8 etager og helt op til 9 etager på den del af udviklingsplanen, der vedrører Hængslet. Vi finder det naturligt, at den nye bydels bygningshøjder matcher de eksisterende rammer, så en af byens store aktiver, den historiske havnefront, ikke domineres og forsvinder bag højere bygninger. Samtidigt tilgodeses et bymiljø, hvor lyset og solen når gadeplan. Udviklingsplanen bør selvfølgelig også være i overensstemmelse med de faktuelle forhold og det, vi er stillet i udsigt.

Et meget væsentligt kardinalpunkt for os er derfor, at højden i udviklingsområdet holder sig på 4 etager i gennemsnit med et spænd fra 2 til 6 etager. Vælger kommunen alligevel at bygge højere enkelte steder, bør konsekvensen være, at højden reduceres tilsvarende andre steder, eller at udsigtskilerne udvides tilsvarende.

Det store spørgsmål er herefter, om det kan lade sig gøre at få 110.000 etagemeter, når man kun bygger 4 etager i gennemsnit? Det korte svar er, ja, det kan lade sig gøre.

- Den tekniske forklaring:

Bilag: Grundlag for Fællesrådet for Aarhus Ø og de Bynære Havnearealers høringssvar til udviklingsplan for Indre Aarhus Ø

Hele udviklingsområdet udgør et grundareal på ca. 44.000 m². Hvis de 4 etager eksempelvis placeres i form af en samlet bygning, vil den lægge beslag på 28.000 m² svarende til 112.000 etagemeter.

Det vil altså sige, at der i runde tal er et grundareal på 16.000 m², der kan bruges til luft mellem bygningerne, pladser, infrastruktur, udsigtslinjer og grønne arealer.

En gennemsnitlig bygningshøjde på 4 etager er altså fuldt ud realiserbar.

Hængslet: Hængslet er starten på det nye udviklingsområde og vil derfor få en markant indflydelse på den visuelle sammenhæng mellem selve Aarhus Ø, havnen og resten af byen. Det væsentligste argument for byggeri på Hængslet er at skærme af mod den trafikstøj, der kommer fra Nørreportkrydset. Vi anerkender, at støj fra trafikken i perioder er problematisk. Vi oplever dog også en markant positiv udvikling, hvor den mest støjende trafik fra lastbiler og busser er aftagende. Dertil har kommunens arbejde med at få den mest støjende trafik væk også haft en positiv indflydelse. Dette vil i de kommende år tiltage, i takt med at "lydløse" eldrevne køretøjer tager over.

Men selv med afsæt i den nuværende situation finder vi ikke, at byggeri i 8 til 9 etager er nødvendig for at skærme støjen af. Allerede ved byggeri i 2 til 3 etager vil støjen og anden negativ påvirkning fra krydset blive dæmpet markant. Til sammenligning er trafikstøjsskærme som bekendt væsentligt lavere og overstiger sjældent det, der svarer til 1 etage i højde.

Vi anbefaler på den baggrund, at byggeri på Hængslet ikke overstiger 2 til 3 etager. Såfremt kommunen fastholder ønsket om højere byggeri, mener vi, at det bør være i trappeform med max. 5 etager ud mod selve krydset og så nedtrapning til 4 og 2 etager på byggefeltet. (Se bilag 2 for Hængslets placering i udviklingsplanen).

3. Karrébebyggelse. Efter Hængslet og ud til Nicolinehus/Bassin 7 er byggefelterne i det nuværende forslag defineret som karrebebyggelse på 5 til 8 etager, med ryg ud mod havnen og bugten. Det, mener vi, vil skabe en uheldig dominerende "mur" mellem havnen og den gamle historiske havnefront og være i modstrid med udviklingsplanens intentioner og formuleringer.

Vi foreslår i stedet at vende bygningsmassen om, så den ikke stiger ud mod havnen, men at stigningen i stedet fordeles jævnt fra Nørreportkrydset og ud mod selve Aarhus Ø. (Se bilag 3 - højdeskitse). Med denne manøvre opnås, at den visuelle sammenhæng mellem den gamle bymidte og havnen/bugten fastholdes. Sammenhængen bliver ikke længere brudt af bygninger på op til 8 etager. Den nye bydel stiger derimod naturligt ud mod Aarhus Ø i samspil med det kommende Nicolinehus, der hæver sig op for enden af bydelen. Undervejs skal bygningshøjderne selvfølgelig variere indenfor givne rammer. Vi mener, at det er et rigtig godt bud på at bevare den visuelle sammenhæng mellem Aarhus Ø, havnen og Midtbyen, og ikke mindst at det er i tråd med borgernes ønsker for havneområdet.

