

RANDERSVEJ

Strategisk helhedsplan for byudviklingen
mellem Ringgaden og Ringvejen



RANDERSVEJ

Strategisk helhedsplan for byudviklingen
mellem Ringgaden og Ringvejen

Kontakt

Afdeling	Aarhus Kommune Teknik og Miljø Plan, Byggeri og Miljø
Adresse	Karen Blixens Boulevard 7 8220 Brabrand
Mail	pbm@mtm.aarhus.dk

Yderligere oplysninger

Rådgiver	TRANSFORM Aarhus
----------	---------------------

LÆSEVEJLEDNING

Denne strategiske helhedsplan for Randersvej mellem Ringgaden og Ringvejen, beskriver en række strategier, som udfoldes igennem fire udvalgte nedslag og en visions-skitse. Strategierne med tilhørende retningslinjer og principper er retningsgivende for den udvikling, som Aarhus Kommune ønsker i området. De udvalgte nedslagspunkter, ved letbanestoppene, er mulige scenarier for den udvikling der kan ske, med afsæt i helhedsplanen. Konkret stillingtagen til de forskellige udviklingsområder vil ske i forbindelse med den specifikke lokalplanlægning og byggesagsbehandling. Helhedsplanens udvalgte nedslag er derfor ikke politisk vedtaget, men eksempler på mulige projekter.

Forud for tilblivelsen af indeværende strategiske helhedsplan er borgere, interessenter og private grundejere inddraget i processen gennem interviews i fokusgrupper og workshops.

INDHOLD

Læsevejledning	2
Forord	5
Vision	7
Helhedsplansområdet	8
Fortællingen om Randersvej	10
De 5 strategier	14
Strategi 1 - Bymæssig Randersvej	16
Strategi 2 - Fortætning omkring Randersvej	20
Strategi 3 - Styrkede grønne & blå kvaliteter	28
Strategi 4 - Styrkede forbindelser & sammenhænge	32
Strategi 5 - En god bydel for alle	38
Potentialer & nedslag i planen	44
Byrum ved letbanestop - inspiration	46
Nedslag 1 - Aarhus Universitet (Ringgaden)	48
Nedslag 2 - Stjernepladsen	52
Nedslag 3 - Stockholmsgade	56
Nedslag 4 - Vandtårnet (Ringvejen)	60
Fremtidens Randersvej	64
Miljøvurdering	66
Grøn omstilling af Randersvej	68
Baggrund for helhedsplanlægningen	70
Borgerinddragelse	72
Sammenhæng til anden planlægning	74



FORORD

Rigtig mange har bidraget til helhedsplanen for Randersvej. Tak for det. Det er vigtigt, at aarhusianere, fællesråd og erhvervsliv tager del i debatten om, hvordan vores by skal udvikle sig. Det er en forudsætning for, at vi sammen kan udvikle den by, vi ønsker os.

I det tidligere forslag til helhedsplanen gav vi mulighed for at bygge til og bygge ud i villakvarterer. Men mange var bekymret for, at det ville ødelægge de historiske, gamle villakvarterer på Christiansbjerg og i Risvangen. Den bekymring deler jeg. Vi skal værne om de kvaliteter, som kvarterer har.

Derfor har vi revurderet helhedsplanen markant. Vi har fjernet muligheder for at bygge højt inde i villakvarterer. På den måde freder vi villaområderne og understreger, at vi skal bevare villaerne, de smukke haver og ikke mindst den særlige stemning i området.

I stedet fokuserer helhedsplanen udviklingen om Randersvej, der skal være et naturligt knudepunkt. Allerede når du passerer Ringvejen, skal du mærke byens puls. Her ligger små butikker og erhvervsdrivende, der giver følelsen af storby.

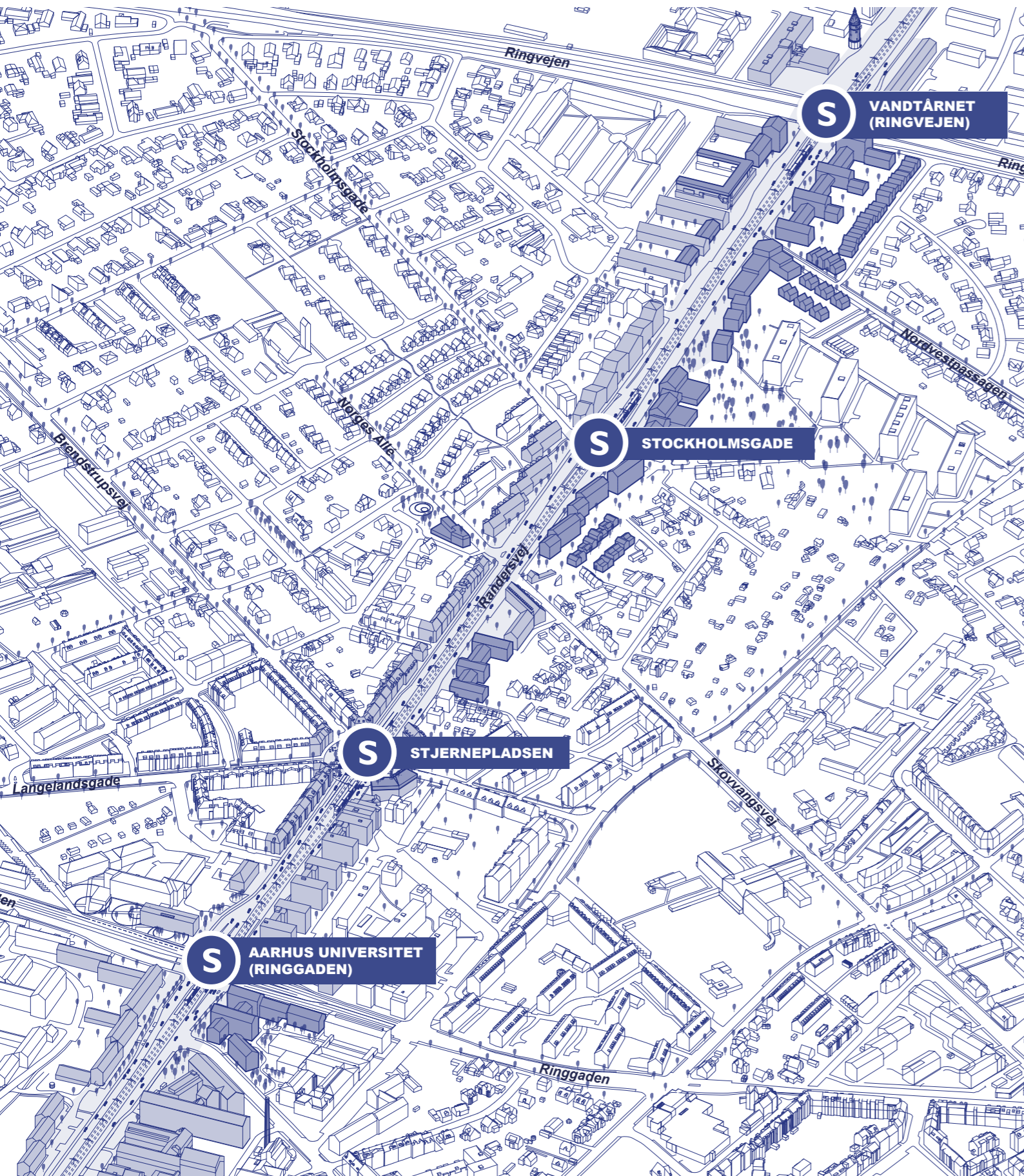
Mange hopper allerede på og af letbanen på Randersvej. I fremtiden skal vi tilbyde flere muligheder ved stoppene. Mere grønt skal indbyde til, at man slår sig ned, og nyt byggeri med erhverv og butikker i stueetagen skal sørge for, at lokalområdet har endnu mere at byde på. Randersvej forbliver en vigtig trafikåre til vores by. Men med helhedsplanen sætter vi retningen for, at det grønne kan fylde mere, ligesom vi skaber bedre passager på tværs, hvor beboerne kan stikke ind i kvarteret.

Jeg glæder mig til at fortsætte dialogen om helhedsplanen, så vi sammen kan lande en helhedsplan for området omkring Randersvej.

Nicolaj Bang

*Rådmand - Teknik og Miljø
Aarhus Kommune*





VISION

Visionen for området er, at skabe et mere **sammenhængende og attraktivt byområde** omkring Randersvej, der knytter områdets brugere, bygninger og aktiviteter tættere på den kollektive trafik. Områdets **eksisterende kvaliteter og sammenhænge skal styrkes med trygge byrum, blandede bylivsfremmende funktioner og ny bebyggelse** af høj kvalitet.

Kvartererne omkring Randersvej - Christiansbjerg og Riisvangen - rummer fine kvaliteter med adgang til både lokale grønne områder, rekreative opholdsmuligheder og offentlige services. Dette er kvaliteter som Aarhus Kommune ønsker at styrke i helhedsplanen for området, så her planlægges for en samlende og attraktiv bydel med forskellige boligtyper, rekreative tilbud, butikker og aktiviteter.

Helhedsplanens udpegning af mulig byudvikling er defineret ud fra et stationsnærhedsprincip - og dermed kort afstand til de fire stationer på strækningen langs Randersvej. Dvs. at udviklingen planlægges indenfor let gåafstand af den kollektive trafik, med en særlig opmærksomhed på at styrke områdets bymæssige kvaliteter. Det omfatter attraktive arbejds- og bosteder med gode og levende byrum, med aktive kantzoner og pladsdannelser for mere indbydende gademiljøer ved de fire letbanestop; Universitet/Ringgaden, Stjernepladsen, Stockholmsgade og Vandtårnet/Ringvejen.

Indfaldsvejen, Randersvej, kan betragtes som en tydelig ryggrad i helhedsplanen, såvel som en stor trafikal barriere. Helhedsplanen har til formål at skabe nye synergier på tværs af indfaldsvejen og understøtte, at oplevelsen af Randersvej transformeres fra barriere til en værdi for området og dens brugere.

Et fremtidigt bycenter (se s. 20-21) planlægges i relation til letbaneføringen. Her er dagligvarebutikker og anden mindre detailhandel langs vejforløbet fra Stjernepladsen og op langs den østlige side af Randersvej til Nordvestpassagen.

Bycenteret skal bidrage til, at skabe et centralt og levende samlingspunkt for hele området, og der skal skabes gode forbindelser for den kollektive trafik, samt trygge tværgående krydsningsmuligheder for områdets bløde trafikanter (gående og cyklister). Bycenteret skal understøttes af aktive og udadvendte stueetager langs Randersvej med funktioner, der understøtter det daglige liv i bydelen.

Helhedsplanen består af fem strategier, som danner grundlaget for den udvikling, som Aarhus Kommune ønsker i området:

- **Strategi 1**
Bymæssig Randersvej
- **Strategi 2**
Fortætning omkring Randersvej
- **Strategi 3**
Styrkede forbindelser & sammenhænge
- **Strategi 4**
Styrkede grønne & blå kvaliteter
- **Strategi 5**
En god bydel for alle

Randersvej med udsigt



Polarkvarteret



Riisvangen



Stjernepladsen



Norgeskvarteret



Aarhus Universitet



HELHEDSPLANOMRÅDET

Helhedsplanen omhandler bymæssig udvikling af Randersvej, på strækningen fra Ringgaden til Ringvejen. Området er defineret og fokuseret omkring Randersvej - og særligt med udgangspunkt i de fire letbanestop på strækningen. Letbanen er vigtig for den overordnede udvikling af byen, som skal knytte boligkvartererne på hver side af Randersvej bedre sammen med midtbyen, samt til Aarhus Universitetshospital og andre store arbejdspladser nord for området.

Helhedsplanen berører således udover selve Randersvej - de tilstødende kvarterer på Christiansbjerg og Riisvangen.

RANDERSVEJ

Den centrale indfaldsvej igennem området, Randersvej, har i takt med udbygningen af byens infrastruktur mistet store dele af den oprindelige bebyggelse, og fremstår i dag delvist usammenhængende på den østlige side af Randersvej. Det brede vejforløb er blevet en trafikbarriere, som hæmmer de tværgående forbindelser, som er nødvendig for det daglige flow i bydelen.

Flere områder inden for helhedsplanen har gode bymæssige kvaliteter, som eksempelvis studielivet omkring Nobelparken, de grønne kvaliteter i villakvartererne samt de mindre erhvervsdrivende ved Stjernepladsen. Disse kvaliteter skal bevares og styrkes.

DE OMGIVENDE KVARTERER

De omgivende kvarterer er karakteriseret ved forskellige typer af boligområder, herunder villakvarterer, havebystrukturer, karrédannelser og moderne boligblokke.

Disse mange kvaliteter udspringer af forskellige byidealer og er et resultat af og forskellige perioders løbende byudvikling:

- **CHRISTIANSBJERG** er karakteriseret af velfungerende villa- og parcelhuskvarterer. Norgeskvarteret står frem med en homogen rækkehusbebyggelse i gule mursten med små private haver i området omkring Christians Kirken.

- **RIISVANGEN**

er villakvarter med række- og dobbelthuse fra 1930'erne og 1940'erne. Kvarteret er planlagt i sammenhæng med Riisvangen Stadion, Annex-Hallen og Skovvangsskolen, og er særligt karakteristisk ved de gule mursten og røde tegltage. Polarkvarteret imod nordøst er en haveby fra midten af 1920'erne. Området er karakteristisk ved dens lave boligbebyggelse med private haver omgivet af grønne arealer og fælles rekreative opholdsrum.

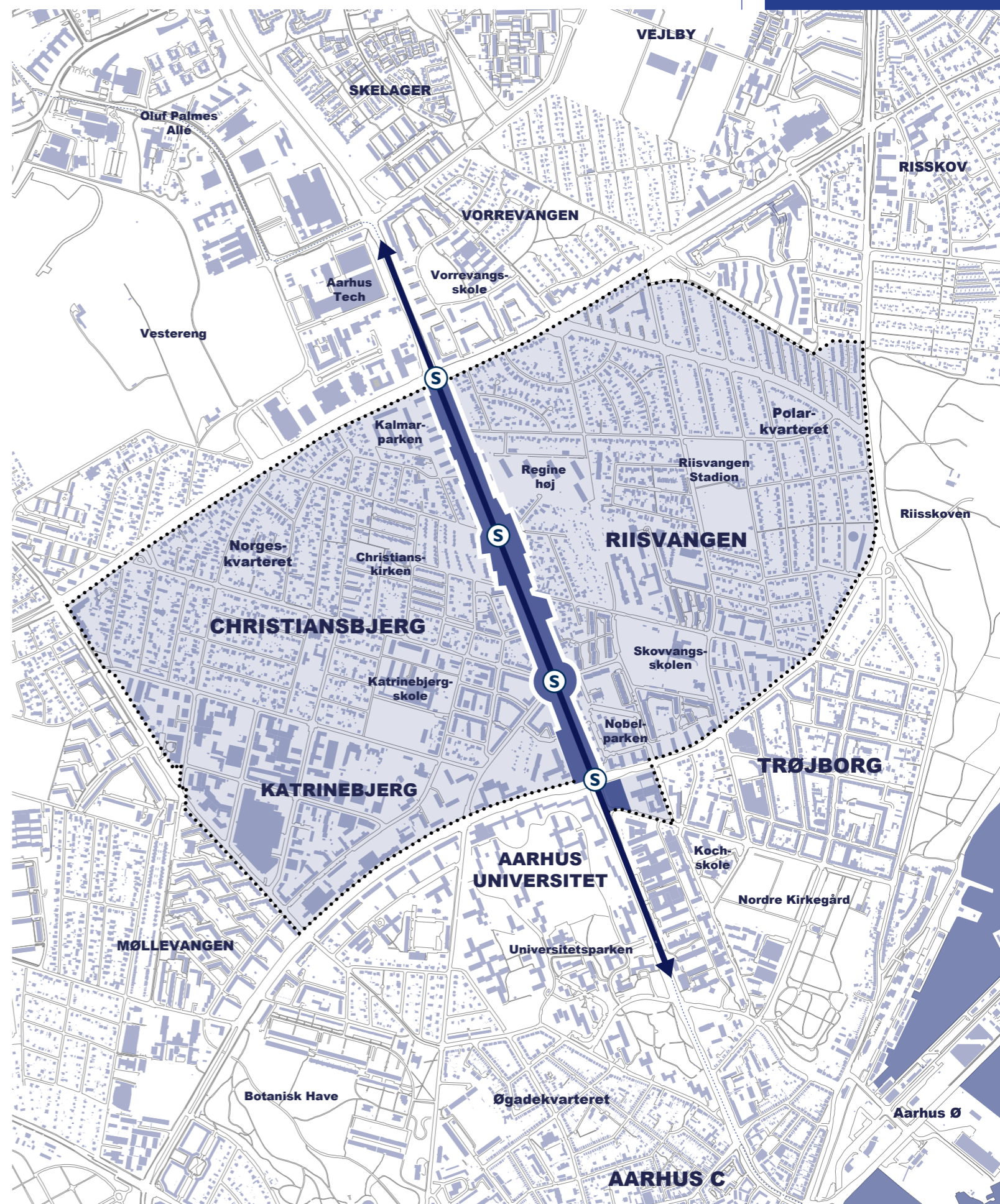
- **AARHUS UNIVERSITET**

Universitetets bygninger er ét samlet arkitektonisk kompleks i og omkring Universitetsparken, tegnet af arkitekterne Kay Fisker, C.F. Møller og Povl Stegmann i 1931. I samspil med den kuperede park danner bygningerne et smukt campus og et helt særligt DNA for området. Det tidligere kommunehospital øst for Nørrebrogade er under omdannelse til at rumme nye afdelinger og fakulteter for universitetet.

LANDSKABET

Området ligger højt i terrænet i den nordlige side af Aarhus ådal - med udsigt ned over midtbyen og ud over Aarhus Bugt.

Randersvej har - fælles med tre andre indfaldsveje: Grenåvej, Oddervej og Viborgvej - en linjeføring på tværs af landskabets bratte skrånninger, hvilket giver smukke kig ned til Aarhus Bugt. Dette udsyn over Aarhus er af særlig værdi for området og giver bydelen en helt unik oplevelsesværdi - en helt særlig ankomst til Aarhus ad Randersvej, for såvel både motoriserede, som bløde trafikanter.



FORTÆLLINGEN OM RANDERSVEJ

Området karakteriseres i høj grad af sine sammensatte og forskelligartede kvarterdannelser, der mødes i områderne omkring Randersvej. Disse miljøer er opstået løbende i forbindelse med byens udvikling og udvidelse, hvorfor området indeholder forskellige eksempler på det gode byliv gennem tiden. I det følgende historiske overblik over områdets udvikling, fremhæves væsentlige bystrukturer og bygningstyper, som er identitetsskabende for området i dag.

FRA OPLAND TIL FORSTAD

Bydannelsen omkring Randersvej opstod i 1880'erne efter en gradvis udstykning af jorde fra gårde i området. Dette afspejles bl.a. langs Skovvangsvej, Birkegade, Egegade, Elmegade og Bøgegade.

En stor befolkningsvækst og industriel udvikling i begyndelsen af 1900-tallet satte skub i en udvidelse af Aarhus, hvor de nære landområder gradvist blev inddraget i byen. Denne hastige vækst krævede en centralt styret byudvikling med bebyggelsesplaner for de store landområder uden for Aarhus, herunder Frederiksbjerg, Trøjborg og Christiansbjerg. Bebyggelsesplanerne for landområderne nordvest for Aarhus, herunder Christiansbjerg, blev udarbejdet i 1919, efter en større konkurrence udskrevet af Aarhus Kommune.

Bebyggelsesplanen adskiller sig markant fra de øvrige planer for udviklingen af Aarhus på dette tidspunkt, da jordene nordvest for byen var ejet af flere forskellige lodsejere. Området kunne ikke udvikles som en sammenhængende plan, men måtte realiseres løbende i takt med opkøb af de mange jordlodder. Området består derfor i højere grad af små individuelle boligområder, som er udviklet over tid.

Havebyen og forstadsområderne var nye byformer i begyndelsen af 1900-tallet, der opstod som et modsvar til industrialiseringen og overbefolkningen i storbyerne. Havebyen og de åbne forstadsområder skulle forene storbyens fordele, så som arbejdspladser, institutioner og det sociale liv, med landets fordele i form af luftige omgivelser, lave boliger med haver og fælles grønne arealer. Fine eksempler på dette er områder som Polarkvarteret, Skovbakken og Risvangen

på Christiansbjerg, der alle er anlagt ud fra Havebyens idealer.

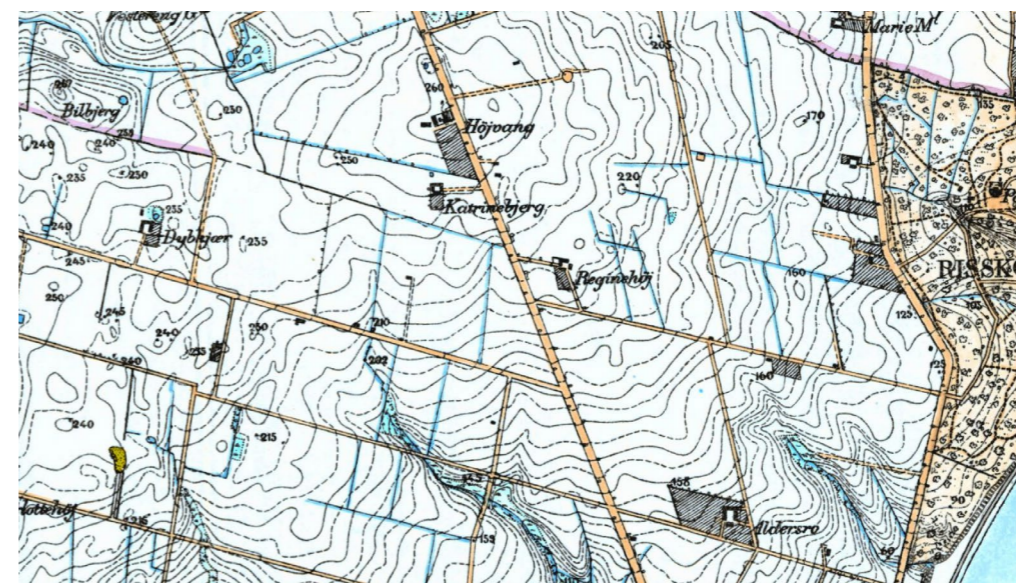
I takt med byens udvikling opstod et behov for at udbygge byens infrastruktur i begyndelsen i 1900-tallet. Ideerne om, at udbedre infrastrukturen i Aarhus var allerede på tegnebrættet i slutningen af 1800-tallet. Ringgaden er bl.a. et resultat af disse planer. Ringgaden er efterfølgende udbygget af flere omgange fra 1920 til i dag.