Vi forstår bevæggrundene bag karrébebyggelse, men i det volumen, der lægges op til, finder vi, at karrébebyggelsen bliver for voldsom og lukker sig for meget om sig selv. Målet med, at karrébebyggelse skal skabe trygge miljøer for børnefamilier, kan efter vores mening opnås i en anden skala og med mere varierede bygningsformer.

Et trygt miljø kræver ikke bygningshøjder på 5 til 8 etager. Det kan opnås med lavere byggeri, mure, beplantning og andre formere for organiske "byrumsopdelere", der tilgodeser børns behov og generelt skaber gode byrum, uanset om man er barn eller voksen.

I forhold til trafikstøj fra Kystvejen vil lavere byggeri ligesom trafikskærme også være markant

støjdæmpende. Det skal dog også understreges, at vi ikke oplever trafikstøj fra Kystvejen som et stort problem, da trafikken meget af tiden er langsomt kørende og kun rummer få større køretøjer.

En meget uheldig følge af massive og høje bygninger er, at de skaber turbulens, når de rammes af vinden. Effekten er stærkest i de lokaliteter, der ligger udenom bygningerne. Det er videnskabeligt dokumenteret, at en lavere og mere varieret bygningsmasse med sprækker, pladser og huller tager energien ud af vinden. Vil man skabe læ og gode klimatiske forhold, er det ikke en uigennemtrængelig mur, man skal bygge, men en hæk, man skal plante. Årsagen er, at hullerne i hække tager energien ud af kastevindene – det samme kan overføres til byggeri og boligområder. Med erfaringer fra eksisterende byggeri på Aarhus Ø er det vores vurdering, at også karrébebyggelse vil skabe uheldige vindforhold omkring bygningerne (se bilag 4 med vindillustration).

4. Færdselsåre. Vi foreslår, at der gennem den nye bydel skabes en færdselsåre, der binder Nørreport/Midtbyen sammen med selve Aarhus Ø. Den vil også understøtte mindre virksomheder undervejs, da en færdselsåre gennem bygningsmassen giver en naturlig eksponering. Byggeri kan fint gå hen over færdselsåren nogle steder, så der skabes små porte og intime byrum undervejs. Det vil understøtte bylivet og fællesskabet, at beboerne mødes på langs af bydelen. Vi vil opfordre til, at der i udbudsfasen tænkes muligheder for småerhverv ind, så enkeltmandsfirmaer og mindre virksomheder også har råd til at leje sig ind. Der skal kort sagt være mulighed for, at eksempelvis frisøren, kaffebaren, bageren og den lille butik også har en realistisk mulighed for at blive en del af områdets udvikling. Færdselsårerne kan understøtte deres muligheder for at etablere sig. Vi finder også, at færdselsåren vil kunne fungere i godt samspil med den kommende markedshal i Nicolinehus. Det skal understreges, at vi ikke taler om en egentlig gågade med butikker.

Der er allerede nu en tiltagende gående trafik langs havnen, og det vil være naturligt at føre noget af den gennem den kommende bydel. Afhængig af årstiden, tidspunkt på døgnet og dagens vejr vil det være motiverende at kunne vælge forskellige ruter, når man bevæger sig frem og tilbage mellem Aarhus Ø og Midtbyen. Det er både i forhold til de trafikale udfordringer og borgernes sundhed positivt, hvis vi i byplanen stimulerer lysten til at gå fra a til b.

5. Grønne arealer. Vi ønsker at understrege vigtigheden af, at der tænkes flere grønne arealer ind, gerne i samspil med udsigtskilerne og eventuelt løftet op på nogle af tagfladerne. Det kunne være på Hængslet eller i forbindelse med skole/idrætsfaciliteter og andet større byggeri. Generelt kan vi se et aktiv i at udnytte tagfladerne mere. Vi kan se mulighederne i en smal grøn bræmme langs kanalen.

6. Skole. Vi finder det meget positivt, at der i udviklingsplanen er tænkt mulighed for etablering af en skole og idrætsfaciliteter ind. Vi forholder os dog åbne i forhold til, hvor de placeres i udviklingsområdet/Aarhus Ø.