FRA FORSTAD TIL BYDEL

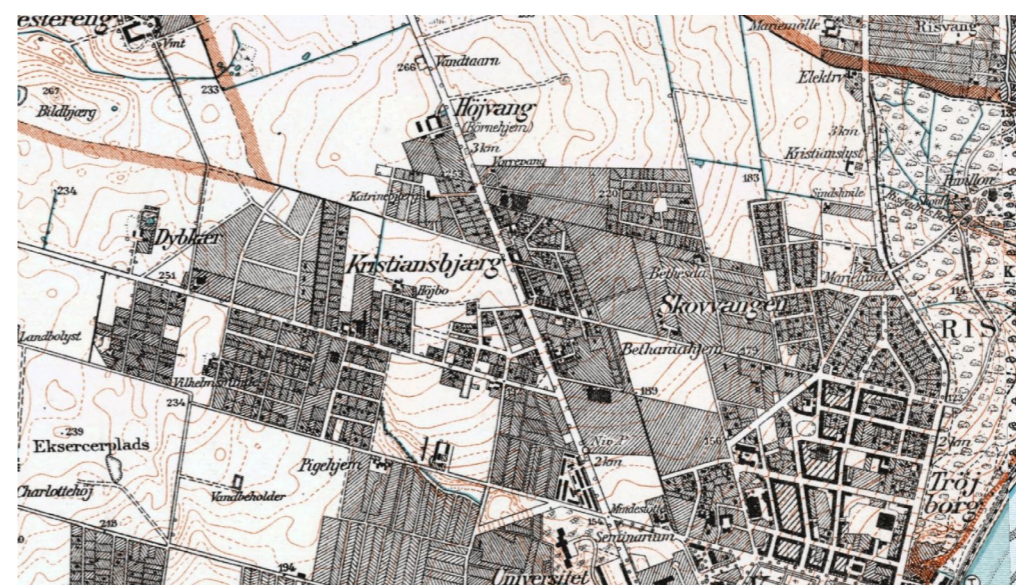
Efter anden verdenskrig udviklede Aarhus sig igen i forbindelse med en kraftig velstandsstigning fra slutningen af 1950'erne til begyndelsen af 1970'erne. "Gør gode tider bedre", hed det socialdemokratiske valglogan ved folketinget i 1960, og afspejler den opgangstid datidens samfund befandt sig i. Byen udvides med nye store parcelhuskvarterer og områder med boligblokke, såsom Vorrevangen, der består af fritliggende boligblokke omgivet af åbne, grønne fællesarealer samt rækkehusbebyggelsen omkring Christiansbjerg Kirke.

De nye boligområder blev anlagt som små lokale bycentre med handelsfunktioner til områdets beboere, hvilket bl.a. er særligt tydeligt ved Stjernepladsen. Denne plads fik tildelt sit navn i 1954 i forbindelse med den daværende stadsarkitekts planer for området omkring Funch Thomssens Gade.

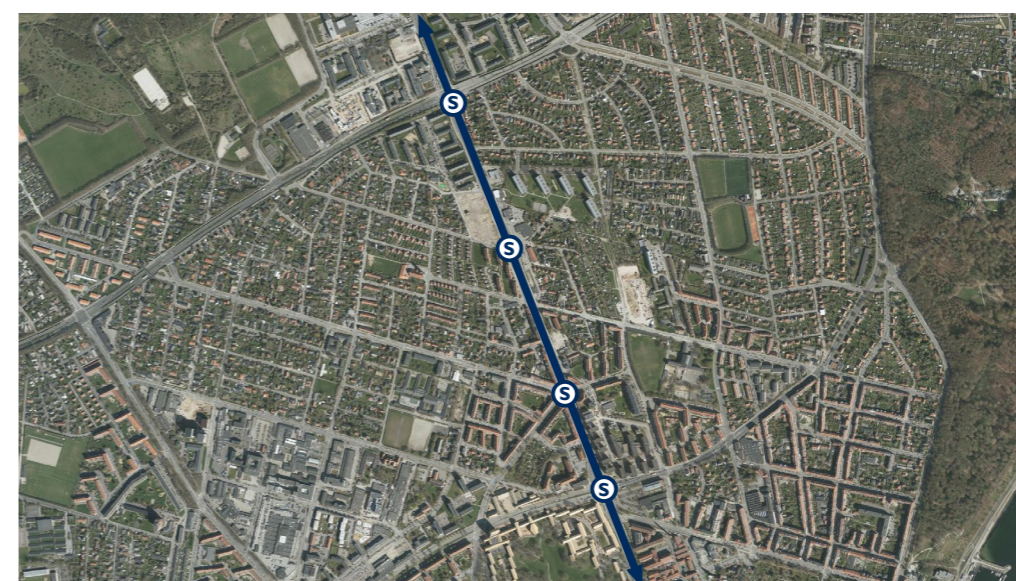
Med velfærdssamfundet kom også en øget mængde af privatbilisme, som medførte et stort behov for udbygning af vejnettet. De infrastrukturelle forandringer fik stor indflydelse på udviklingen af Randersvej, som i højere grad blev præget af gennemkørende trafik og tankstationer. Enkelte af de gamle byhuse findes fortsat langs Bøgegade.



1842-1899 | Randersvej er ikke bebygget, fremstår som landområde



1901-1971 | Byen udvides med store parcelkvarterer og boligblområder



I dag | Christiansbjerg og Risvangen er tæt på fuldt udbygget og midtbyen er groet sammen med bydelen

TILBAGEBLIK

Med et historisk tilbageblik på området, gennem fotografier, ses tydeligt den diversitet og forskelligartethed, som området er kendetegnet ved, også frem til i dag.

Området voksede op igenem 1900-tallet, som basis for det vi i dag kender som Christiansbjerg og Risvangen. Et byområde med blandede boligtyper, pladser, grønne områder og forskelligartede handels- og fritidsaktiviteter.

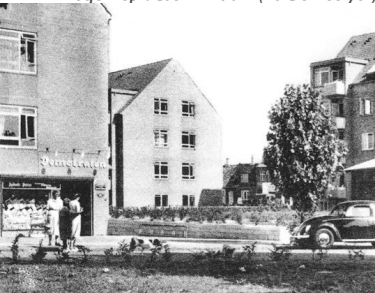
I takt med den øgede privatbilisme op gennem 1900-tallet og frem til i dag, er oplevelsen af Randersvej som en bymæssig barriere, blevet langt mere dominerende på den pågældende strækning.



Stjernepladsen - 1974 (Torben Stryer)



Stjernepladsen - 1974 (Torben Stryer)



Norges Allé - 1955 (arkiv: Den Gamle By)



Randersvej set fra vandtårnet - 1940 (arkiv: Den Gamle By)



Kig til Christianskirken og møllen - 1933 (Aage Fredslund, arkiv: Den Gamle By)



KATRINEBJERG

CHRISTIANSBJERG

Christianskirken

Brendstrupvej

Norges Alle

RANDERSVEJ

RANDERSVEJ

Skovangvej

Ny Tjørnegade

VEST

SYD

NORD

ØST

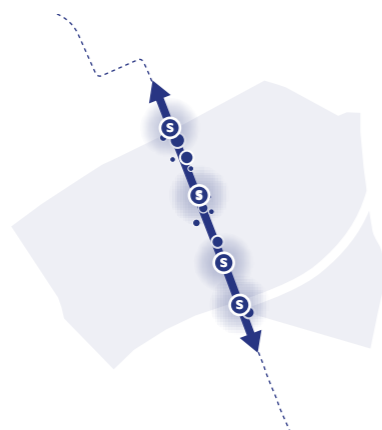
FLYFOTO - RANDERSVEJ OG DE OMKRINGLIGGENDE KVARTERER

Luftfotoet viser tydeligt hvordan bydelen fremstår som et patchwork af bygningstypologier, og den tidligere beskrivelse af byudviklingen som er skudt op løbende. Bydelen er sammensat af boligblokke, karrébebyggelse, gamle murmester villaer, 70'ere parceler, rækkehuse og moderne byggerier - primært i tegl eller

med pusede facader. Bebyggelsen er varierende i højden, og enkelte steder clasher den tæt/lave bebyggelse med områdets etagebyggerier. Villa- og rækkehusekvarterer er overvejende opbygget med private grønne haver, mens de større boligblokke primært er opbygget med et større grønt fælles areal mellem bebyggelsen.

DE 5 STRATEGIER

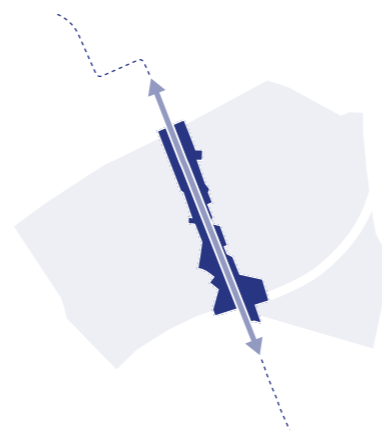
Området omkring Randersvej skal udvikle sig til et mere sammenhængende og attraktivt byområde, hvor oplevelsen af bydelen ændres så barrierer nedbrydes - imens bydelens rygrad Randersvej bliver en mere bymæssig og grøn indfaldsvej med byliv og aktivitet i særlige knudepunkter. Bydelens arkitektur skal tilpasses områdets DNA og afspejle det varierende område.



STRATEGI 1
BYMÆSSIG RANDERSVEJ

Helhedsplanen for Randersvej har sit afsæt i Kommuneplan 2017, som udpeger området langs Randersvej som vækstakse. Med denne udpegning følger et ønske om fortætning, der kan imødekomme at byen vokser med ca. 4000 indbyggere årligt. Derudover er der udlagt 4 letbanestop på strækningen. Denne nye satsning på offentlig transport giver en oplagt mulighed for at styrke den bymæssighed, som er naturlig omkring en primær trafikal åre til Aarhus midtby. Her skal byen begynde at vise sin karakter.

En fortætning langs letbanen giver på én gang nærhed til god offentlig transport - og kritisk masse for letbanens hyppige drift. Byrummene omkring de fire letbanestop skal planlægges som attraktive opholdsrum for det fremtidige byliv, med gode og trygge forhold for områdets bløde trafikanter, og derved styrke sammenhængen på tværs af Randersvej.

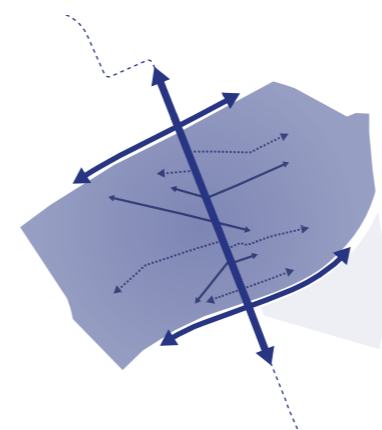


STRATEGI 2
FORTÆTNING OMKRING RANDERSVEJ

Aarhus Kommune ønsker en bebyggelsesmæssig fortætning med opstramning af bebyggelser langs Randersvej og udfyldning af huller, for samlet set at skabe en mere bymæssig karakter på strækningen.

Den nye bebyggelse vil indramme og styrke denne oplevelse. En fortætning vil være med til at indramme Randersvej, og fokusere blikket ned mod bymidten, og forstærke følelsen af at være ankommet til byen.

Også byrummene vil på denne strækning gå fra at være trafikrum til at blive gode bymæssige åndehuller.

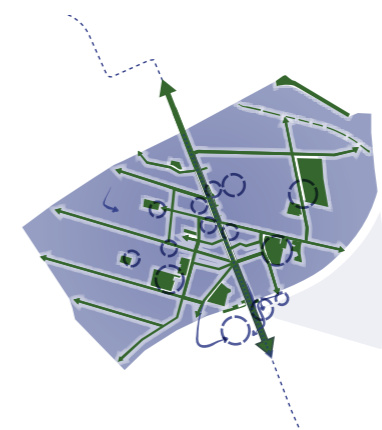


STRATEGI 3
STYRKEDE FORBINDELSER & SAMMENHÆNGE

Der skal tages højde for både bilister, cyklister og gående i området, såvel som for den kollektive trafik. Forbindelser og sammenhænge skal derfor styrkes, så her sikres gode forhold.

Ved at styrke de eksisterende forbindelser, med øget fokus på tilgængelighed, gode omskiftningsmuligheder, øget synlighed og større tryghed, højnes kvaliteten af området.

Randersvejs funktion som indfaldsvej gør, at der ikke kan etableres flere forbindelser på tværs, men de forbindelser, som er tilstede i dag, skal styrkes. Aarhus Kommune ønsker at sikre bedre forhold for alle trafikanter; fodgængere, cyklister og bilister i området.



STRATEGI 4
STYRKEDE GRØNNE & BLÅ KVALITETER

Den blå og grønne dagsorden skal i langt højere grad inddrages i planlægningen, hvor man med retningslinjer for grønne/blå tiltag i området vil skabe grundlaget for sikring af rekreative og fremtidssikrede løsninger, der bygger på landskabelige og bløde værdier i bybilledet. Områdets villakvarterer er flere steder meget grønne og frodige, og dette skal i højere grad trækkes med ud på gadeforløb, hovedveje samt nye pladser og opholdsarealer.

Eksisterende grønne/blå områder skal styrkes og nye grønne lommeparker og pladser skal udpeges og etableres over de kommende år. Tilsammen skal de rekreative områder skabe merværdi og en bedre oplevelse af området. Ud til Randersvej, skal der skabes særligt fokus på lommeparker og koblinger til de rekreative områder.



STRATEGI 5
EN GOD BYDEL FOR ALLE

Christiansbjerg og Riisvangen har mange gode bykvaliteter, som flere steder ikke er synlige for borgerne og byen. Bydelen skal fremadrettet styrkes, så nye aktører ser muligheden i området, og kan være med til at bidrage positivt til en aktiv og levende bydel, der afspejler borgernes behov og brug.

Nye bylivstiltag i form af bedre rekreative værdier og større mulighed for aktivering af gaderummet med nye mødesteder, skal sikre liv og muligheder for bydelens mange og forskelligartede brugere. Det er væsentligt, at bydelen udvikles, så der er plads til alle, samt mulighed for at bidrage aktivt i udviklingen.

MERE BYMÆSSIGHED OMKRING RANDERSVEJ

Byrum og vejrum på strækningen skal planlægges og udvikles som attraktive opholdsrum for det fremtidige byliv i/på kanten af Randersvej med gode og trygge krydsninger for de bløde trafikanter. Særlig omkring de fire letbanestop skal der skabes opholds- og krydsningsmuligheder på tværs af Randersvej med sikre overgange, kobling til den kollektive trafik og gode rekreative opholdsmuligheder.

EN BYMÆSSIG INDFALDSVEJ

Langs Randersvej skal byrum og bebyggelse tilsammen bidrage til en mere bymæssig og afklaret karaktér, samtidigt med at Randersvej stadig fungerer som trafikbærende indfaldsvej.

Syd for Ringgaden har vejen en fin karakter og skala med Aarhus Universitet som omgiver vejen, hhv. det gamle gule universitet på vejens vestside og det nye og røde universitetsområde på østsiden af vejen - Universitetsbyen. Der er mange gode takter, i form af bebyggelsesstruktur, grønne kanter i vejrummet og tværgående forbindelser, som kan danne inspiration for strækningen nord for Ringgaden.

URBANE KNUDEPUNKTER VED DE FIRE LETBANESTOP

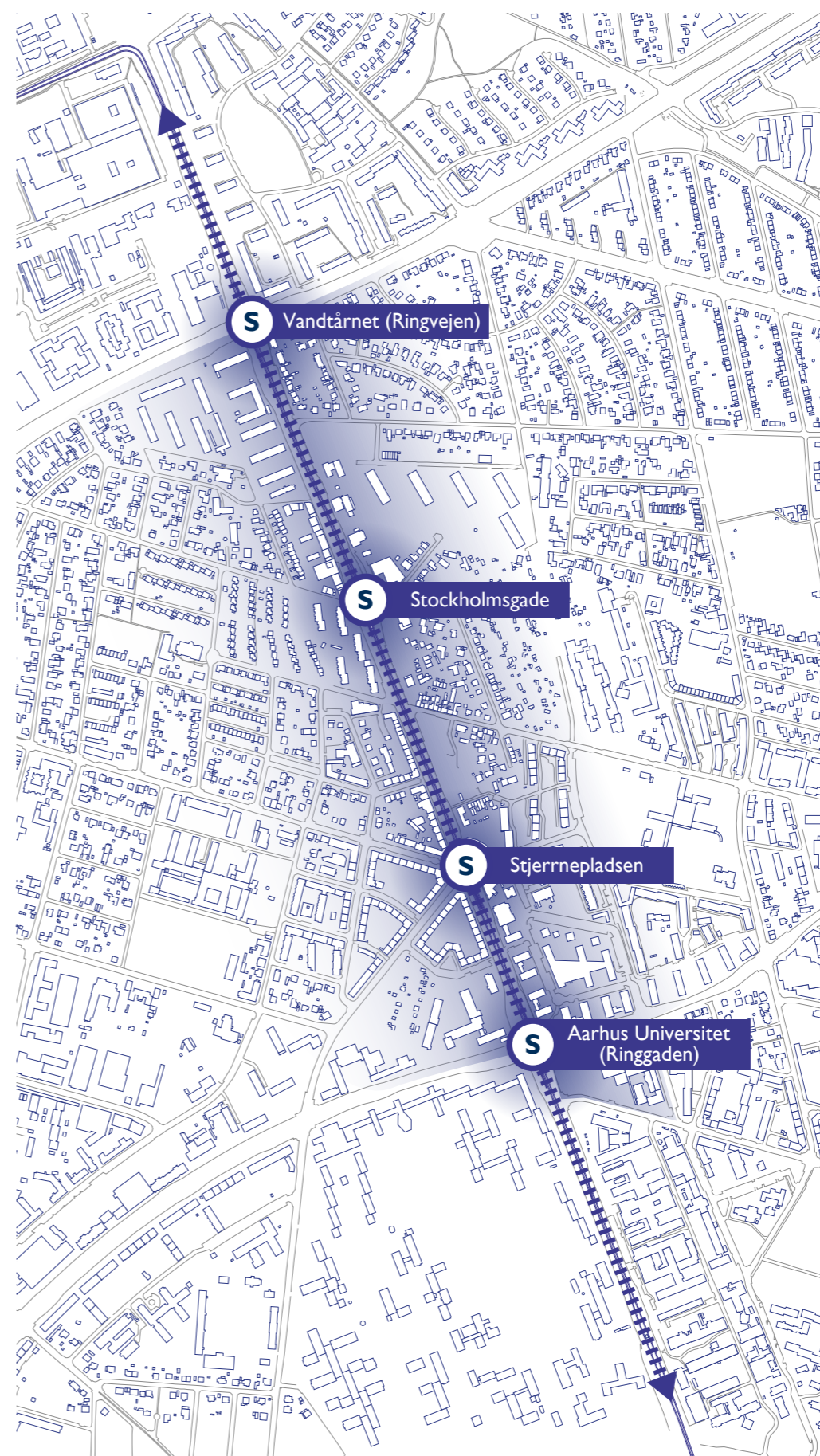
Udviklingen omkring Randersvej skal i særlig grad prioriteres omkring letbanen, så de fire letbanestop fremadrettet danner naturlige, bymæssige knudepunkter for det byliv, der skal finde sted i området.

Randersvej vil forblive en central indfaldsvej til Aarhus, hvorfor det er særligt vigtigt at opretholde en let fremkommelighed for alle trafikanter herunder gående, cyklister og bilister. Gode forbindelser på tværs af området skal desuden være med til at styrke tilknytningen til bylivet og de trafikale knudepunkter for hele området. Der skal skabes fokus på gode tværgående forbindelser, så der byudvikles med afsæt i en tydelig relation mellem byrummene ved letbanestoppene, og de bagvedliggende boligområder.

UDEPEGNING AF BYCENTER

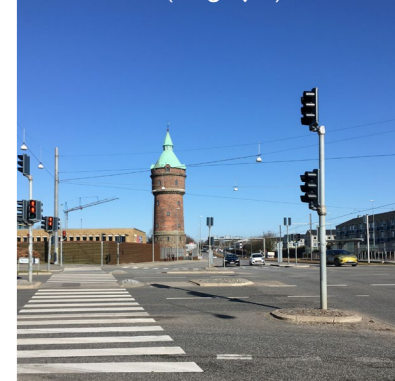
Her skal defineres tydelige og velafgrænsede byrum med gode opholdsmuligheder for en gensidig sammenhæng mellem bylivet og den kollektive trafik og besøgende indenfor, så der sikres flow og byliv.

Aarhus Kommune ønsker ikke at fjerne muligheden for parkering ved strækningens primære byrum, da parkering muliggør, at alle typer brugere med blandede mobilitetsbehov anvender og aktiverer området, som ved Stjernepladsen. Aarhus Kommune ønsker ikke at reducere mængden af vejbaner eller færdselsarealer langs Randersvej.



RANDERSVEJ: Mere bymæssighed på strækningen imellem Ringgaden og Ringvejen med afsæt i de fire letbanestop.

Vandtårnet (Ringvejen)



Stockholmgade



Stjernepladsen



Aarhus Universitet (Ringgaden)



AARHUS KOMMUNE ØNSKER:

- At Randersvej imellem Ringgaden og Ringvejen opgraderes, så strækningen opnår en mere bymæssig karakter
- At den bymæssige udvikling tager afsæt i de knudepunkter, som letbanens fire stop markerer.
- At sikre gode og trygge overgange for bløde trafikanter ved de fire letbanestop langs Randersvej.
- At tilstræbe plads til funktioner som bylivs-fremmende og udadvendte erhverv, samt cafelev i byrummene omkring letbanestoppene.
- At der tilstræbes blandede erhverv og bylivs-funktioner i byrum ved letbanens stop.

BYRUM VED LETBANESTOP: TRAFIKALE - OG BYMÆSSIGE KNUDEPUNTER

RETNINGSLINJER


Byrummene omkring de fire letbanestop har forskellige karakterer og forskellige roller området.

De to byrum ved hhv. Ringgaden og Ringvejen har en karakter som trafikale knudepunkter, både i fht. biler, bløde trafikanter og offentlig transport.

De to andre byrum ved letbanens stationer centralt på strækningen har derimod en anden karakter, som lokale og mere urbane byrum med flere nære funktioner. I disse byrum, kan der særligt være fokus på handel- og udadvendte funktioner. Lukkede erhverv og funktioner, bør ikke planlægges i disse områder.

Byrum ved letbanestop:

 Trafikmæssige knudepunkter

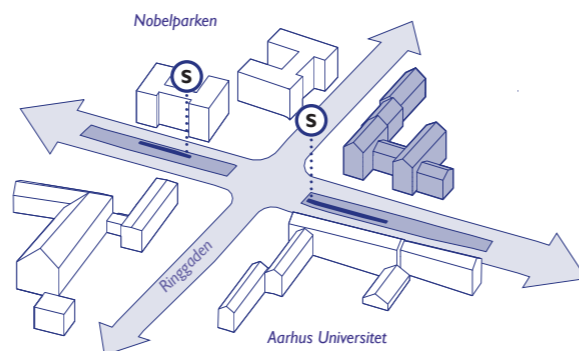
 Bymæssige/lokale knudepunkter



PRINCIP 1 AARHUS UNIVERSITET (RINGGADEN)

Byrummet bør indrettes med fokus på et grønt og rekreativt miljø, der bygger bro til Universitetsparken, og de grønne værdier. Rekreative byrum er i fokus.

Parkeringspladsen syd for Nordre Ringgade, skal byudvikles, eksempelvis til en åben og aktiv bypark, der binder det nye AU i det gamle kommunehospital sammen med Universitets- og Nobelparken.



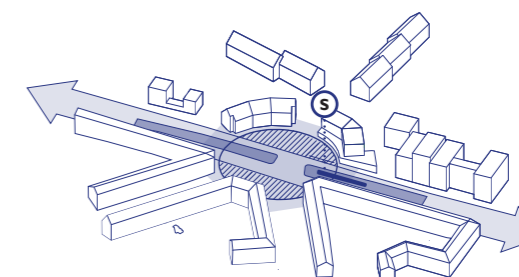
Der skal arbejdes mod, at:

1. Skabe mere begrønning i de fire byrum, som inviterer til ophold, og som bidrager til en grøn profil på den samlede vejstrækning.
2. Nye bebyggelser bidrager til at opstramme by- og vejrummet ved de fire letbanestop. Nye bygninger bør bidrage til at skabe afklarede og veldefinerede byrum og et mere sammenhængende vejrum på Randersvejs.

PRINCIP 2 STJERNEPLADSEN

Byrummet skal styrkes som urban og aktiv plads med en opdateret indretning. Aarhus Kommune ønsker at skabe bedre forhold for de daglige brugere af Stjernepladsens handels- og mobilitetsfunktioner.

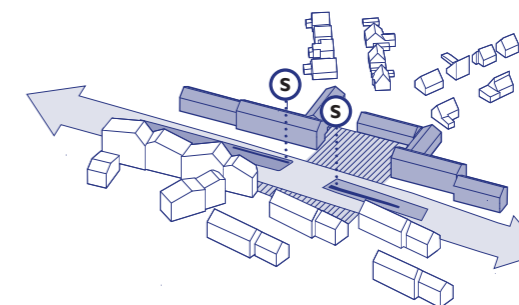
Urbane opholdsmøbler, kunst og særligt belysning, skal bidrage til at øge trygheden på og herlighedsværdien af pladsen. Begrønning skal skabe opholdszoner, hvor det er muligt. Tiltagene skal bidrage positivt til forretningsdrivende på pladsen.



PRINCIP 3 STOCKHOLMSGADE

Ved Stockholmsgade skal en ny forplads på tværs af Kastaniegade, skabe nye synergier imellem et aktivt handelsområde og boligområderne omkring Norgeskvarteret og Reginehøj.

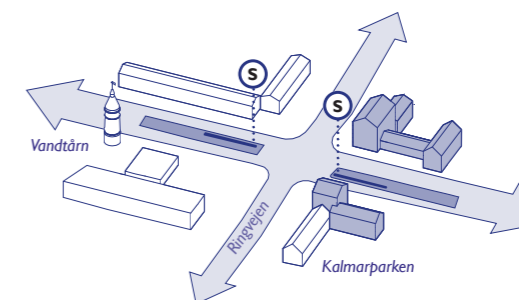
Pladsen skal understøtte udadvendte erhvervsdrivende, som f.eks. cykelmekanikeren.



PRINCIP 4 VANDTÅRNET (RINGVEJEN)

Byrummet skal indrettes som et aktivt mobilitetsrum, der tilbyder parkering, smidig omskiftning til andre transportformer og øget begrønning i den nordlige del af Randersvej.

Ny bebyggelse med en mere urban karakter, skal udformes med brede kantzoner som begrønnes, og bidrager til et imødekomende trafikrum ved Ringvejen.



FORTÆTNING OMKRING RANDERSVEJ

UDVIKLING LANGS RANDERSVEJ

Med helhedsplanen ønsker Aarhus Kommune, at nybyggerier og udviklingsprojekter tilpasses skalaen på nabobebyggelsen, for derved på sigt at kunne flette området langs indfaldsvejen bedre sammen, som et helstøbt by- og vejrum.

For at skabe en velfungerende sammenhæng mellem ny og eksisterende bebyggelse, skal der arbejdes med en gradvis skalering af bebyggeshøjder, så sammenhængen og relationen internt i området styrkes. Det betyder, at der skal bygges middel-høj bebyggelse op til 4 etager med udnyttet tagetage, som randbebyggelse ud mod Randersvej, samt at bebyggelsen skal trappes op fra bagvedliggende boligområder. Det er vigtigt, at nye udviklingsprojekter tager udgangspunkt i den lokale kontekst for at sikre harmoniske overgange fra forsiden mod Randersvej, til de bagvedliggende boligområder.

Helhedsplanen omfatter, foruden Randersvej, det store vejkryds ved Ringgaden, som er fremhævet som et område, hvor højhusbebyggelse kan være en mulighed. I området findes allerede eksempler på høj bebyggelse ved hhv. Reginehøj, Nobelparken og boligforeningen Kalmargade.

Som udgangspunkt må et nyt projektområde maksimalt variere med én etage mod eksisterende nabobebyggelse, såvel som at højere bebyggelse kun må etableres i forbindelse med det markante vejkryds ved Ringgaden.

SÆRLIGE BYMÆSSIGE POTENTIALER

På den østlige side af Randersvej eksisterer en række huller i facaderækken, som medvirker til at vejrummet mister sin retning, rumlighed og skala.

På de pågældende steder, er der et særligt potentiale for at styrke bymæssigheden - hvor vejrum/gaderum og byrum kræver en bebyggelsesmæssig fortætning for at den ønskede bymæssighed kan opnås:

SEMINARIE-GRUNDEN

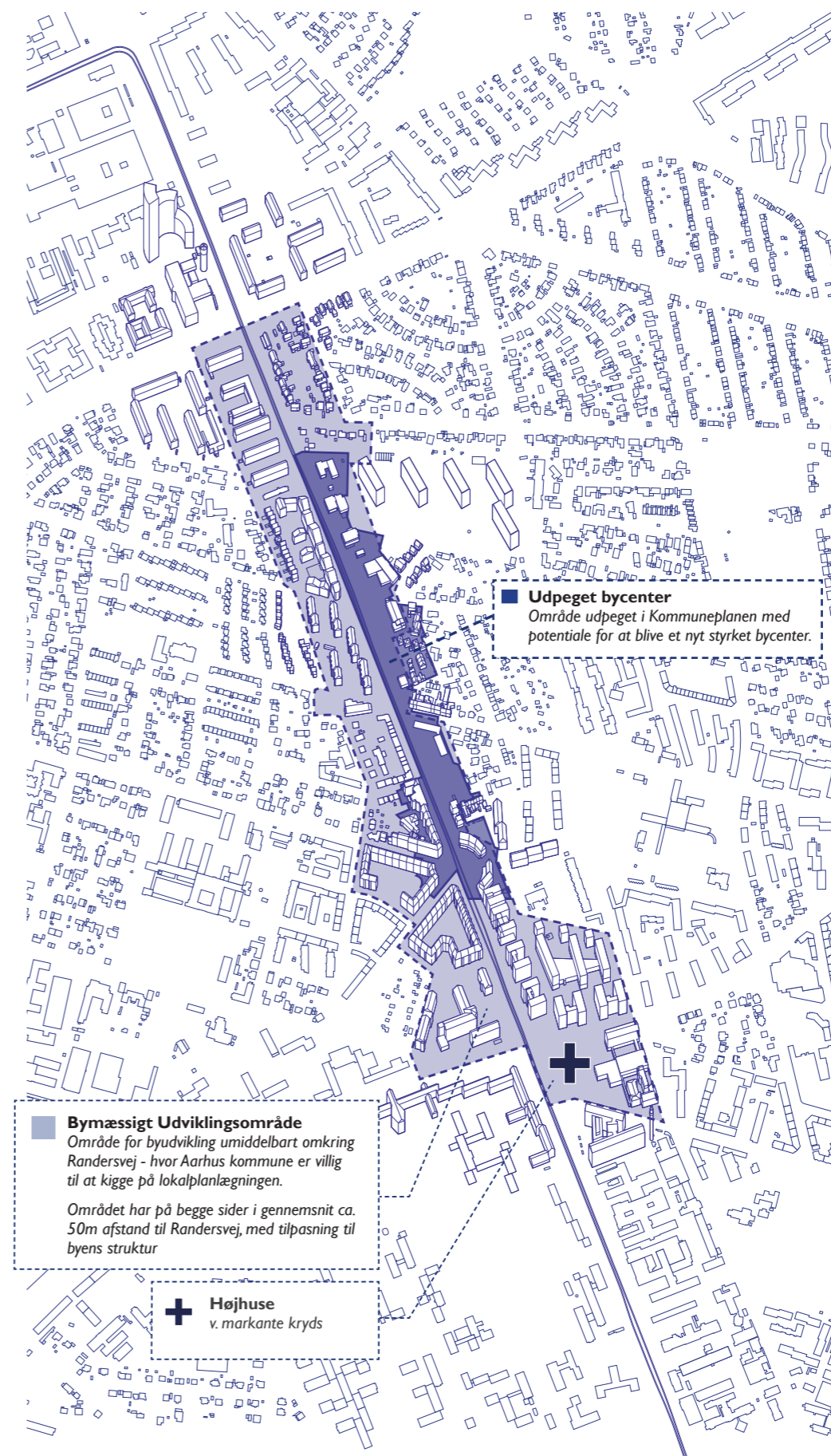
Den store p-plads i Krydset Nørrebrogade/Ringgaden tilføjer en uhensigtsmæssig trafikflade på siden af vejkrydsets store trafikareal. Hermed mister det særlige kryds en del af sin bymæssige energi.

DRIVE-IN OMRÅDET (RASTEPLADSEN)

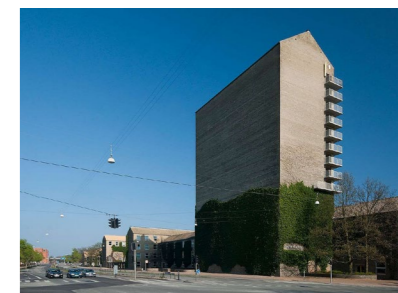
Centralt i området danner en række bilme-relaterede serviceerhverv; tankstationer; drive-in fastfood mv. et markant brud på vejens bebyggelse. Det pågældende område fremstår med trafikarealer i forlængelse af Randersvejs brede vejrum.

FRITLIGGENDE ENFAMILIESHUSE

På østsiden af Randersvej, imellem Nordvestpassagen og Ringvejen, bryder en række fritliggende enfamilieshuse med den bymæssige skala og karakter i vejrummet, som eneste sted på hele Randersvej/Nørrebrogade.



RANDERSVEJ: Udpegning af område for mulig byudvikling og nyt/styrket bycenter



Bogtårnet, eks. højhus ved Ringgaden

AARHUS KOMMUNES ØNSKER:

- At understøtte en koncentreret byudvikling langs Randersvej i forbindelse med letbanen.
- At nybyggeri skal placeres, som randbebyggelse ud til indfaldsvejen.
- At ny bebyggelse langs Randersvej sikre visuel sammenhænge på tværs af indfaldsvejen.
- At nye projektområder maksimalt varierer med én etage mod eksisterende nabobebyggelse i de bagvedliggende villakvarterer.
- At sikre forbindelser i ny bebyggelse mellem Randersvej og de bagvedliggende boligområder.

BEBYGGELSE LANGS RANDERSVEJ

Ny bebyggelse langs Randersvej skal indpasses i den eksisterende bebyggelse og trappe ned til tæt-lav bebyggelse imod villakvartererne i 1-3 etager.

For at skabe en mere bymæssig karakter skal bebyggelsen frem og markere sig i gaderummet - i modsætning til i dag, hvor store åbne asfalt- og parkeringsarealer dominerer den nordlige del af helhedsplanområdet.

Langs Randersvej skal begrønning indpasses i facaden, omkring og på bebyggelsen.

I krydsene ud til Ringgaden og Ringvejen kan tillades høje huse, som markerer indgangen til området.

BYGNINGER

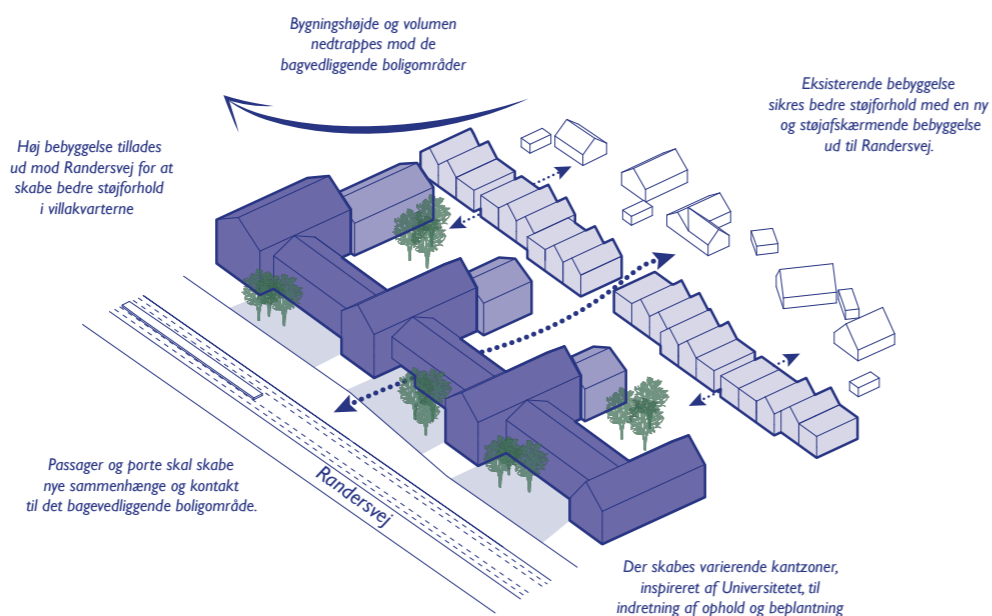
RETNINGSLINJER

Kvartererne omkring Randersvej er karakteriseret ved en stor variation af bebyggelsestyper; boligblokke, karrébebyggelser, villaer, by-, dobbelt- og rækkehuse. Helhedsplanens retningslinjer skal bl.a. sikre, at der tillades bebyggelse, høj som lav, de mest hensigtsmæssige steder.

I forbindelse med ny bebyggelse, skal helhedsplanen derfor sikre, at:

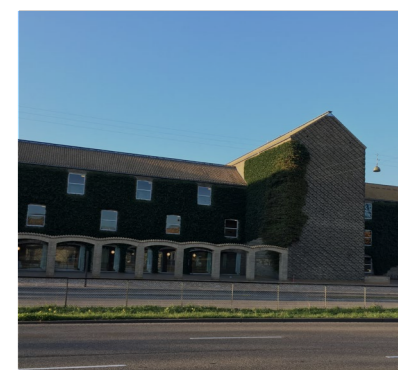
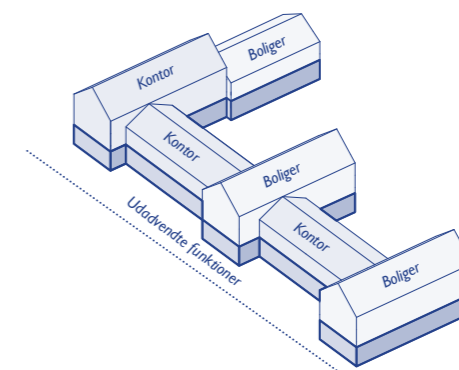
- højere bebyggelse udelukkende placeres ud til Randersvej, og at bebyggelsehøjder trappes op fra eksisterende bebyggelse, så markante spring i højden undgås. Ny bebyggelse må ikke variere med mere end én etage i højdeforskel fra den eksisterende nabobebyggelse.

- ny bebyggelse langs Randersvej skal indholde gode og karakterfulde kantzoner, som bidrager til, at Randersvej aktiveres, gøres trygt, og udvikles som bymæssig indfaldsvej til Aarhus.
- der langs Randersvej er fokus på at skabe bebyggelse, der indpasses i konteksten, og tager farve af de karaktergivende byggerier i området, herunder særligt universitetsbyen med gavllængemotivet, der skaber variation og liv i facaden.
- ny bebyggelse skal være af høj arkitektonisk værdi og give merværdi til området som helhed, og indskrive sig i kvarteret overordnede udtryk.



PRINCIP I ANVENDELSE

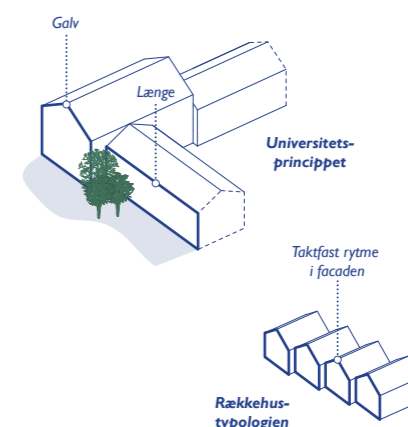
Omkring bymæssige knudepunkter, skal funktionerne i stueetagen hovedsageligt være aktive med butikker, supermarkeder og andre hverdagsfunktioner, mens der i de øvrige områder, hvor der laves ny bebyggelse, kan være en bredere vifte af udadvendte funktioner. Over stueetagen bør bebyggelsen udformes til primært boliger, herunder almen-, studie og familieboliger samt erhvervs-/kontorlokaler i forskellig lokalestørrelse.



Begrønning af facaden

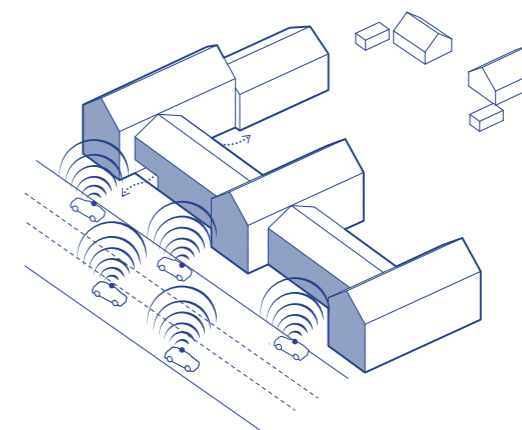
PRINCIP 2 OMRÅDETS DNA

Området er særligt karakteristisk ved den markante bebyggelse omkring Universitetet med de stringente og smukke teglstensbyggerier, som indeholder enkle og rolige landskabelig kantzoner, smukt indpasset i facaderækken, skiftevis galv og længe. Foruden principper fra Universitetet, som bør indtænkes for ny bebyggelse langs Randersvej, er området karakteriseret af mange rækkehusområder i gule eller røde teglsten med en taktfast rytme. Disse to bygningstypologier bør anvendes i forbindelse med nybyggeri, hvor f.eks. rækkehusstypologien, kan anvendes som nedtrappende element til de tæt/lave områder.



PRINCIP 3 STØJ, VIND OG VEJR

Bebyggelsen langs Randersvej skal være med til at mindske støjgenerne generelt i området. Det betyder, at koncentrationen af højere og tættere bebyggelse skal ske langs den støjtunge indfaldsvej, og trappe ned derfra. Ny bebyggelse skal også indtænke opholdsarealer uden store vindgener, og med etablering af passager og gennemgange, der kan skabe ly/læ for bygningens brugere samt øvrige forbigående.