7. Park. Vi finder det ligeledes positivt, at en midlertidig park foreslås på Pier 2, men fremadrettet mener vi, at en **permanent park bør placeres på Pier 3**. Vi kan også se et aktiv i, at der etableres en forbindelse mellem Pier 2 og 3, der kan understøtte Ø-linjen. Dome of Visions bør bevares i området som et vigtigt kulturelt samlingspunkt.

8. Byggeri på Pier 2. Vi har umiddelbart ingen kommentarer til planerne på Pier 2. Vi kan se en god mening i, at der her bliver byggeri med offentlig funktion. Da arealet har en markant beliggenhed, foreslår vi, at der indgår en arkitektkonkurrence i de videre planer for byggeri.

9. Udbud og byggefelternes størrelse. Vi ser flere forskellige muligheder. En af dem er, at områdets byggefelter udbydes i mindre enheder, men baseret på den samme udbudsskabelon. Det vil være en fordel, at flere bygherrer så har midlerne til at byde på arealerne. De store millionprojekter sætter deres begrænsninger og er mere sårbare overfor konjunkturudsving. Det har

Bilag: Grundlag for Fællesrådet for Aarhus Ø og de Bynære Havnearealers høringssvar til udviklingsplan for Indre Aarhus Ø

vi desværre set eksempler på for Aarhus Ø. Det er også vores vurdering, at det vil give et mere robust marked, så byggerier ikke strandede som følge af økonomiske problemer, og måske endda med højere budpriser. En anden fordel er, at det naturligt vil give variation i bygningerne med flere forskellige arkitektoniske udtryk. Det må også forventes, at flere forskellige bygherrer giver arbejde til et bredere udvalg af lokale håndværkere. Vi vil stærkt anbefale, at denne udbudsform prøves af.

En anden mulighed er, at der udbydes i større felter, men at byggerierne opdeles i individuelle byggerier inden for byggefeltet. Dette har også til hensigt at skabe variation og flere forskellige byrum.

En tredje mulighed er at tage afsæt i udbudsformen for Bassin 7, hvor Aarhus Kommune lod det være en væsentlig del af konkurrencen, at tilbudsgiverne skulle udarbejde en udviklingsplan for hele Bassin 7. Arkitektkonkurrencen for Sydhavns kvarteret er også et godt eksempel på, hvad der kan komme ud af en åben og kreativ proces. Her er det dog væsentligt for os at understrege, at de overordnede rammer skal være defineret af kommunen på forhånd, så det er indholdet og den kreative del af processen, det kommer til at dreje sig om.

10. Parkering. Parkering bør primært placeres under de større byggerier, så det ikke er et krav, at der etableres parkering i gadeplan eller som parkeringskældre i forbindelse med alle byggefelterne. Parkering tager plads fra opholdsarealer. Vi vil opfordre til, at parkeringsbehovet for Aarhus Ø analyseres grundigt, og der tænkes kreativt.

Såfremt der er tvivl om nogle af punkterne, uddyber vi selvfølgelig meget gerne, også ved personligt fremmøde.

Med venlig hilsen

Jan Schrøder
Formand
Fællesrådet Aarhus Ø og de bynære havnearealer

Se bilag på følgende sider.

Bilag 1 – Gehls kommentarer til Fællesrådets udviklingsplan

Bilag 2 – Udviklingsområdet og Hængslets placering i udviklingsplanen.

Bilag 3 – Skitse.

Bilag 4 – vindillustration.

Kilde: sider 22 -25 i Vindmiljø i arkitekturen. 2012.

https://issuu.com/arkitektskolenaarhus/docs/vindmiljoe_i_arkitekturen/28

Bilag 1 – Gehls kommentarer til Fællesrådets udviklingsplan

/ Copenhagen, 11. april 2018

Gehl Architects ApS
Vesterbrogade 24, 5. sal
1620 København V
Danmark

gehlpeople.com
mail@gehlpeople.com

+45 32 950 951
CVR nr. 25 30 95 29

Kommentarer til Fællesrådets plan for udviklingen af Hængslet/Slipset/Trailerpladsen/Indre Aarhus Ø

Gehl har udarbejdet følgende notat alene ud fra den illustration som er fremstillet af Fællesrådet samt det medfølgende brev dateret 5 april 2018. Gehl har to gange per mail bedt om at få udleveret en plantegning af forslaget for at kunne vurdere forslaget, men har ikke fået dette til rådighed. Derfor må Gehls kommentarer tages med forbehold for de manglende informationer.