UNI-PRINCIPPET

Universitetsparken er særligt kendetegnet ved dens smukke gule teglbebyggelse beplantet med vedbend og et stringent skifte mellem galv/længemotivet mod hhv. gaden og parken. Variationen i facaden skaber kantzoner af forskellig størrelse til begrønning, ophold og pladsskabelser. Det enkle udtryk er særligt karakteristisk for området, og skal anvendes som designmotiv, når der bygges nyt i mere end 3 etager.

BYRUM

RETNINGSLINJER

Randersvej er dominerende som markant indfaldsvej gennem området, og opleves som knudepunkt for trafikken ind og ud af Aarhus. Området skal fremadrettet omdannes til et grønt og levende byområde, med byrum der indbyder til ophold og møder på tværs af kvarterer.

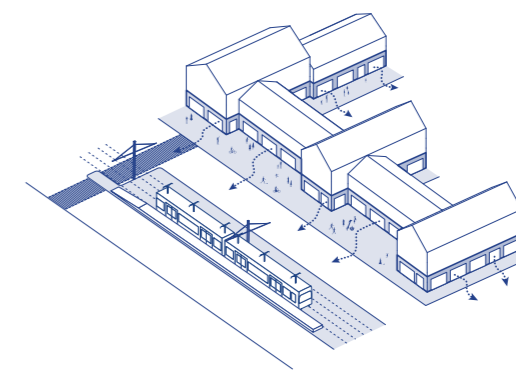
De omkringliggende kvarterer, der domineres af store parcelhus- og rækkehusområder, bør suppleres med lokale mødesteder og fællesarealer, herunder vejrum, pladser/torve og grønne områder.

Der skal arbejdes mod, at:

1. Skabe mere begrønning, der særligt fra Randersvej leder ind i området, og afspejler den grønne karakter, som ses i både villakvarterer og i forbindelse med de større boligområder ved f.eks. Reginehøj og Kalmarparken. Områdets grønne profil skal tydeliggøres, og være med til at øge herlighedsværdien af det markante og blandede byområde, kun få kilometer fra centrum af Aarhus.
2. Skabe nye og aktivere eksisterende byrum med funktioner, der kan understøtte det liv og de aktiviteter, som er til stede i dag, særligt de fire mødesteder/letbanestop samt grønne lommer, der forbinder Randersvej med de bagvedliggende boligområder. Her skal skabes nye zoner og opholdsmuligheder.
3. Skabe bedre opholdsmuligheder og større tryk i de primære offentlige rum, hvor øget fokus på funktionalitet og indretning af byrummene skal indbyde til ophold og understøtte tryk for områdets borgere og byens daglige bruger. Det er væsentligt at byrummene indrettes med henblik på at skabe behagelige zoner med tanke på opholdszoner, wayfinding, minimal støj, god belysning og parkeringsmuligheder.

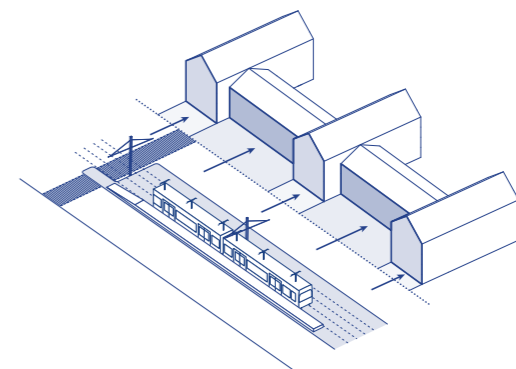
PRINCIP 1 LEVENDE BYOMRÅDE

I bycentret aktiveres stueetagerne med varierende og udadvendte funktioner, der skal imødesætte blandede formål, og styrke området med nye bylivsfunktioner. De udadvendte funktioner i stueetagen, skal bidrage til en generel aktivering af området, på forskellige tidspunkter af døgnet.



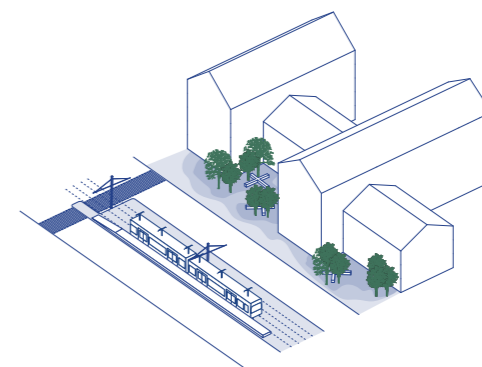
PRINCIP 2 KANTZONER & OPHOLD

Ny bebyggelse skal i muligt omfang trækkes tilbage fra fortovet og vejarealerne langs Randersvej, så der skabes kantzoner og plads til større eller mindre forarealer samt begrønnede lommeparker, hvor bylivet kan blomstre. Dette vil ændre oplevelsen og styrke kvaliteten langs indfalds- og fordelingsvejene. Altaner og terrasser skal placeres væk fra Randersvej, for at opnå de bedste opholdsarealer.



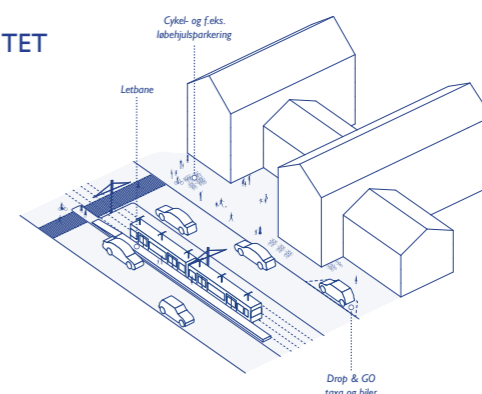
PRINCIP 3 BEPLANTNING

I forbindelse med ny bebyggelse og omdannelse af eksisterende bebyggelse, skal beplantning af facader, tagflader og kantzoner indtænkes. Der skal fokuseres på optimale vækstvilkår, så den beplantning der anlægges, også er egnet til de vind-/vejr-/lysforskel, som er gældende i forbindelse med bebyggelsen. Opholdsarealer skal ligeledes tænkes som landskabelige arealer, således at de fremstår grønne og frodige.



PRINCIP 4 PARKERING & FUNKTIONALITET

Området er karakteriseret ved en stor variation af brugere og behov. Derfor skal alle mødestederne kunne tilgås med alle typer befordringsmidler. Parkeringsmulighederne for både cykler og biler skal sikre, at folk kan tilgå de tilbud, som er ved de fire mødesteder.



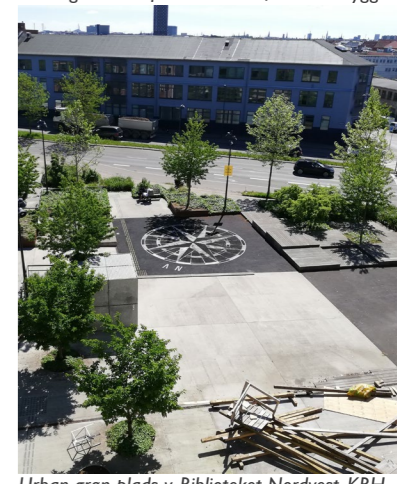
Begrønnet facade og kantzoner v. Uni



Ny Amagerbrogade, Schønherr Arkitekter



Grønt gaderum ifm. rækkehuse, Islands Brygge



Urban grøn plads v. Biblioteket Nordvest, KBH



RANDERSVEJ - UDSIGT IMOD SYD FRA SKOVVANGSVEJ

STYRKEDE FORBINDELSER & SAMMENHÆNGE

Randersvej har gennem mange år været én af de centrale indfaldsveje til Aarhus, og favner hele mobilitetsspektret. Mange trafikanter skal således kunne færdes på strækningen. Samtidig skal trafik til de tilstødende boligområder afvikles fornuftigt og letbanen skal udnyttes. Endeligt er det afgørende, at der skabes gode og sikre tværgående forbindelser mellem boligområderne på begge sider af Randersvej.

Landevejen til Randers blev anlagt omkring 1760, og lige siden har Randersvej været en af de store indfaldsveje til Aarhus. Trafikken på Randersvej har igennem de senere år været stigende, bl.a. som konsekvens af en øget mængde pendlere til centrum af Aarhus fra oplandsbyerne.

Udover at være central regional forbindelse, er Randersvej også en primær akse mellem Skejby og Aarhus C, som er de to bydele i Aarhus med flest arbejdspladser.

I starten af 1990'erne blev Randersvej udbygget til fire spor, og cirka 15 år senere blev der etableret busbaner, for at øge fremkommeligheden for den kollektive trafik, som oplevede forsinkelser grundet trængsel. I stedet for busbaner, er der i dag et letbanetracé i midten af Randersvej.

Langs Randersvej er der cykelstier og fortove i begge sider af vejen. Med vejens direkte forløb mellem vigtige funktioner i Aarhus og boligområderne langs vejen, er der en betydelig cykeltrafik langs Randersvej. Denne forventes kun at stige, som resultat af større fokus på bæredygtig mobilitet. Cykelforholdene langs Randersvej og de primære tværgående vejforbindelser i området, bør derfor prioriteres, med et fokus på sikkerhed, tryghed og tilgængelighed.

Randersvej er en af de vigtigste forbindelser til Aarhus C, og vil derfor ikke ændre karakter i forbindelse med en fremtidig udvikling af området.

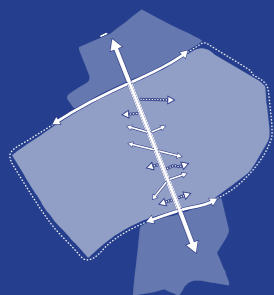
Helhedsplanens retningslinjer skal sikre, at det er trygt og sikkert at færdes i boligområderne på hver side af Randersvej, samt at borgerne har god adgang til Randersvej, uden at boligområderne er attraktive for uvedkommende gennemkørende trafik.

Områderne omkring Randersvej er med tiden blevet mere bynære, hvilket betyder, at beboere, erhvervsdrivende og besøgende skal vænne sig til de forhold, som er forbundet med et bo i midtbyen, herunder tættere trafik og de muligheder der medfølger, såsom et højt udbud af kollektive transportformer.

Boligområderne langs Randersvej er støjbelastede, hvor der ikke er støjskærme eller karrebebyggelse, der afskærmer friarealer. Støjen vil, med øget fokus på randbebyggelse langs Randersvej, dæmpes for de bagvedliggende boligkvarterer.

TRAFIKILTAG

- Letbanen skal prioriteres for at skabe et højklasse kollektivt transportudbud i området. Letbanen sikrer beboere og virksomheder en kollektiv trafikforbindelse på tværs af byen mod Djursland og Odder.
- Fremkommeligheden for busser, biler og varetrafik skal desuden sikres, da Randersvej er en vigtig forbindelse i Aarhus og mod nabobyerne og oplandet.
- Det skal være sikkert og trygt at færdes langs og på tværs af Randersvej. Særligt de lette trafikanter forhold bør sikres i vejkryds.



AARHUS KOMMUNES ØNSKER:

- At arbejde for at områderne øst og vest for Randersvej sikres god adgang til det overordnede vejnet.
- At begrænse mulighederne for gennemkørende trafik i boligområderne.
- At indrette hastighedszoner og lignende i boligområderne for at sikre høj trafiksikkerhed og tryghed.
- At fastholde høj fremkommelighed på Randersvej for de mange trafikanter og trafikanttyper
- At det er sikkert at færdes på langs og tværs af Randersvej.



Letbanen er gennemgående på Randersvej, hvor den med sine stationer, danner grundlaget for de fire kommende mødesteder, som sammen med de øvrige trafiktiltag, er med til at samle bydelen.

- Bilisterne i området vest for Randersvej vil naturligt søge mod Paludan Müllers Vej med henblik på handelsmuligheder, men også som adgangsvej til Aarhus Midtby samt byen mod vest. De interne veje i dette område skal være med til at flytte biltrafik til Paludan Müllers Vej.
- Brendstrupvej og Katrinebjergvej kan i denne sammenhæng fungere som øst-vestgående forbindelser, men der skal fortsat tages hensyn til lokalområdet ved at indrette vejene med hastighedsdæmpede elementer, der sikrer en rolig trafikafvikling.
- I det østlige område formodes bilister ligeledes at søge mere mod veje længere mod øst fremfor til Randersvej. Indretningen af veje skal, som for det vestlige område indrettes herefter, men der er dog ikke et så konkret og oplagt alternativ til Randersvej, som Paludan Müllers Vej.
- Konkrete tiltag i boligområderne kan omfatte hastighedsreducerende elementer såsom krydsningsheller, hævede flader, bump, vejtræer, vejindsnævninger og belægningsskifte, for at sikre en tryk færdsel for bløde trafikanter i bydelen.
- Bebyggelse langs og omkring Randersvej skal udformes så de afhjælper støjpåvirkningen for boligområderne bagved.

KRYDSNING AF RANDERSVEJ FOR LETTE TRAFIKANTER

Randersvej udgør som beskrevet en barriere i kraft af den brede vejprofil, der indeholder mange trafiktyper.

Krydsning af Randersvej for lette trafikanter vil derfor foregå i de signalregulerede kryds, hvor der også er stoppesteder for letbanen. Især ved Stjernepladsen og Stockholmsgade skal vejens barriereeffekt reduceres.

Der er ved Skovvangsvej en niveaufri underføring af Randersvej, som tunnel for cyklister og gående. I dag er denne ikke særlig synlig, og skal fremadrettet indrettes, så den har så høj synlighed og tilgængelighed som muligt.

Områderne på både den østlige og vestlige side af Randersvej skal indrettes så den lette trafik, i det omfang det giver god mening, er orienteret mod denne niveaufrie krydsning. Krydsningen skal være tryk og sikker at benytte.

PARKERING

Det centrale Christiansbjerg og Risvangen er omfattet af zone I, jf. parkeringspolitikken. Der stilles derfor et væsentligt lavere krav til antallet af p-pladser i området end tidligere.

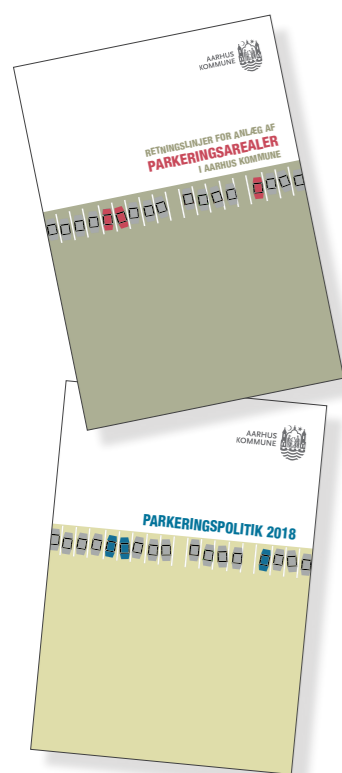
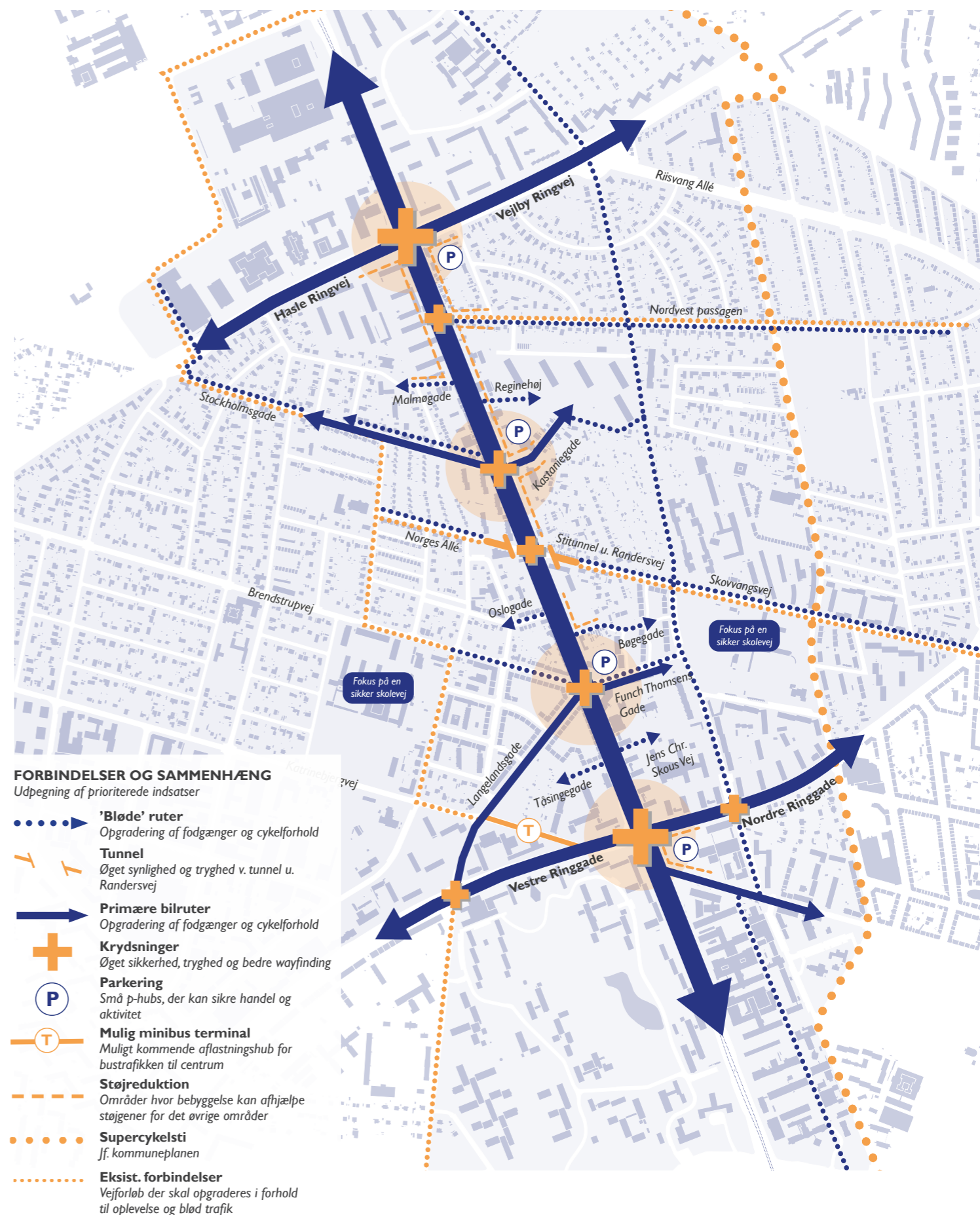
Da området er et nyt zone I-område, bør her etableres det maksimale antal p-pladser ved nybyggeri, jf. "Retningslinjer for Parkering i Aarhus Kommune". Det vil dog være en afvejning ved hvert projekt, og især ved særligt stationsnære projekter, hvor dobbeltudnyttelse med fordel kan indarbejdes, som resultat af forventningen om flere aktive programmer, som ikke er boliger.

Det skal desuden undgås at fjerne gadeparkering i områderne. Hvis det ikke kan undgås, skal de tabte pladser findes andre steder i umiddelbar nærhed til de nye byggerier.

RETNINGSLINJER

Udviklingen skal;

- Sikre fremkommeligheden for de mange trafikanttyper på Randersvej, herunder særlig prioritering af letbanen i krydsene.
- Sikre bedst mulig trafiksikkerhed for trafikanterne langs Randersvej - f.eks. særlig markering af vejbaner og øget belysning for de bløde trafikanter.
- Reducere barriereeffekten på Randersvej ved at fremme adgangen til niveaufrie krydsningspunkter og prioritere lette trafikanters mulighed for, at krydse vejen i signalanlæg.
- Fremme letbanens stoppesteder som knudepunkter. Ved Stjernepladsen og ved Stockholmsgade skal letbanestationerne synliggøres, og gøres mest muligt tilgængelige med indretning af byrum og bygninger på begge sider af Randersvej.
- Begrænse støjpåvirkningen fra Randersvej på de tilstødende boligområder, når der bygges nyt.
- Sikre at parkering kan etableres i henhold til retningslinjerne for parkering i Aarhus Kommune. Ved byggeri i umiddelbar nærhed til Randersvej, skal det tilstræbes, at der etableres parkering i kælder eller konstruktion, for at imødekomme byudviklingen med bl.a. flere boliger og udadvendte programmer.
- Give god adgang til områderne langs Randersvej samt høj trafiksikkerhed og tryghed på vejnettet i områderne, såvel som reducere mulighederne for gennemkørsel.



STYRKEDE GRØNNE & BLÅ KVALITETER

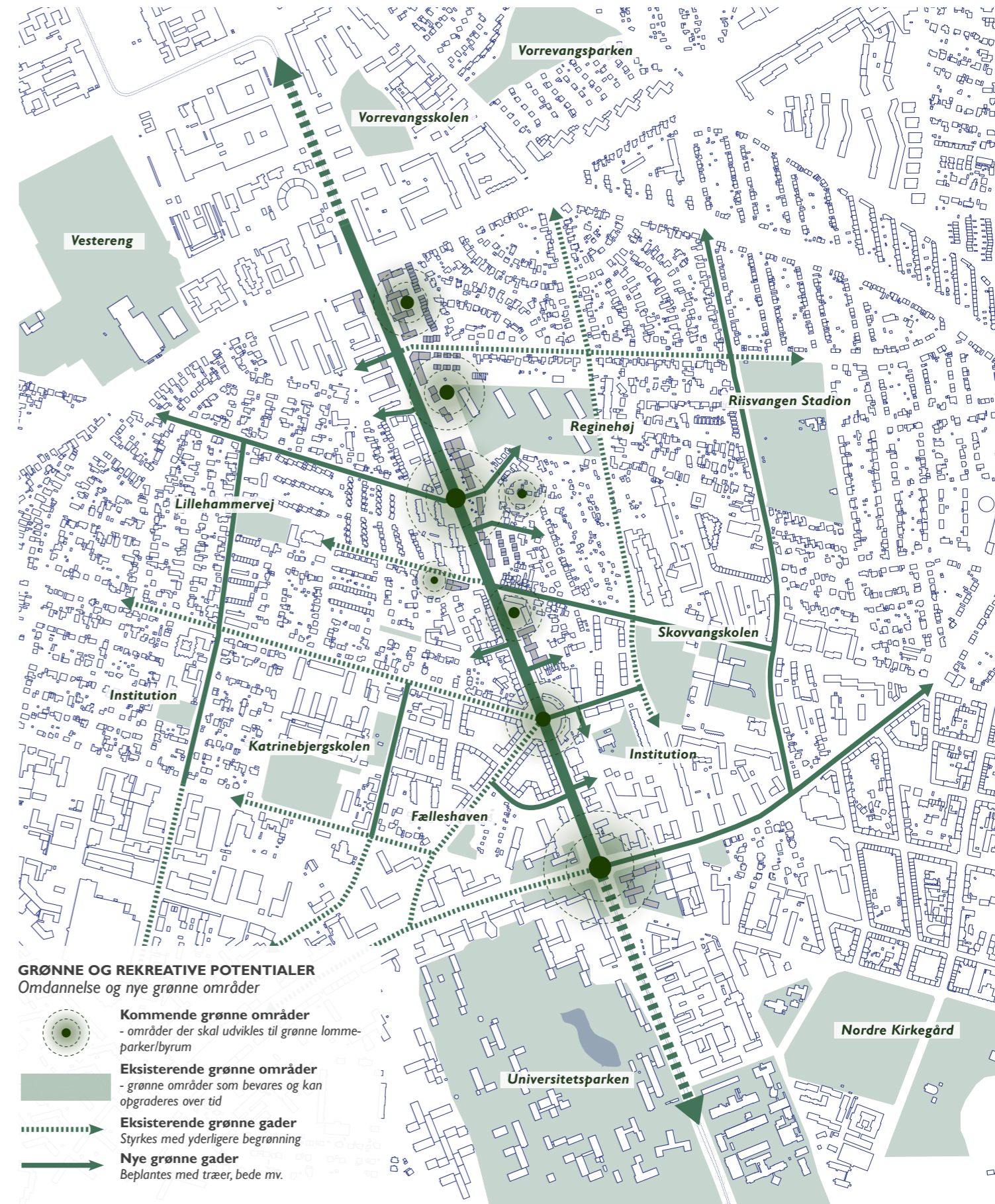
Beplantningen langs Randersvej er inden for de sidste par år blevet inddraget i forbindelse med udvidelsen af vejarealerne med busbaner og senere med anlæggelsen af letbanen, som flere steder har krævet udvidelse af krydsene. Byudviklingsprojekter skal derfor fremover prioritere beplantning, og indtænke grønne elementer i planlægningen, som en vigtig del af områdets udvikling, og som en del af forskønnelsen af Randersvej.

GRØNNE ELEMENTER

Randersvej mellem Ringvejen og Ringgaden fremstår som et forholdsvist hårdt byrum, som fungerer på bilernes præmis, med få lommer og nicher til ophold, og med en begrænset mængde grønne arealer. Letbanens græsunderlag er det mest konsekvente og gennemgående landskabelige element langs Randersvej. De mange private parcel- og villagrunde medvirker dog til, at området fremstår visuelt grønt. De kommende udviklingsprojekter skal bidrage til, at understøtte og begrønne lokale pladsdannelser, parker og øvrige rekreative muligheder.

Generelt skal der i udviklingen være en opmærksomhed på at forskønne området yderligere med begrønning. Grønne elementer og arealer i forbindelse med ny bebyggelse skal bidrage til en begrønning af ikke kun projektet selv, men også bidrage til den

rekreative værdi for det omkringliggende nærområde. Dette kan blandt andet ske ved flere grønne kantzoner, plantning af træer ud mod offentlig vej, tagterrasser med synlig begrønning fra gadeplan, og grønne opholdsarealer på terræn. De grønne elementer og opholdsarealer kan f.eks. indtænkes som begrønnede kantzoner ud mod både Randersvej, såvel som de bagvedliggende boligområder. Her vil der være større mulighed for at etablere mere rolige opholdsarealer. For selve Randersvej gælder det, at beplantningen skal have en vis tyngde og størrelse, samt kunne markere sig som rumskabende elementer langs den brede indfaldsvej. Udplantning af træer skal prioriteres i projekterne, og sikre at der med tiden vil være store ældre identitetsgivende træer i gaderummene.



AARHUS KOMMUNE ØNSKER:

- At bevare eksisterende grønne arealer i området.
- At forbedre og forskønne eksisterende pladser, som f.eks. Kongsberg Plads og det grønne byrum mellem Oslogade, Stavangergade og Trondhjemsgade.
- At etablere flere grønne rekreative arealer og opholdsrum i området.
- At ny bebyggelse bidrager med grønne kantzoner, tagterrasser eller anden synlig begrønning.
- Træer på kommunal jord skal bevares. Hvor det ikke er muligt, skal træerne erstattes 1:2 med genplantning af nye træer indenfor projektområdet eller umiddelbar i nærhed hertil.
- Randersvej fungerer som skybrudsvej for skybrudsvand fra et større opland, og langs med Randersvej skal der ske forsinkelse af skybrudsvand.



Begrønnet bebyggelse og gårdrum v. Uni



Begrønning og passager på tværs v. Uni



Beplantning Norges Allé mod Christianskirken



Beplantning v. Langelandsgade og Uni

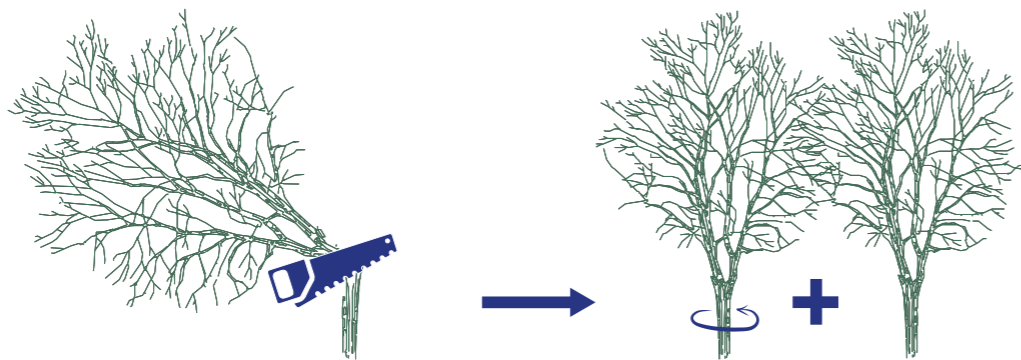


Begrønning af facade v. Universitetet

Mange af de bagvedliggende boligområder indeholder allerede visuelle grønne vejforløb, hvilket i høj grad skyldes områdets mange private haver og fællesarealer, legepladser, idrætsanlæg og skolernes udearealer. Enkelte veje indeholder desuden ældre og/eller nyligt plantede vejtræer, som led i enten hastighedssænkning og/eller klimasikring for området. Hvis der sker en omdannelse af boligområderne, er det vigtigt, at der tages højde for at viderebringe de grønne vejforløb i de nye projekter. Det kan være ved plantning af vejtræer, grønne facader og kantzoner og sikre indkig til grønne gårdrum.

Begrønning

- Eksisterende større rekreative områder skal bevares.
- Træer på kommunalt ejet jord skal som hovedregel bevares. Hvor det ikke er muligt, skal træerne erstattes 1:2 med genplantning af nye træer, enten indenfor projektområdet eller i umiddelbar nærhed til projektområdet.
- Træerne skal fra plantningstidspunkt have en stammeomkreds på minimum 25 cm målt i en meters højde.
- I nybyggerier skal en del af begrønningen af de fælles opholdsarealer og andre åbne arealer, være delvist synlige fra det omkringliggende nærområde i form af passager eller opdeling af bebyggelsen, som forbindelser og kig til begrønningen.
- Opholdsarealer skal indrettes med plads til leg, ophold for alle aldersgrupper og fremstå markant begrønnet med en varierende beplantning i form af træer, buske, græsser og blomster.
- Tagterrasser skal afgrænses med en beplantet kant/gesims, hvor beplantningen allerede fra plantningstidspunkt skal kunne ses fra gadeplan.



Fældes et eksisterende træ, erstattes det 1:2

Erstatningstræer skal have en stammeomkreds på min. 25 cm i 1 meters højde

REGNVANDSHÅNDTERING

Det skrånende terræn ved Randersvej betyder, at der ledes store mængder regnvand ned mod lavereliggende områder, som skaber en risiko for oversvømmelse omkring Nørreport og Nørre Allé. Det er derfor nødvendigt, at skabe den fornødne plads til regnvandet, så det forsinkes og dermed ikke længere skaber risiko for oversvømmelse nedstrøms.

Klimasikring er et vilkår for den fremtidige byudvikling i område, og derfor skal håndteringen af regnvand være indtænkt som et af de første parametre i arbejdet med udviklingsprojekterne. Klimasikringen skal sikre, at der er plads til tilbageholdelse og forsinkelse af regnvand, samt at der kan ske en omdirigering af regnvandet, så det styres hen hvor pladsen er tilstrækkelig. Klimasikringen skal også ses som en mulighed for at skabe merværdi i en gade – og dermed byrummet. Det kan f.eks. være værdiskabende for lokalområdet, at indarbejde en rekreativ udformning af et forsinkelsesbassin med plads til ophold, beplante vejbede med hårdføre stauder, der tilfører farve og liv i bybilledet. Lege- og sportspladser kan have en dobbeltfunktion som forsinkelsesbassin.

Randersvej skal indrettes så den fungerer som en skybrudsvej, som skal håndtere skybrudsvand fra et større opland. Randersvej skal som skybrudsvej være med til at mindske oversvømmelsesrisikoen nedstrøms i den tætbebyggede midtby. Strømningsveje og omdirigering af skybrudsvand skal sikres, så vandet kommer planlagt frem til Randersvej med den fornødne forsinkelse. Retningslinjerne omkring regnvandshåndtering i helhedsplanen sker på baggrund af anbefalingerne i regnvandsdispositionsplanen fra 2019.

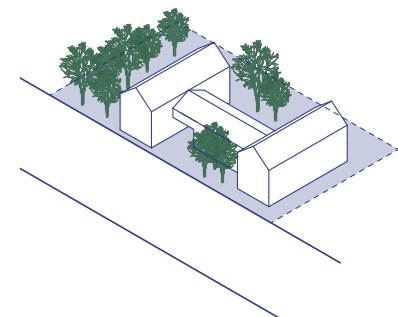
Det påtænkes, at anlægge regnbede og mindre lommeparker i relation til Randersvej. Lommeparker er små områder i byen, som kan udnyttes og udvikles med henblik på, at højne de landskabelige og rekreative værdier.

Lommeparkerne kan have forskellige størrelse og karakter, og planlægges som små pusterum i byen, hvis der som med Randervej, ikke er plads til f.eks. at etablere et større parkområde. Der er udpeget en række steder i helhedsplanen, hvor lommeparker kan etableres eller allerede eksisterende grønne områder skal udvikles, så de giver merværdi for området, se s. 39.

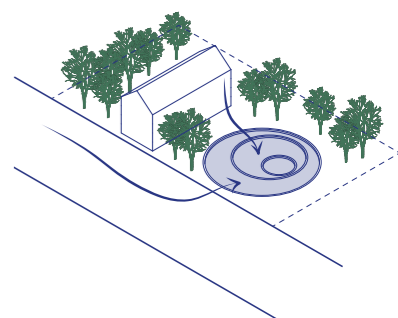
RETNINGSLINJER

Følgende retningslinjer gør sig gældende i forbindelse med byudviklingsprojekter, både mht. byrum, rekreative arealer og bygninger. Retningslinjerne omhandler begrønning og regnvand.

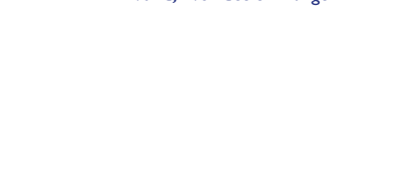
- Der skal etableres kantzoner/lommeparker, som en del af kommende byggerier, som skal fremstå overvejende begrønnede med en varierende beplantning af træer, buske og blomster. Mod boligvejene skal kantzonerne også indrettes til ophold, hvor støj og lys/skygge gør det muligt.
- I forbindelse med trafikale projekter, skal der plantes vejtræer på boligvejene, og det skal afklares, om der skal ske regnvandshåndtering på vejen. Træerne skal sikres gode vækstbetingelser.
- Facader og gavle ud mod pladsdannelser, skal begrønnes med stedsegrønne planter, som med tiden vil udgøre min. 50 % af længden på facaden eller gavlen. Planterne skal sikres gode vækstbetingelser og plantes i jorden på terræn.



Landskabet skal indrettes så det kan optage og udnytte regnvandet



Pladser og offentlige rum skal indrettes til at kunne håndtere vand, hvor det er muligt



Regnvand

- Klimasikring skal indtænkes i alle nye udviklingsprojekter.
- Klimaløsninger skal bidrage med begrønning af veje og byrum.
- Ved planlægning af byggerier, terrænreguleringer og jorddeponering skal det sikres, at ændring af vandets strømningsveje ikke øger risikoen for skader ved oversvømmelser op- og nedstrøms for planområdet. Samtidig bør uhenigtsmæssige strømningsveje justeres, så risikoen for skader minimeres.
- Randersvej skal fremadrettet indrettes som en skybrudsvej, der sikrer en sikker afledning af regnvand under skybrud. Ved indretning af skybrudsvejen må forholdene nedstrøms ikke forværres.
- I forbindelse med trafikale projekter skal det vurderes, om der skal en omdirigering af regnvandet på vejene efter anbefalinger i Regnvandsdispositionsplanen. Omdirigering af vandveje sikrer enten, at reducere tillædningen af vand til laveliggende områder, eller at styre det mod et regnvandsbassin. Ved omdirigering af vandveje må forholdene nedstrøms ikke forværres.

Det anbefales, at der sker en omdirigering af vandveje på følgende vejstrækninger (se illustration s. 35):

1. Fra Møllevangs Allé med omdirigering af vandvej mod Tromsøgade.
2. Fra Nordre Ringgade med omdirigering af vandvej til Universitetsparken.
3. Fra Nørrenbrogade med omdirigering af vandvej til Universitetsparken.
4. Fra Langelandsgade med omdirigering af vandvej til Universitetsparken.

- Det skal i forbindelse med anlægsprojekter på pladser, grønne områder, parkeringsarealer og andre åbne arealer vurderes, om arealet skal udformes til også at kunne tilbageholde regnvand under skybrud.

Det anbefales, at følgende arealer indrettes til tilbageholdelse af regnvand (se illustration s. 35):

- Grønt areal bag kirken v. Lillehammervej.
- Grønt areal mellem Islandsgade og Brendstrupvej.
- Grønt areal mellem Islandsgade, Katrinebjergvej og Kløvermarksvej.
- Grønt areal v. børnehjemmet mellem Østergade og Reykjaviksgade.
- Grønt areal mellem Stockholmsgade og Nordalsvej.
- Grønt areal mellem Skovvangsvej, Finsensgade og Louis Hammerichs Vej.
- Grønt areal ved Reginehøj
- Parkeringsareal ved Reginehøj ud til Randersvej.
- Parkeringsareal mellem Skovvangsvej og Bøgegade ud mod Randersvej.
- Universitetsparken og universitetets områder øst for parken.
- Kongsbergs Plads.



Tåsinge Plads af LYTT Arkitekter



Snejbjerg Skole af Vega Landskab



SPARK Marselisborg af Kristine Jensens Tegnestue



Lindvangsparken af Marianne Levinsen Landskab

EN GOD BYDEL FOR ALLE

En god bydel for alle, er Aarhus Kommunes sociale vision, som dækker over en bred vifte af temaer, hvor hverdagslivet med tryghed, rekreative områder, programmering, blandede boligformer, offentlige service, sport- og fritids faciliteter, uddannelsesinstitutioner, skoler og daginstitutioner er nødvendige er med til at skabe den gode by

HVERDAGSLIV - PLADS TIL ALLE

Når der udvikles i området, særligt langs Randersvej, er det væsentligt, at der fokuseres på hverdagsliv, hvor der er plads til alle brugere og behov. Hverdagslivet omfatter indkøb, handel samt et blandet udbud af forskellige erhverv, herunder cykelmeknikeren, frisøren og lægen mv. Det store udbud af forskelligartede funktioner er særligt vigtigt for området, da det skaber liv i gaderummet samt flow af mennesker på kryds og tværs.

TRYGHED

Et styrket hverdagsliv med et øget flow og større gennemstrømning af mennesker, vil skabe basis for øget tryghed i bydelen. De primære krydsninger og færdselsveje i området vil benyttes mere, som flere aktiviteter koncentrerer omkring disse. Mere liv og øget aktivering af stueetagerne, vil skabe mere tryghed for færdsel i området.

Helhedsplanområdet skal bearbejdes så der generelt etableres bedre belysning, øget synlighed i krydsene for de bløde trafikanter og afsæt for mere liv på forskellige tidspunkter af døgnet.

REKREATIVE OMRÅDER & FORBINDELSER

Aarhus kan i mange henseender tilbyde et bredt udvalg af aktiviteter, men særligt omkring Randersvej er udbuddet af grønne og rekreative arealer begrænsede. Derfor skal der arbejdes mod, at områdets grønne profil opjusteres, så der sikres rekreative arealer og grønne uderum, til gavn for alle områdets brugere og kommende aktører. Det gode byliv, i særdeleshed langs Randersvej, skal i højere grad omfatte rekreative zoner og oplevelser, som medvirker til en bedre oplevelse og øget herlighedsværdi. Formålet er, at man i de centrumnære byområder kan komme ud, og nyde årstidernes skiften.

BLANDEDE BOLIGTYPOLOGIER

Det er særligt væsentligt, at byen er tilpasset alle typer borgere med blandt andet varierende indkomstforhold og pladsbehov. Det betyder, at den bebyggelse, der etableres samt evt. om- og tilbygninger, skal disponeres med henblik på både blandede boligtyper og -størrelser, samt variation i lejeudgifterne. Aarhus Kommune har en ambition om, at der i området skal etableres flere almene- og familieboliger.

BØRN, UNGE OG UDDANNELSE

Byudviklingen langs Randersvej vurderes ikke til at have større indflydelse på skoler og dagtilbud i området. Byudviklingen kan derfor rummes indenfor de eksisterende rammer.

Ved Universitetsbyen skal AU BSS (School of Business and Social Sciences) indenfor de kommende år flytte ind i det gamle kommunehospitals lokaler, og omdannes til et nyt campus, Universitetsbyen. Der ses potentiale for, at Universitetets aktiviteter kan udvides på arealet v. parkeringspladsen omkring lærerseminariet, og evt. kombineres med billige studieboliger til de mange studerende, der bor og studerer i Aarhus.



AARHUS KOMMUNES ØNSKER:

- At sikre en helhed i udviklingen, hvor almene boliger i højere grad tænkes sammen med de omkringliggende områder.
- At bevare eksisterende idrætsfaciliteter og opgradere de nuværende idræts- og fritidsarealer i området, og det omfang der er muligt.
- At sikre et fokus på tilgængelighed og blandede boligtilbud. Der er et udbygningsbehov på ca. 40 nye plejeboliger i området.
- At sikre areal til fællesskabende funktioner i form af mødesteder og kulturaktiviteter.
- At skabe gode og trygge by- og gaderum vha. ny bebyggelse med udadvendte og aktive stueetager.
- At skabe rammerne for forskelligartede aktiviteter, permanente som midlertidige, i byens rum.



Børnehave på Christiansbjerg

AKTIVITETER & BEVÆGELSE

Da der er tale om et, på mange måder, allerede fuldt udbygget område, er der en bevidsthed om, at det er en svær øvelse at finde egnede frie arealer til nye idrætsfaciliteter. Derfor skal man i første omgang sikre en bevarelse og opgradering af de nuværende idræts- og fritidsarealer indenfor helhedsplanens område. Arealer til nye faciliteter må derfor findes i området omkring Olof Palmes Allé, hvor arealerne tillader bedre plads til etablering af nye idrætsfaciliteter.

Der ses store muligheder i at omlægge grusbanen på Katrinebjergskole til kunstgræs. Det samme gør sig gældende for den sydlige grusbane på Christiansbjerg Idrætscenter. Med den kapacitetsforøgelse dette vil medføre, vurderes det, at behovet for nye boldbaner vil være dækket i helhedsplansområdet. I nærhed til helhedsplanen ses mulighed for at udvide halkapaciteten på Nr. Boulevard Idrætscenter eller Christiansbjerg Idrætscenter.

RETNINGSLINJER

- Ny bebyggelse skal understøtte det gode fællesskab i bydelen, og medvirke til at sikre blandede boligtypologier. Der skal indtænkes gode pleje-/ældre-, familie-, almene- og studieboliger i nye projekter.
- Der skal skabes plads til ca. 40 plejeboliger, som en del af et kommende udviklingsprojekt.
- Alle nye projekter langs Randersvej skal understøtte karakteren af bygade med udadvendte aktiviteter i stueetagen, kantzoner o.lign.
- Bylivstiltag og udviklingsprojekter skal generelt styrke det daglige liv på Christiansbjerg og i Risvangen. Nye funktioner i forbindelse med udviklingstiltag, må ikke udvande de steder som fungerer, men skal derimod tilføje nye funktioner, der bidrager til at flere borgere bruger de offentligt tilgængelige funktioner, særligt langs bygaden/Randersvej.
- Bydelens fællesråd skal inddrages tidligt i forbindelse med nye projekter, og bidrage med viden om området. Vidensdelingen skal sikre, at der tidligt i projektudviklingen tages ejerskab på kommende projekter, og sikre den gode dialog mellem eksisterende og nye beboere/brugere i området.
- Byens rum skal udformes med mennesket i centrum med indretning, der sikrer gode og komfortable opholdszoner til både korte og længerevarende ophold, bevægelses-/aktivitetsmuligheder og begrønning.