Store dele af planen kan som udgangspunkt godt løses indenfor den skitserede udviklingsplan og har rigtig mange fine kvaliteter fx:

- Anvendelsen af tegl og arkitektur/bygningstypologi som taler til bygningerne langs med Kystvejen i en fin skala og materialitet som skaber tydelig visuel sammenhæng mellem bykernen og Aarhus Ø
- Integration af meget grønt i bebyggelsen skaber et attraktivt bymiljø og inviterer til ophold
- Et forløb af promenader og brygger ned mod kanalen som sikrer en flot adgang til kanalen for beboerne
- Bamse Jørgensens Plads er med i forslaget som et byrum der udnytter vandkvaliteterne ved det bredere kanalrum og lystbådehavnen
- Ideen om at samle en skole samt lokaler til indendørs sport langs med Bamse Jørgens Plads er ligeledes i tråd med udviklingsplanen
- Der sikres en fin ind og udsigt mellem bugten og Kystvejen med udsigtskiler **til gavn for beboerne på Kystvejen**

Dele af planen anses dog ikke for optimalt løs. Herunder:

- Det estimeres at der er ca. 55.000m² illustreret i det fremsendte tegningsmateriale og ikke 100.000m² som angivet skriftligt
- Stok bebyggelserne har vist sig udfordrende i de første byggerier på Aarhus Ø, og netop derfor er alle de nyere projekter som Bassin 7, Havnehusene, Kanalhusene, det nye projekt for Lighthouse samt Nikoline Hus alle udformet baseret på karreformen.
- Den skitserede bygningstypologi med stok bebyggelse og **"Ø-gader" med kig mellem husene Kystvejen** fremfor karre bebyggelser har en række problematiske forhold herunder udefinerede private udeopholdsrum for beboerne da der ikke vil være gårdrum for leg og ophold (dette er primært problematisk for mindre børn som må have et sikkert sted at lege i særdeleshed vi bebyggelser langs med vand), manglende sikring af gode klimatiske forhold (læ) for udeopholdet, samt uklare forhold om adgangsveje og bevægelser land med stokkene. Disse problematiske forhold kan fx opleves i projektet Havneholmen på Aarhus Ø.
- Typologien med stokke kan skabe udfordringer ift. drift og ejerskab af de omkringliggende arealer: er det beboerne/developeren eller kommunen der skal opføre, drifte og eje de arealer som er mellem stokkene, og såfremt de er privat; hvordan sikres en offentlig adgang hertil?

Bilag: Grundlag for Fællesrådet for Aarhus Ø og de Bynære Havnearealers hørings svar til udviklingsplan for Indre Aarhus Ø

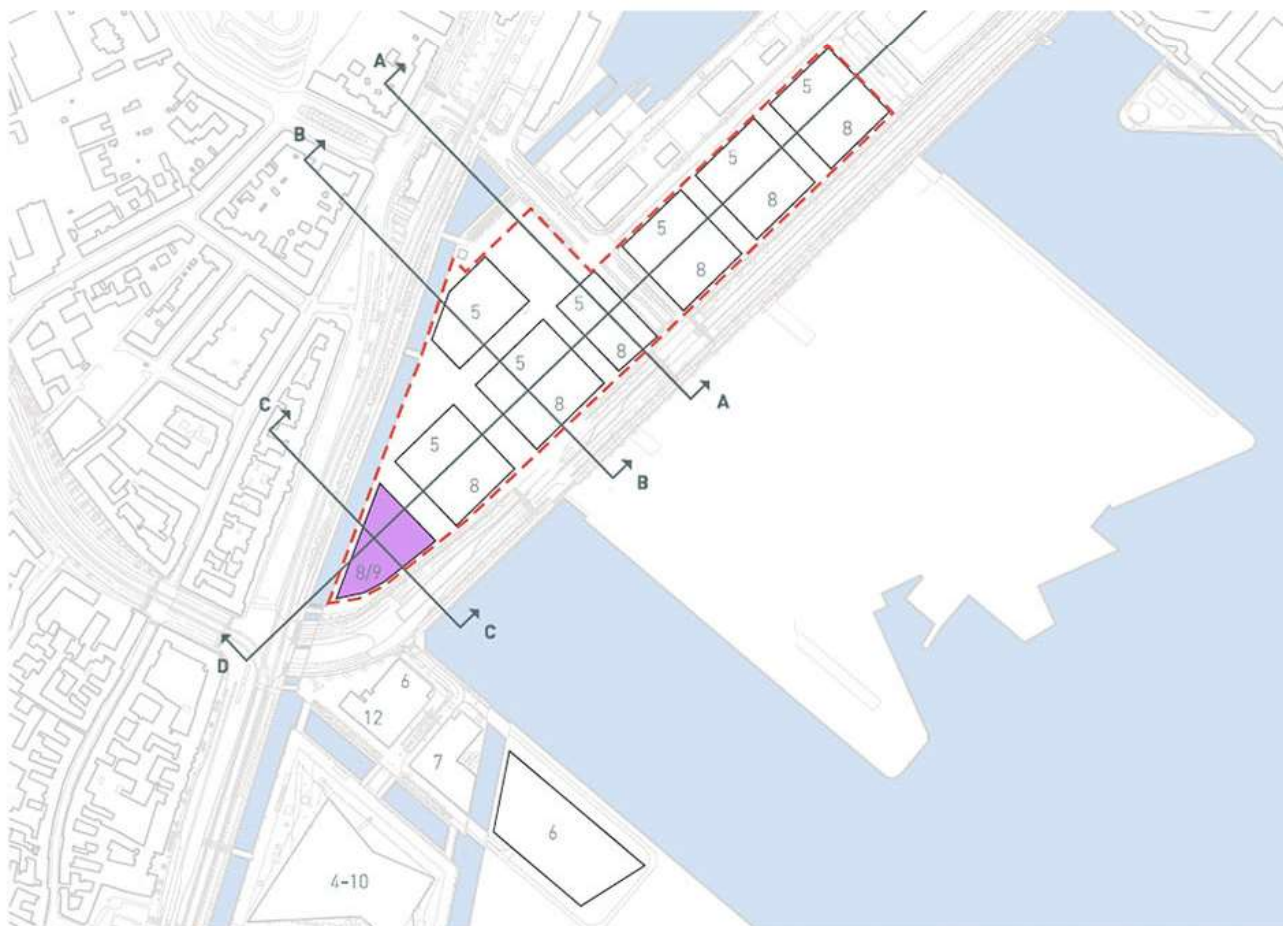
- Parkeringskældre skal som princip afvikles inden for egen grund, og ikke under offentligt areal. Derfor vil mellemliggende rum mellem stok bebyggelserne sandsynligvis opgøres og ejes privat
- Trafikkrydset ved Nørreport/ "Hængslet" vil som ringe i vandet have en række negative konsekvenser for omgivelserne i form af trafikstøj, luftforurening, lav visuel kvalitet osv. Der ligger derfor en strategisk overvejelse i, hvordan/ hvornår man ønsker at "indkapsle" disse negative trafikeffekter. Hvis man bebygger hjørnet, så vil hjørnebygningen blive påvirket, men efterfølgende bygninger og byrum vil være beskyttede. Vælger man ikke at bebygge hjørnet, men i stedet f.eks. placere et byrum i hjørnet, så udvider man det område, som bliver negativt influeret, så det ikke alene er én bygning men både er byrummet og Ø-marked bygningen der påvirkes negativt.
- Placeringen af et Ø-marked i krydset ved Nørreport synes ikke optimalt. Denne placering støtter ikke op om de andre kommercielle aktiviteter ved Bassin 7 og Nikoline Kochs Plads. Det anbefales at samle alle detailhandels funktioner samlet frem for at sprede dem ud på Aarhus Ø for at opnå en synergi og mulighed for kommerciel succes
- Placeringen af stort byrum i form af plads/bypark i krydset ved Nørreport synes ikke optimalt, da dette ikke anses som et godt sted for ophold ift. herlighedsværdier ved vandet skærmet for trafik mv. Et byrum i krydset ved Nørreport udnytter ikke havnens potentiale – hvis man kigger på havnens/kanalens herlighedsværdier, så er der bedre placeringer af byrum, som kan udnytte havnens og vandets kvaliteter bedre, og derved åbne op for at alle borgere kan få adgang til disse herlighedsværdier.