Forretninger ved Stjernepladsen



Butik i stueplan, Christiansbjerg



Legeplads ved Reginehøj



Byrum ved Nobelparken



KATRINEBJERG

CHRISTIANSBJERG

Langelandsgade

Brendstrupsvvej

RÅNDERSVEJ

STJERNEPLADSEN

VEST

SYD

ØST

NORD

Funch Thomsens Gade

FLYFOTO - RÅNDERSVEJ OG DE OMKRINGLIGGENDE KVARTERER

POTENTIALER & NEDSLAG I PLANEN

Helhedsplanområdet skal omdannes med fokus på sammenhængskraft, byudvikling der gavner fællesskabet samt styrke det eksisterende og prioriterede bycenter. Samtidig skal udviklingen langs Randersvej sikre bedre præmisser for de bagvedliggende boligområder, med nye funktioner og støjreducing.

Omdannelsen af området langs Randersvej mellem Ringgaden og Ringvejen, er både interessant og udfordrende, grundet de mange grundforudsætninger, nemlig byens fysiske rammer og overordnede planlægning, herunder:

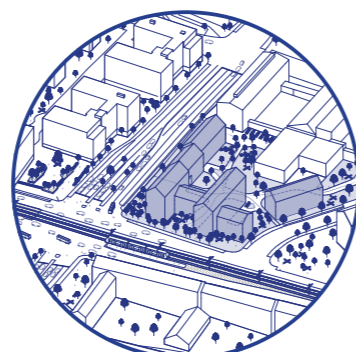
- Vejarealer
- Overgange og passager
- Oplagte arealer til byomdanning
- Kommuneplanen

Helhedsplanen giver i det følgende et bud på, hvordan den fremtidige udvikling kan se ud, på baggrund af de forudgående strategier, samt de grundforudsætninger, som gør sig gældende omkring de fire mødesteder ved letbanens stop:

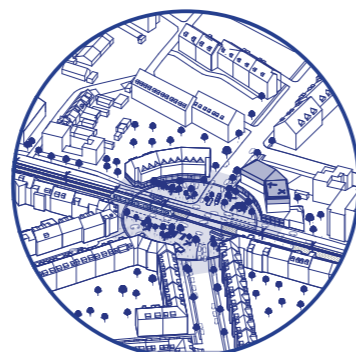
- Universitetet (Ringgaden)
- Stjernepladsen
- Stockholmsgade
- Vandtårnet (Ringvejen)

Nedslagene er principielle skitser der ønsker at gribe helhedsplanens vision om,:

”at skabe et attraktivt byområde på Christiansbjerg, der knytter områdets brugere, bygninger og aktiviteter tættere på den kollektive trafik. Områdets allerede eksisterende kvaliteter og sammenhænge skal styrkes med trygge byrum, blandede bylivsfremmende funktioner og ny bebyggelse af høj kvalitet”



1. AARHUS UNIVERSITET (RINGGADEN)



2. STJERNEPLADSEN



3. STOCKHOLMSGADE



4. VANDTÅRNET (RINGVEJEN)



POTENTIALER OG NEDSLAG
Udpegning af indsatsområder i området

Nedslag nye potentialer
Potentiale for nye eller forbedrede bylivsaktiviteter i området

BYRUM VED LETBANESTOP - INSPIRATION



Grøn overgang mellem vejbane og fortorv



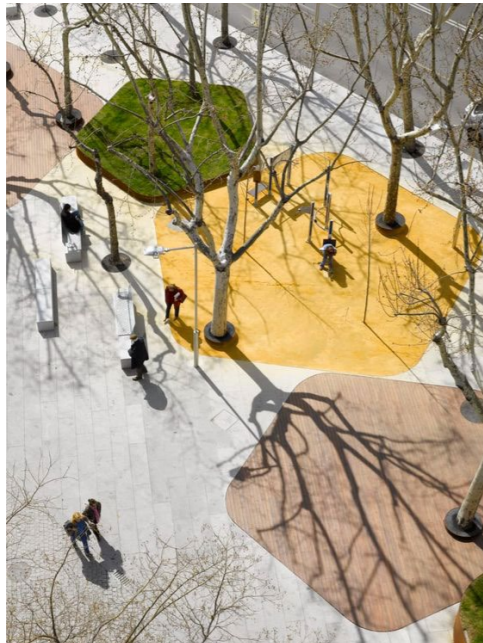
Grønne vejrum



Et grønt letbane tracé med træer på kanterne



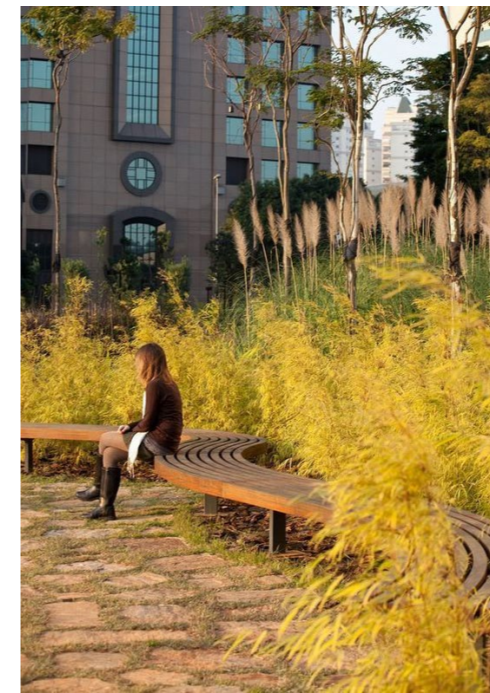
Permeable belægninger



Belægning og beplantning



Opholdszoner tilbagetrukket fra vejbane



Beplantning og ophold



Blomstrende træer



Karaktergivende træer og mindre belægning



Belysning og ophold



Identitetsbærende belægninger og facadebeplantning



Beplantning og ophold



Uformelt ophold

I. AARHUS UNIVERSITET (RINGGADEN)

Letbanestoppet ved Universitetsparken er præget af et aktivt studiemiljø, koncentreret omkring området ved Universitets- og Nobelparken. Udviklingen ved letbanestoppet skal tage højde for de studerende med aktive grønne byrum og pladsdannelser, der understøtter forbindelser og aktiviteter i området, og samtidig skaber gode forbindelsesmuligheder på tværs til de forskellige uddannelsesinstitutioner og fakulteter.

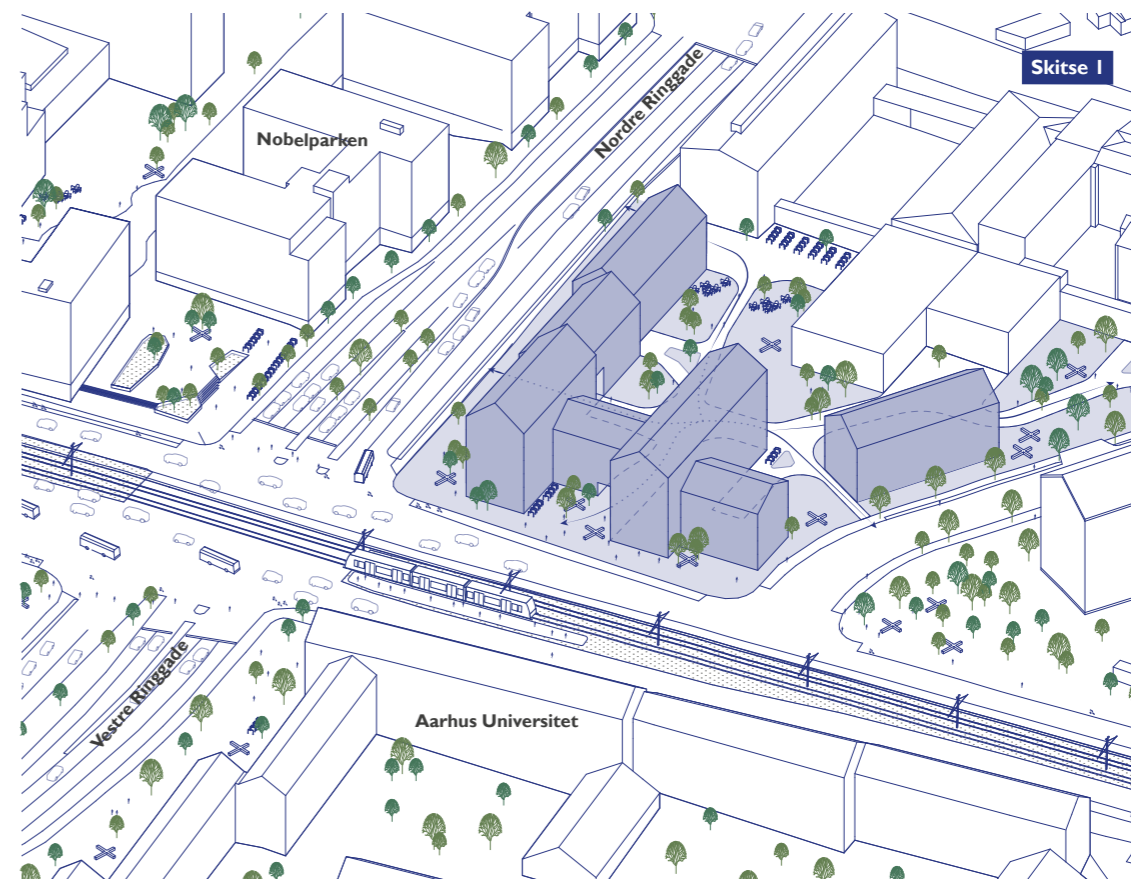
Letbanestoppet ved Aarhus Universitet (Ringgaden) består bl.a. af et markant vej-kryds med svingbaner, cykelstier og brede fortove. Gadebilledet er i særlig grad præget af de studerendes færden mellem de fire hjørner, der udelukkende består af campus-områder. Aarhus Universitet og lærerseminariet. På trods af krydssets trafikale funktion indeholder byrummet flere kvaliteter, der bør indarbejdes i en kommende byudvikling, herunder begrønnede kantzoner/byrum og markante byrumsbelægninger.

Hvert hjørne fremstår grønt, hvor store træer langs med Ringgaden indgår som flotte rumskabende elementer. Fortovene er desuden brede, hvilket giver plads og overskuelighed for områdets trafikanter. Nobelparken tilbyder yderligere gode opholdsrum for de studerende med tilknytning til de bagvedliggende campusområder. Der skal arbejdes med, at åbne de øvrige hjørner op med opholdsmuligheder, som ved Nobelparken.

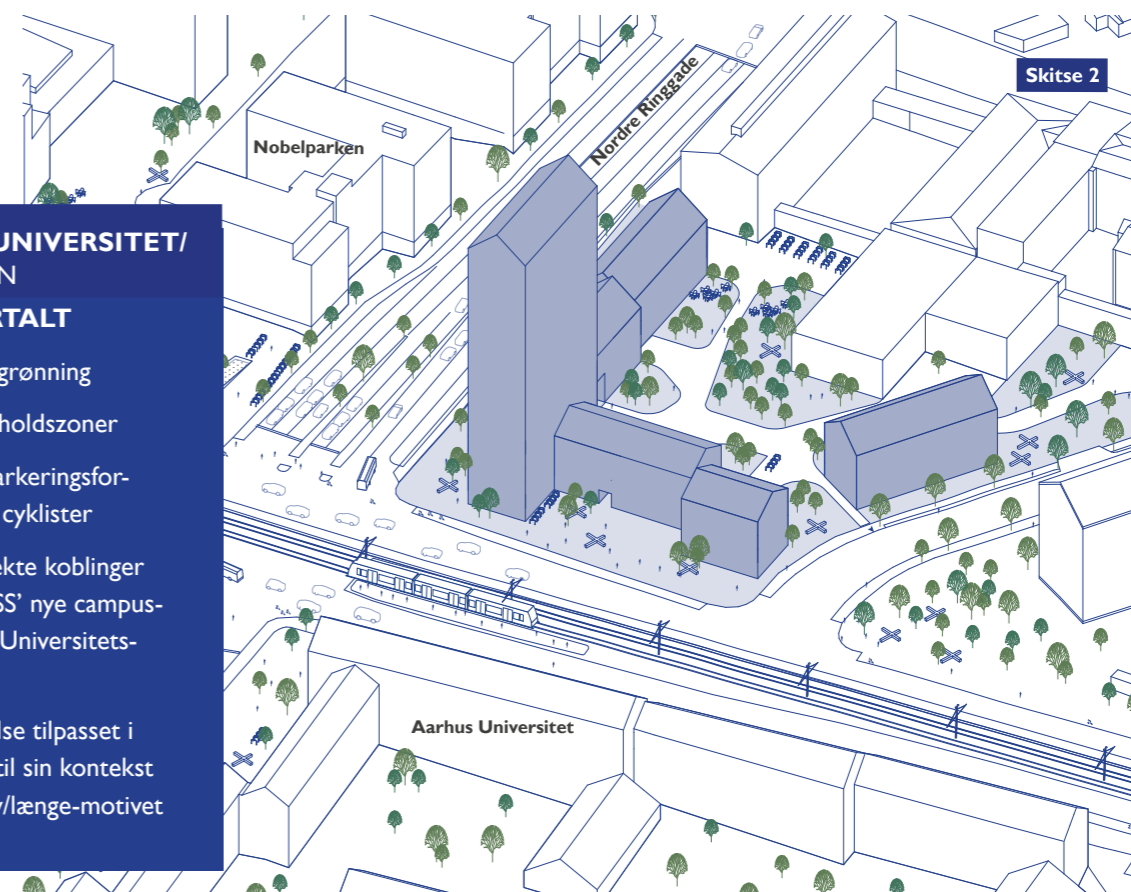
Af mulige udviklingspotentialer i nærhed til letbanestoppet findes parkeringspladsen på den østlige side af Randersvej, som med fordel kan udvikles som enten boligbebyggelse, erhverv eller udvidelse af uddannelsesinstitutionernes aktiviteter. Som en del af projektet bør indarbejdes en bypark, som skaber sammenhæng på tværs af universitetets fakulteter.

Retningslinjerne for projekter ved letbanestoppet Aarhus Universitet/ Ringgaden, er som følger:

- Brede kantzoner langs Randersvej og Ringgaden skal sikres og indarbejdes i kommende projekter.
- Ved ny bebyggelse, skal der sikres et imødekomende og behageligt byrum, der indtænker forbindelser til de omkringliggende uddannelsesinstitutioner.
- Ny bebyggelse skal indeholde passager eller gennemgange der bryder med facaden, såvel som organiseres med varierende kantzoner, der indbyder til ophold og skaber plads til begrønning.
- Randersvej og Ringgaden skal fremstå grønne. Nye træer bør derfor planlægges således, at de kan vokse sig store. Krydset skal i sin helhed fremstå grøn og frodig, og understøtte stedet som bypark.
- Der skal på hjørnet ved p-pladsen sikres sekundære opholdsarealer for fodgængere. Her kan med fordel tages udgangspunkt i hjørnet ved Nobelparken.
- Ny høj bebyggelse kan som udgangspunkt placeres ud til Ringgadekrydset på hjørnet af parkeringspladsen ved lærerseminariet, og skal udvikles med afsæt i de omkringliggende universitetsbygninger.
- Ny bebyggelse på parkeringspladsen, skal gribe projektet på det gamle kommunehospitals arealer, som i disse år gennemgår stor omdannelse med flytningen af AU BSS til det nye campus, Universitetsbyen, såvel som dannelsen af nye og attraktive studieboliger i centrum.



Isometri - set fra sydvest mod Nobelparken og lærerseminariet

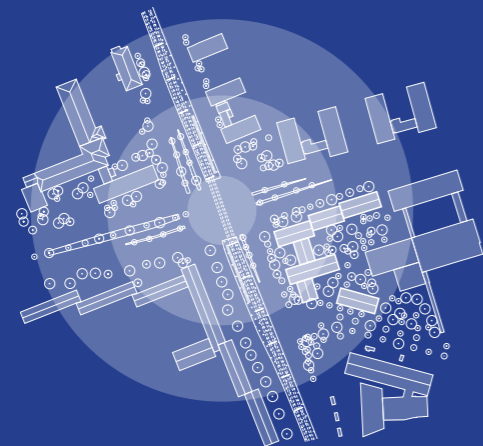


Isometri - set fra sydvest mod Nobelparken og lærerseminariet. Illustration på højhusbebyggelse

AARHUS UNIVERSITET/ RINGGADEN KORT FORTALT

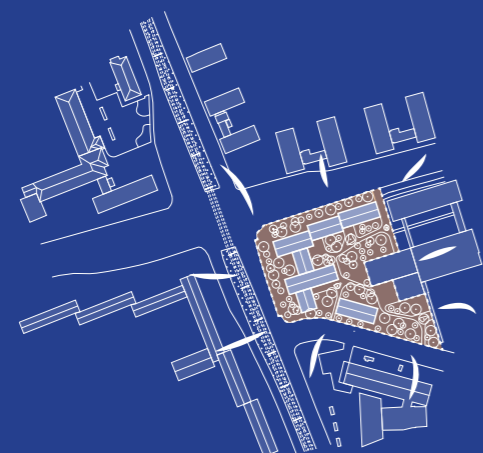
- Øget begrønning
- Flere opholdszoner
- Bedre parkeringsforhold for cyklister
- Nye direkte koblinger til AU BSS' nye campus-område Universitetsbyen
- Bebyggelse tilpasset i forhold til sin kontekst med galv/længe-motivet

AARHUS UNIVERSITET
(RINGGADEN)



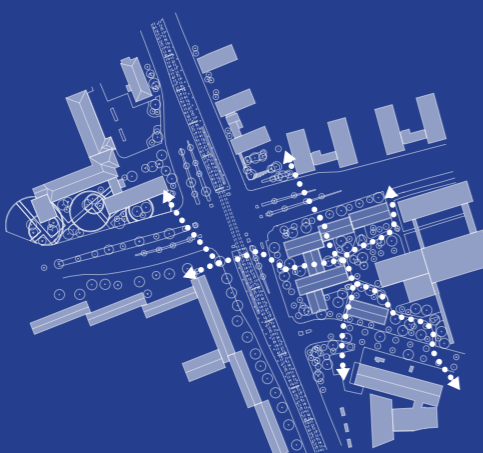
ÈT SAMLET GRØNT KRYDS

Krydset skal revitaliseres og styrkes som grønt stop langs letbanens linjeføring. Krydsets potentiale er i dag uforløst, men fremkommer til dels grønt. Med nye tiltag og udvidelse af eksisterende aktiviteter, skal krydset fremstå grønt, frodigt og indbyde til ophold.



BEBYGGELSE MED BYPARK

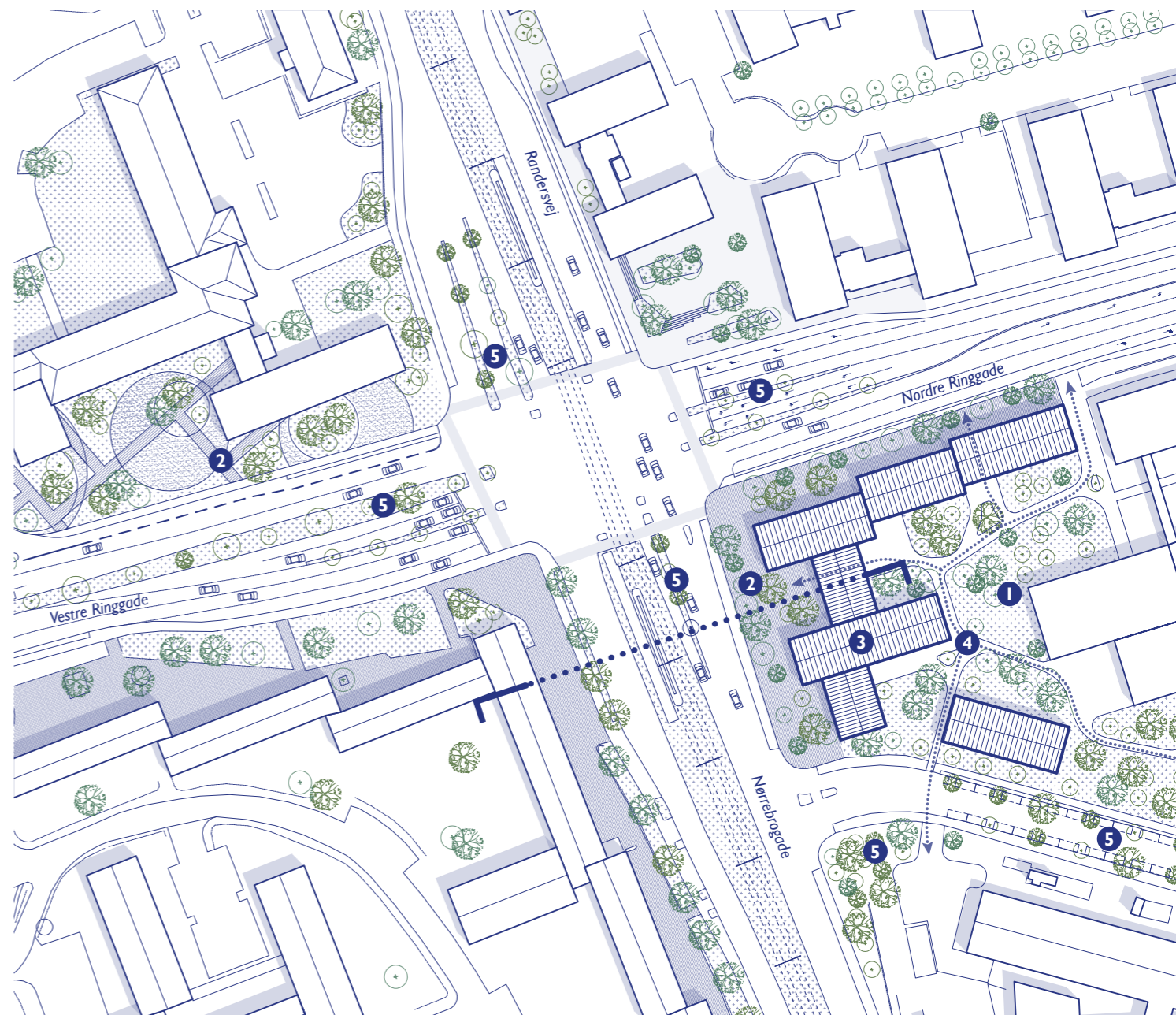
Ved Lærerseminariet omdannes den eksisterende parkeringsplads til ny bebyggelse med en åben og indbydende bypark, som skal danne overgang mellem den kommende Universitetsby i det gamle kommunehospital, med de øvrige uddannelsesaktiviteter i området. Bebyggelsen skal skærme for støjen og sikre et godt sted at opholde sig.



FORBINDELSER PÅ TVÆRS

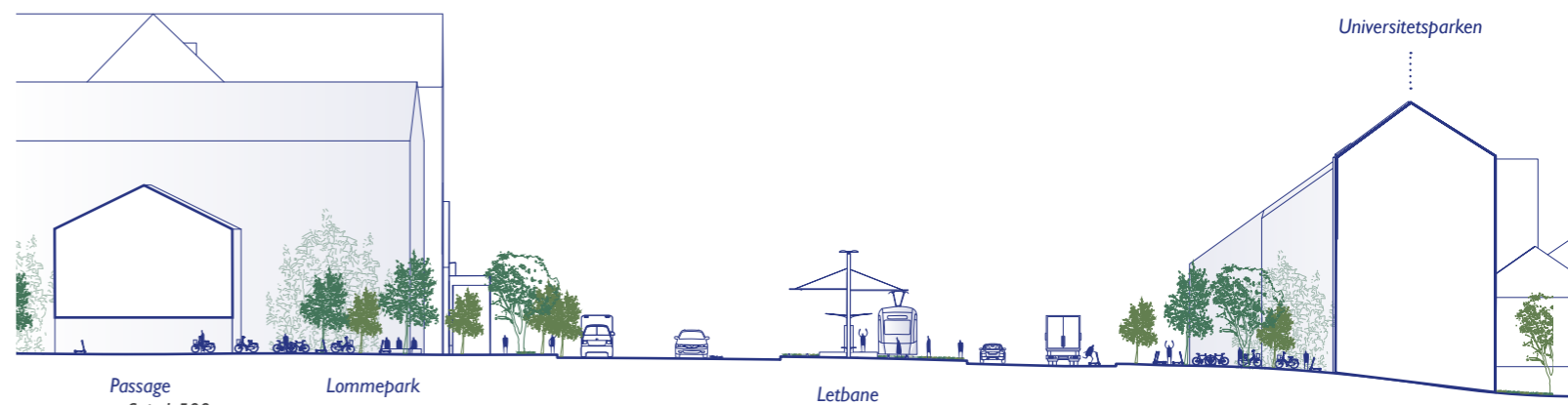
Med byparken og den nye bebyggelse, kan der skabes nye og oplagte forbindelser, der samler campusaktiviteterne omkring Ringgadekrydset. Forbindelserne og deres flowlinjer skal understøttes af særlige belægnings, beplantning, div. opholdsmøbler og cykelparkeringszoner.

- 1 BYPARK**
Samling på områdets fakulteter m. park
- 2 FORPLADS**
Begrønnet forplads m. eksist. træer og ny belægning
- 3 BEBYGGELSE**
Bebyggelse der forskyder sig m. varierede kantzoner
- 4 KOBLINGER**
Forbedrede koblinger mellem fakulteterne
- 5 NYETRÆER**
Udplantning af nye træer, hvor det er muligt



Planudsnit 1:1500

Aarhus kommunehospital
Universitetsbyen / BSS



Passage
Snit 1:500

Lommepark

Letbane

Universitetsparken

2. STJERNEPLADSEN

Letbanestoppet v. Stjernepladsen præges i høj grad af byrummets handels- og restaurantfunktioner, hvor de røde teglstensbygninger bidrager til et fortættet og urbant udtryk. Dette miljø skal bevares og videreudvikles fremadrettet, som en væsentlig del af bycentret langs Randersvej. Tilbage i 2019 blev udarbejdet et konkurrenceforslag (tegnet af MAD), som danner grundlaget for designet, med den cirkulære og samlende figur, som nedslaget tager afsæt i.

Stjernepladsens cirkelformede byrum afgrænses af karré- og etagebebyggelse, og er i dag det mest urbane stoppested indenfor helhedsplanens afgrænsning. Byrummet er et centralt knudepunkt på Christiansbjerg, som de fleste århusianere kender til, med små erhverv-, hverdags- og handelsfunktioner for lokalområdet. En kvalitet, som skal bæres videre, og som pladsens udformning og indretning skal understøtte. Omdannelsen af pladsen skal bidrage til øget fokus på pladsens tilbud og bidrage til flow/kundestrøm.

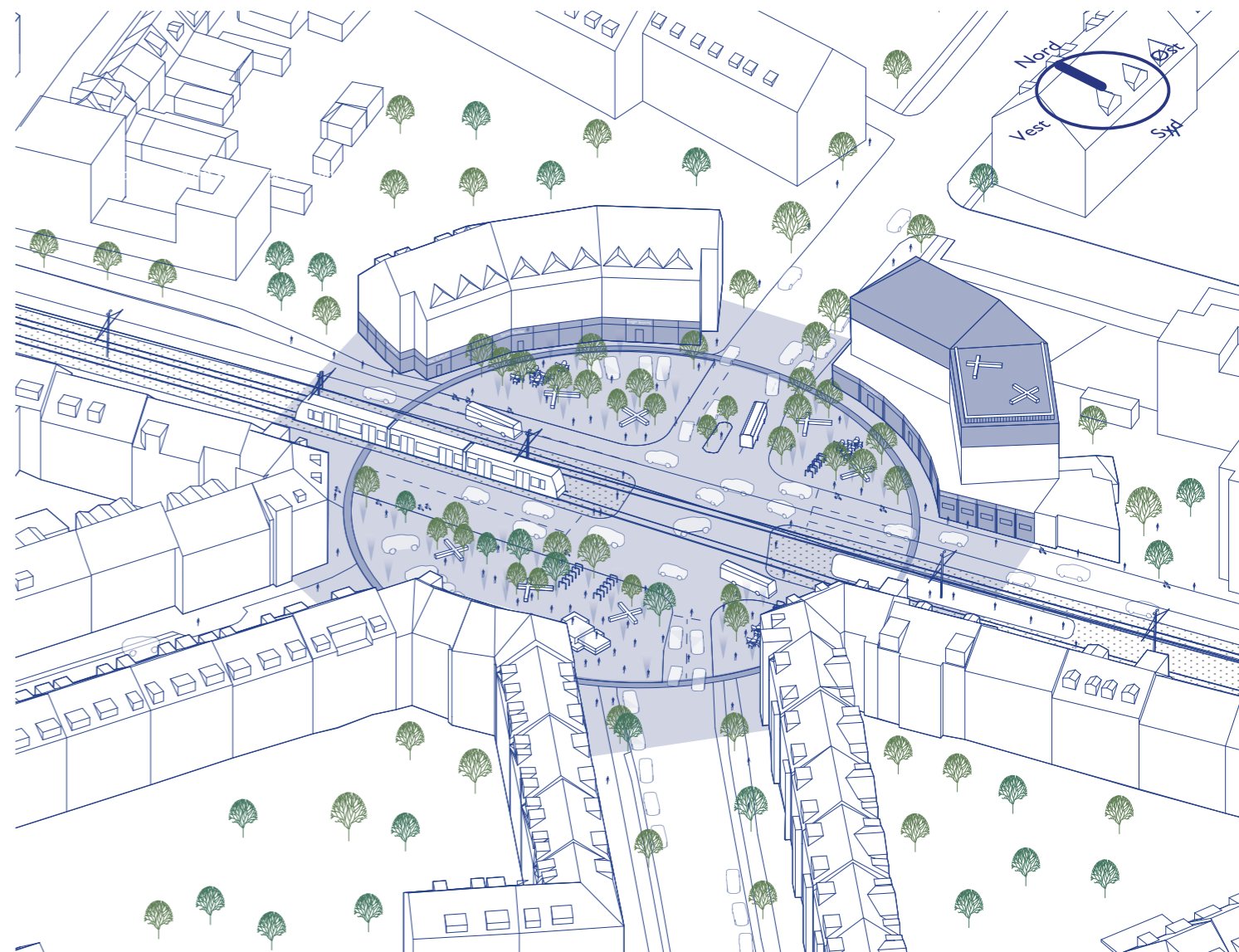
Siden man etablerede letbanen, har Stjernepladsen som byrum fremstået lettere forsømt, da bl.a. enkelte træer måtte fjernes, for at gøre plads til elkøremaster. De fjernede træer, skal sikres genplantet 1:2 og flere bør udplantes. Plan- og volumenstudierne griber fat i Stjernepladsen, ved at etablere væsentlig mere beplantning, end vi ser i dag, mere cykelparkering og større udbud af opholdsmuligheder i forskellige konstellationer på pladsen. Pladsen bør etableres med én sammenhængende belægning, evt. i samme nuancer, som ses i den omkringliggende bebyggelse i dag. Belægningen skal sikre øget opmærksomhed på pladsen som stærkt byrum langs Randersvej, og ligledes bidrage som opmærksomhedsfelt og fælles udvekslingszone for alle trafikanter, hvor man er ekstra opmærksom og giver plads.

For at lede trafikken hensigtsmæssigt ned til midtbyen, er Langelandsgade senest afspærret ved Stjernepladsen, og forventes ikke genåbnet, da dette vil bevirke at u hensigtsmæssigt meget trafik vil søge denne vej. Fremtidigt bør cykelstien og fortorvet bearbejdes, så cykelstien bliver en del af pladsens belægning med en markering af hvor man kan færdes sikkert.

Der opfordres til, at indtænke blandede funktioner i byrummet, som kan fremme handels- og cafe livet, og som vil tiltrække flere brugere og øge den potentielle kundestrøm. Beplantning, bedre belysning, øget fokus på ophold og parkeringsfaciliteter for alle transportformer skal prioriteres.

Retningslinjerne for projekter ved letbanestoppet Stjernepladsen, er som følger:

- Området bør rumme blandede erhvervs- og handelsfunktioner samt cafe liv.
- Form og volumen af eksisterende karrébebyggelser bør videreføres og kan evt. udbygges, hvor den i dag ikke følger sidevejene, og hvor kommune-/lokalplan tillader det.
- Ny bebyggelse skal tilpasse sig den eksisterende byskala. Der kan her tillades etablering af 1 ekstra etage ovenpå den eksisterende bebyggelse omkring pladsen.
- Ny bebyggelse skal opføres i den karakteristiske røde tegl, både som facade og tagbeklædning.
- Pladsens udstrækning som tydeligt cirkelslag mellem de 5 vejadgange (op/ ned af Randersvej, Funch Thomsens Gade, Brendstrupvej og Langelandsgade) skal være synlig og stærkt defineret af en ensartet belægning, som dog adskiller vejprofilens trafikgrupper.
- Der skal skabes cykelparkering, ellandstandere og korttidsparkering, så pladsens brugere og kunder, kan komme nemt til og fra pladsens funktioner.



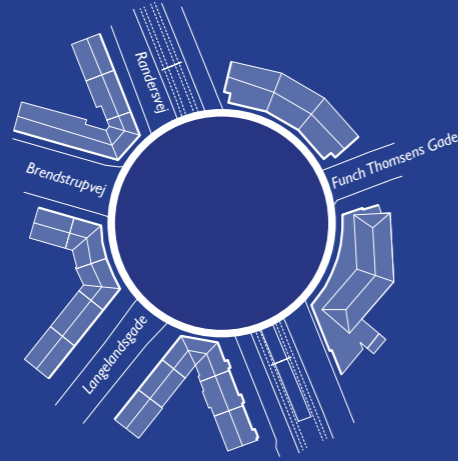
Isometri - set fra sydvest



Referencefoto: Sankt Kjelds Plads, København (foto af SLA)

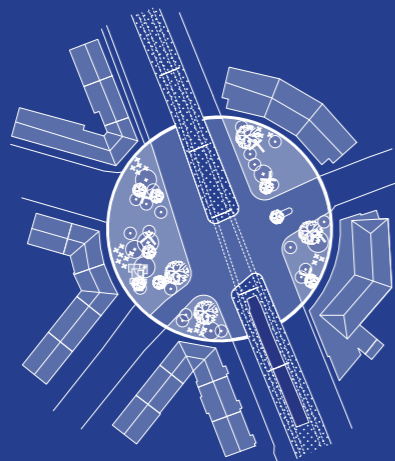
STJERNEPLADSEN KORT FORTALT

- En styrket plads på tværs af Randersvej
- Begrønnede opholdszoner med byrumsinventar, der giver mulighed for kortere og længere ophold
- Gode parkeringsmuligheder for alle trafikanter
- Fokus på øget sammenhæng og tryghed på tværs



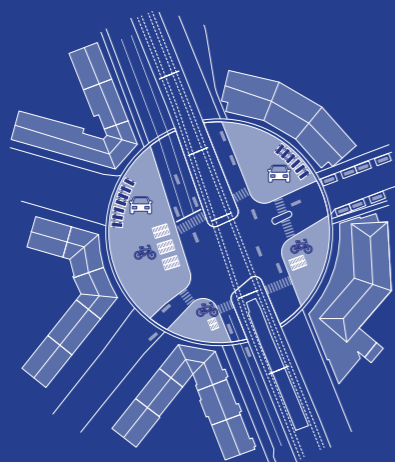
**ÉN SAMLET PLADS
- ET NYT MOTIV**

Stjernepladsen fremstår med et stort uforløst potentiale. Pladsen skal i fremtiden samles i ét nyt motiv (jf. konkurrenceforslag), som med et samlende cirkelslag, der understøttes af den eksisterende randbebyggelse. Belægningen på pladsen skal gentænkes, som f.eks. en samlet belægning i en særlig farve.



BEPLANTNING & INVENTAR

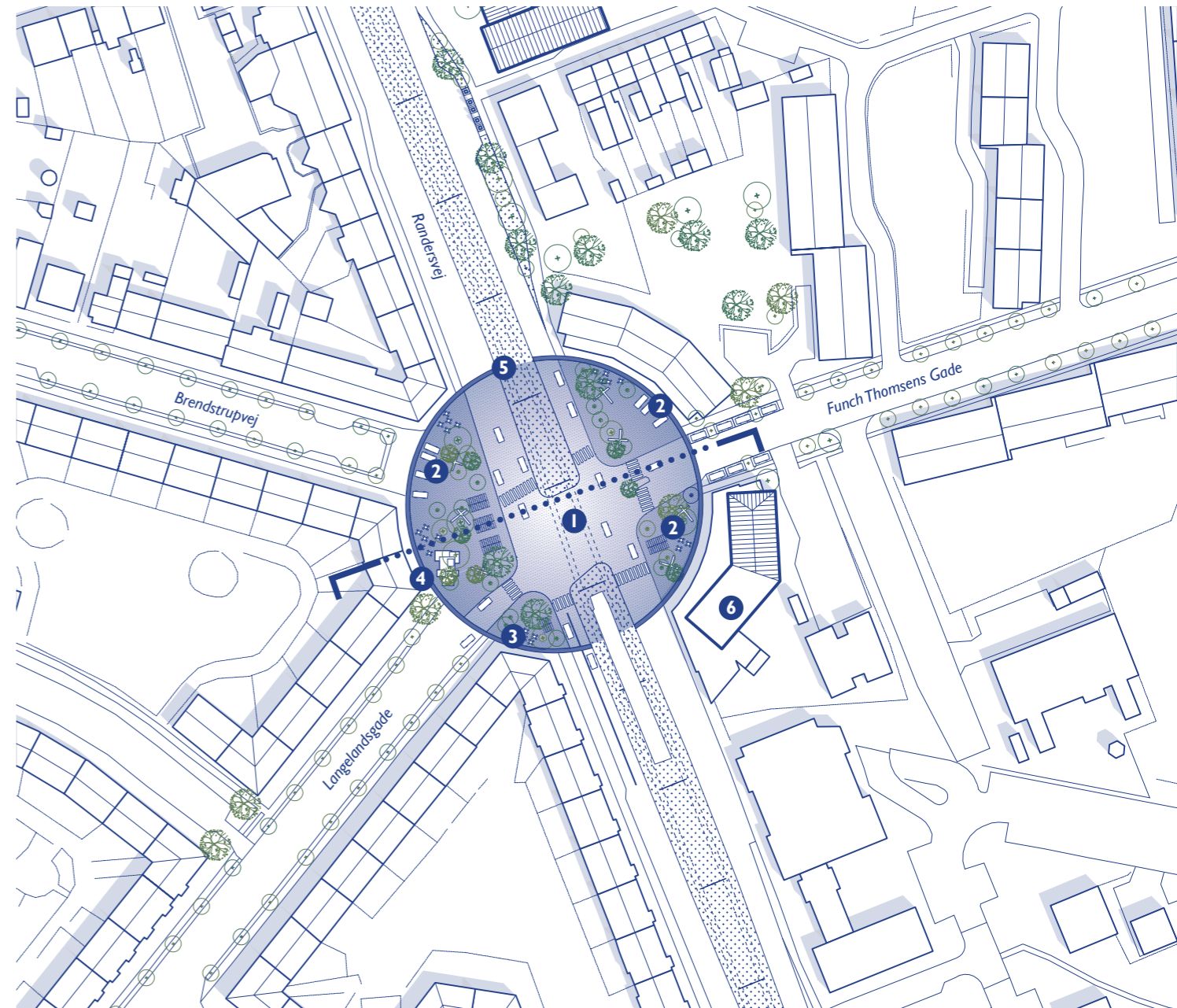
For at mindske barriereeffekten og støjen fra vejen, er det vigtigt at der placeres inventar og beplantning der indbyder til komfortabelt ophold og øger herlighedsværdien af pladsen. Stjernepladsens inventar skal understøtte de erhvervsdrivende, og bidrage til en øget opmærksomhed, og dermed kundestrøm til Stjernepladsen.



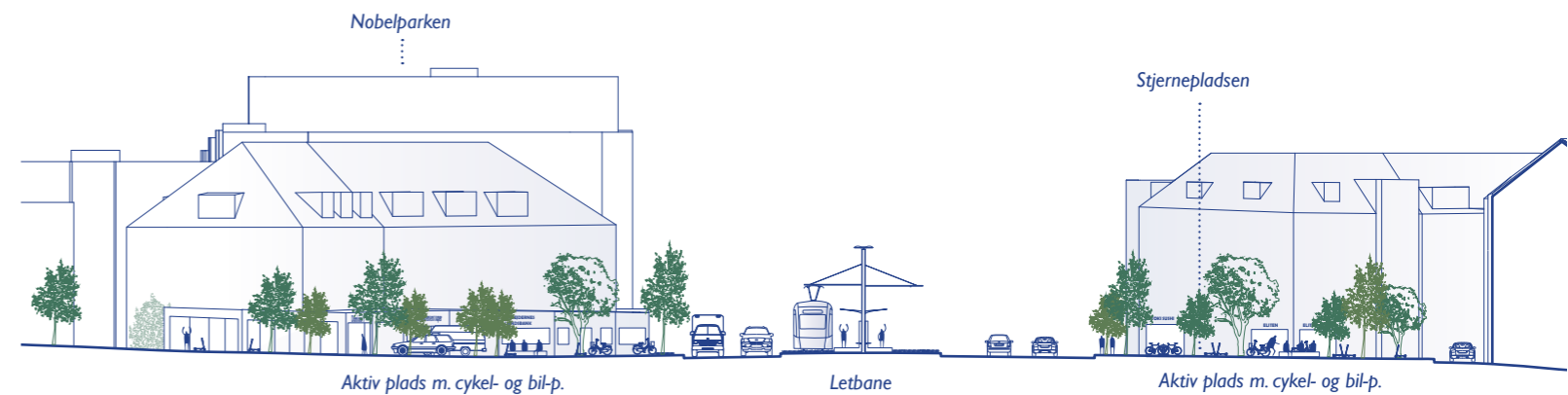
PARKERING & MOBILITET

Mange borgere bruger Stjernepladsen herunder gående i forbindelse med af-, om- og påstigning til kollektive transportformer, men også trafikanter på cykel og i bil. Der skal fortsat være mulighed for at bruge Stjernepladsen med alle typer transportmidler, da dette er med til at sikre liv og aktivitet på pladsen. Der vil med fordel kunne opstilles elladestandere til biler og løbehjul mv.

- 1 ÉN PLADS**
Samlet belægning på tværs af vejbaner
- 2 PARKERING**
Bil- og cykelparkering fordelt på pladsen
- 3 BEPLANTNING**
Udplantning og nye træer i kantzonerne
- 4 INVENTAR**
Indretning af byrummet med møbler og kunst
- 5 RENDE**
Langs pladsens kant kunne anlægges en rende til vandhåndtering
- 6 NY BEBYGGELSE**
Der kan tilføjes maks. én ekstra etage på eksist. bygninger



Planudsnit 1:1500



3. STOCKHOLMSGADE - TORVEDANNELSE

Letbanestoppet v. Stockholmsgade er fragmenteret og fremstår usammenhængende, som resultatet af større infrastrukturelle ændringer gennem tiden, hvor man har fjernet store dele af den oprindelige bebyggelse langs indfaldsvejen. Ny bebyggelse skal styrke gadeforløbet og oplevelsen af et sammenhængende bycenter.