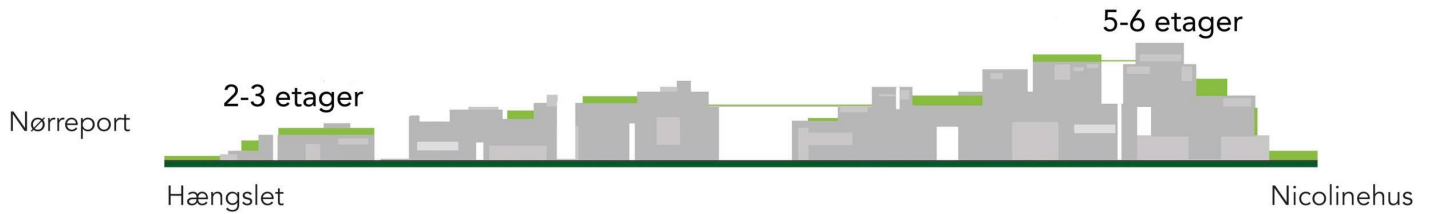
Camilla van Deurs
Partner og Team Lead, Gehl

Bilag 2. Området og Hængslets placering i udviklingsplanen.



BYGNINGSHØJDER





Bilag 4 – vindillustration. Kilde: Vind i arkitekturen. Side 22 – 25

Vindmiljø i bebyggelser

Principper

I samlede bebyggelser påvirkes vindmiljøet efter samme grundprincipper som ved fritliggende bygninger, men kompleksiteten i turbulens- og læzoner stiger med antallet af bygninger og påvirkes yderligere af husformer, bygningshøjder, bebyggelsesmønstre og afstande mellem bygninger.

“Lav tæt”

I lave, homogene bebyggelser med begrænset afstand mellem bygningerne kan opstå en lægivende “tæppevirkning”, som løfter vinden henover bebyggelsen og mindsker turbulens imellem de enkelte bygninger. Omkransende række- eller kædehuse ud mod åbne arealer og supplerende lægivende beplantning kan forstærke denne virkning. Gode eksempler på bebyggelser med “tæppevirkning” kan findes i ældre købstæder og i nyere “lav tæt” bebyggelser.

Blokbebyggelse

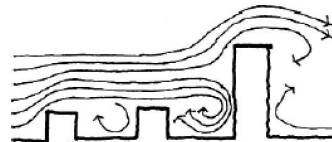
Blokbebyggelsens “åbne” karakter og store bygningsflader giver generelt et meget turbulent vindmiljø på omgivende friarealer. Især ved hushjørner og i passager mellem to blokke kan opleves øget vindhastighed og ubehagelig turbulens. Lægivende, supplerende beplantning er generelt nødvendig for at skabe et acceptabelt vindmiljø.

Karrébebyggelse

Karrebebyggelse har vindmiljømæssigt en differentieret problematik. Gårdrummet vil generelt være skærmet for vind fra alle retninger. Afhængig af maskevidde og bygningshøjde kan der ved høje vindhastigheder opstå turbulens i gårdrummet. Gadenettet virker, afhængig af vindretning, som vindkorridorer med ubehagelige vindstød ved gadehjørner og i portåbninger på blæstdage.



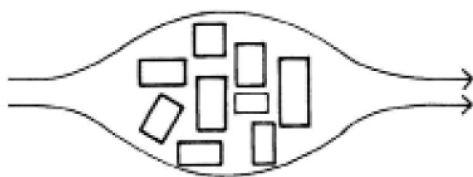
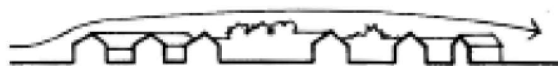
Bygningshøjde og afstand mellem bygninger har betydning for lævirkning og turbulens i blokbebyggelse efter Wise m. fl.
Kilde: Klimatplanering- Vind



Højhus imellem lavt byggeri vil give øget turbulens ved højhusets fod efter Wise m. fl.
Kilde: Klimatplanering-Vind



I karrestruktur er bygningshøjde og maskevidde afgørende for turbulens- og læforhold efter Alberts.
Kilde: AHO skrift IV



Principskitse for lav tæt bebyggelse med lægivende “tæppevirkning” ifølge H. Høyem.
Kilde: “Vind og Vær”