Letbanestoppet ved Stockholmsgade er et centralt byrum for den fremadrettede udvikling af bycentret. Her er mange muligheder for, at skabe et attraktivt og karakterfuldt område for hele bydelen med et identitets-skabende byrum, der bidrager til følelsen af, at være ankommet til byen.

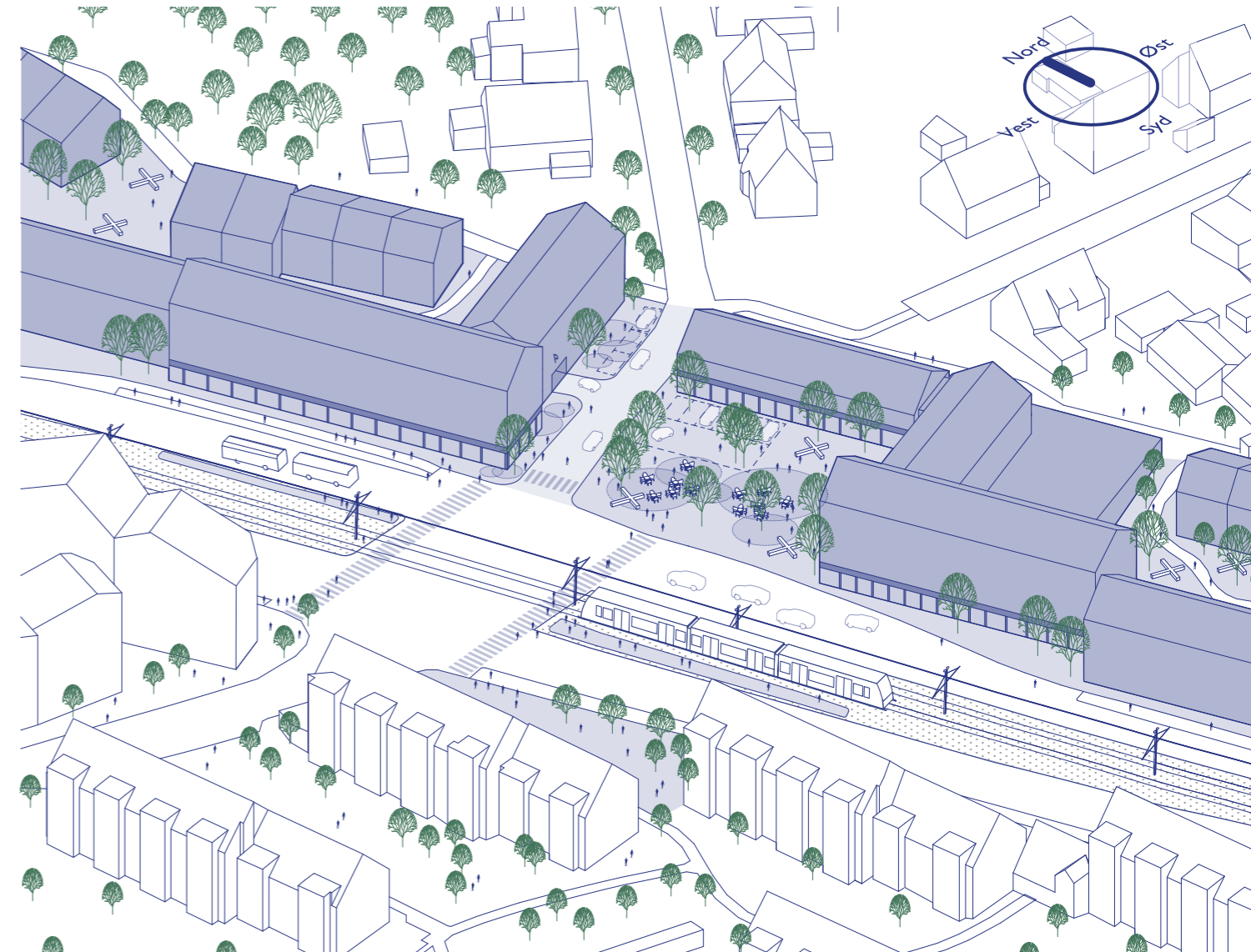
Byrummet omkring Stockholmsgade, Kastaniegade og Egegade er et yderst trafikeret byrum, hvor færdslen i dag sker primært på bilernes præmisser. Her skal derfor tilføres en bymæssige intimitet, hvor ny bebyggelse skal være med til at skabe en mere urban karakter, der bevirker at det i dag store område til parkering, omdannes til et dynamisk byrum med et aktivt torv ud til Randersvej. Torv og bebyggelse skal give noget tilbage til bydelen med udadvendte funktioner, der aktiverer mødestedet i løbet af døgnet.

Torvet skal tænkes som en samlende pladsdannelse på tværs af Kastaniegade, med aktive butiksfacader ud mod Randersvej samt rekreative opholdsmuligheder med grønne elementer på og omkring den nye bebyggelse. Her bør hellere prioriteres få store træer end mange små.

Det er desuden centralt for udviklingen, at der dannes en helhedsorienteret løsning, der også omfatter forbindelser til det bagvedliggende boligområde, og kobling til det grønne område ved Reginehøj, umiddelbart nord for mødestedet.

Retningslinjerne for projekter ved letbanestoppet Stockholmsgade, er som følger:

- Når der bygges nyt, skal bebyggelsen trækkes ud til Randersvej, og organiseres med en torvedannelse ud til letbanestoppet. Torvet skal spænde på tværs af Kastaniegade, og agere samlende element såvel som trafiksanerende tiltag for parkeringen, der primært skal placeres i konstruktion.
- I ny bebyggelse ud mod det nye torv, skal der i hele stueetagen placeres udadvendte og aktive funktioner som butikker, dagligvarebutikker eller mindre erhverv. Alle funktioner i stueplan skal have en kantzone, der sikrer mulighed for mindre begrønningszoner, ophold eller gadesalg af forskellig karakter.
- Parkering skal primært indtænkes i konstruktionen på den nye bebyggelse. På den måde flyttes en masse biler fra gaderummet, hvor der i stedet gøres plads til ophold, begrønning og det nye samlende torv. Parkeringspladser på terræn skal begrønnes med træer, grønne belægninger - og primært være korttids-P.
- Ny bebyggelse skal indskrive sig i eksisterende bebyggeshøjde og skabe visuel relation på tværs af Randersvej. Kommunen holder her princippet om max. ét etagespring til næste bygning, med udgangspunkt i eksisterende bagvedliggende bebyggelse.
- Bebyggelsen skal tage hensyn til de bagvedliggende boligområde, særligt i forhold til lys/skyggeforhold, støj og indkigsgener.



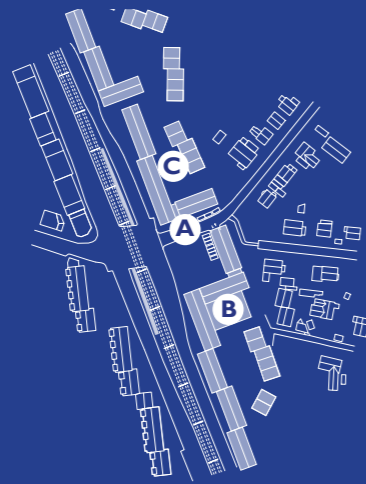
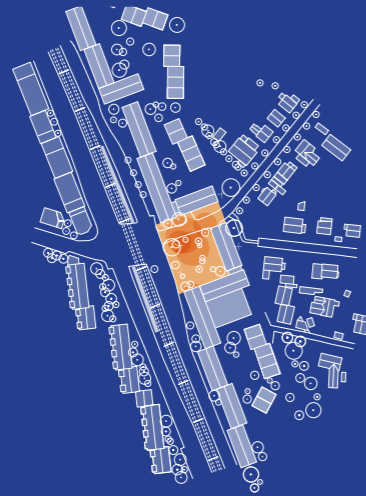
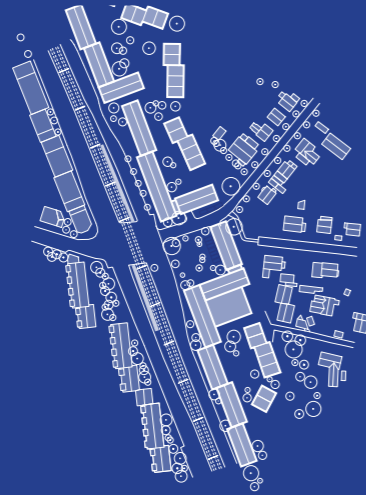
Isometri - set fra sydvest



Referencefoto: Aarhus Universitet, Aarhus

STOCKHOLMSGADE KORT FORTALT

- Bebyggelse trækkes helt frem til Randersvej
- Nyt torv på tværs af Kastaniegade skal skabe sammenhæng og ophold i den øvre del af bycentret
- Aktive stueetager med hverdagsfunktioner, skal sikre liv og aktivitet
- Bebyggelsen afspejler dens kontekst



NY BEBYGGELSE

Den eksisterende bebyggelse erstattes af ny bebyggelse, som understøtter Randersvej som kommende urban og bymæssig gade med liv og aktivitet. Bebyggelsen trækkes ud til Randersvej, og udformes med afsæt i stedets kontekst, både i forhold til bygningshøjde. Bebyggelsen er indpasset så den trækker sig væk fra den lave bagvedliggende bebyggelse, som den trappes ned imod. Bebyggelsen indeholder handelsfunktioner i stueplan, og boliger samt erhvervsfunktioner i den øvrige bebyggelse.

HANDEL & TORV PÅ TVÆRS

Bycentret styrkes med en omdisponering af de eksisterende aktiviteter, og etablering af torveaktiviteter, der skal sikre, at Kastaniegades møde med Randersvej sker via et tværgående torv. Torvet skal danne rammen om en øget sammenhængskraft på tværs, og samle aktiviteterne syd og nord for Kastaniegade.

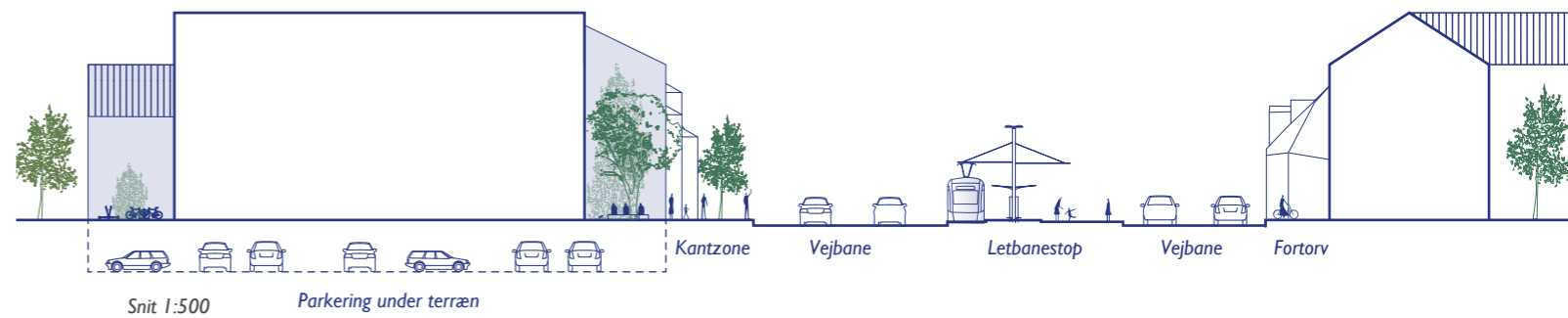
PARKERING

Foruden muligheden for enkel omskiftning for de forskellige trafikantgrupper, skal området kunne håndtere en stor mængde handlende, der ankommer via bil, men også rumme parkering til kommende boliger/erhverv. Derfor skal der arbejdes med en kombination af parkering på fladen og i konstruktion (f.eks. B og C). Der skal arbejdes med dobbeltudnyttelse af parkeringsmuligheder, og sikre gode korttidsparkeringsforhold.

- 1 TORVET**
Offentligt byrum på tværs af Kastaniegade
- 2 PARKERING**
Parkeringspladser på terræn og i konstruktion
- 3 BEBYGGELSE**
Bebyggelse der forskyder sig og skaber gode udearealer
- 4 GÅRDRUM**
Bebyggelsen skaber et afskærmet gårdrum til ophold
- 5 RÆKKEHUSE**
Bebyggelse i mindre skala der trapper ned mod villaer



Planudsnit 1:1500



Snit 1:500

Parkering under terræn

Kantzone Vejbane Letbanestop Vejbane Fortorv

4. VANDTÅRNET (RINGVEJEN)

Letbanestoppet v. Vandtårnet / Ringvejen er præget af et højt støjniveau og tung trafik. Området markerer yderligere overgangen til Skejby, hvor der sker en stor forandring i tæthed og bygningstyper. Letbanestoppet er et vigtigt knudepunkt for pendlertrafik, og skal fortsat opretholde denne funktion. Ny bebyggelse skal tydeliggøre stedet med nye byrum og renovering af boligblokke samt anden ny bebyggelse.

Letbanestoppet v. Vandtårnet / Ringvejen har særlig god tilgang for pendlertrafik. Ved stoppestedet er der blandt andet omstigning til busser videre ad Ringvejen, såvel som de mange omkringliggende uddannelsesinstitutioner og boligområder, hvilket understøtter øget brug af den kollektive transport. Som ved letbanestoppet v. Universitetsparken/Ringgaden bør her også fremadrettet sikres gode vilkår for alle trafikanter, gående, cyklister og bilister. Der skal ved omdisponering af området laves nærmere undersøgelse af parkeringsbehovet for de forskellige trafikanttyper, for at sikre, at der tilvejebringes tilstrækkeligt med f.eks. cykel- og bilparkering samt *drop&go* zoner i umiddelbart nærhed af stoppet.

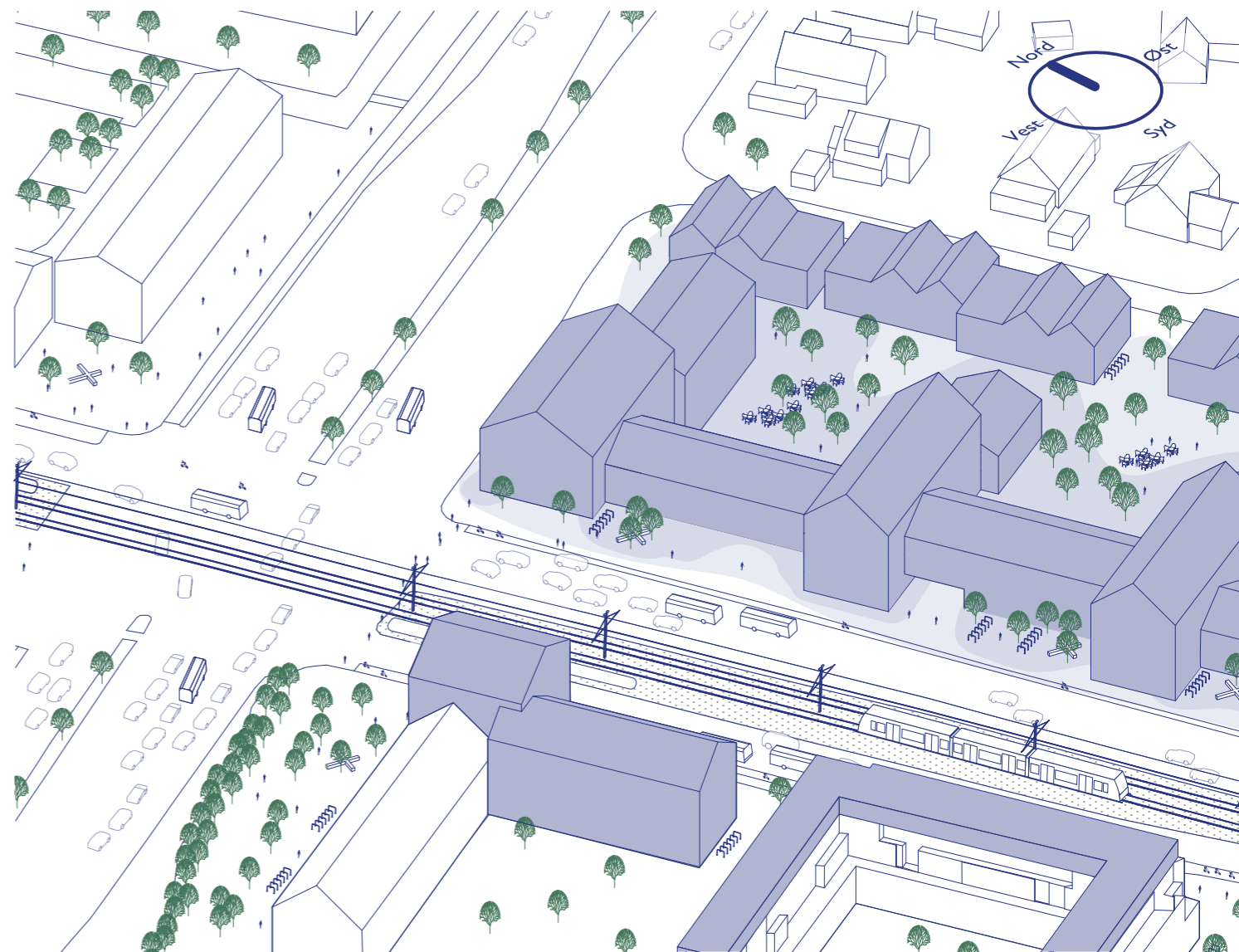
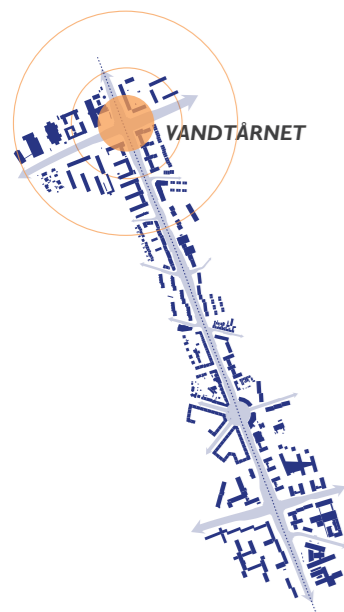
I den nordlige del af området, fremstår bydelen fragmenteret, og manglen på sammenhæng og bymæssig karakter er særligt tydelig. Helt ud til Randersvej, ligger i dag både parceller (mod øst) og Kalmarparken (mod vest), som er meget påvirkede af trafikstøjen. Den i dag lave villabebyggelse helt ud til Randersvej, bevirker at de bagved liggende villakvarterer er meget støjpåvirkede. Derfor vil man med en byomdannelse, med disponering af en nedtrappende bebyggelsesstruktur fra en karrélignende struktur, som vi ser det ved Universitetsparken, til en lavere 2-3 etagers rækkebebyggelse, kunne skabe en god overgang til de lave villahuskvarterer i 1-2 etager. Ligeledes er det vigtigt, at Kalmarparken omdannes, så de karakteristiske introverte støjmure udskiftes med f.eks. bebyggelse, der sikrer liv og bevægelse på tværs af Randersvej, og åbner området op.

Karakteristisk for placeringen af letbanestoppet her, er dens unikke udsigt til Aarhus bugt. Krydset ligger på det højeste punkt i Aarhus Nord, hvilket giver et flot og langt

kig mod midtbyen og bugten. Det forventes, at kommende byomdannelsesprojekter tager højde for dette. Bebyggelse skal ligeledes designes med afsæt i varierende kantzoner til beplantning, ophold og cykelparkering.

Retningslinjerne for projekter ved letbanestoppet Vandtårnet/Ringvejen, er som følger:

- Ny bebyggelse skal fungere som støjskærm for de bagvedliggende boligområder.
- Ny bebyggelse skal skabe opholdsarealer af forskellig karakter, og sikre gode opholdszoner til gavn for hele bydelen. De primære opholdsarealer for bebyggelsen skal placeres mod det bagvedliggende boligområde mod øst.
- Brede og varierende kantzoner langs Randersvej og Ringgaden skal sikres og indarbejdes i kommende projekter.
- Randersvej og Ringvejen skal fremstå grønnere, og nye træer skal plantes således, at de kan vokse sig store.
- Stueetagen i forbindelse med ny bebyggelse skal indrettes med fokus på varierende lokalestørrelser, der kan tiltrække forskellige aktører, og bidrage med et varieret brugsmønster. Stueetagen skal anvendes af udadvendte og aktive programmer, som understøtter stoppet som byport, og velkomst til Aarhus.



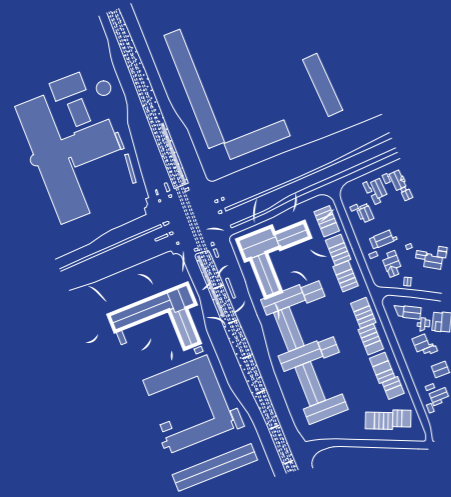
Isometri - set fra sydvest



Referencefoto: Det gamle kommunehospital, Aarhus

VANDTÅRNET/RINGVEJEN KORT FORTALT

- Ny bebyggelse skal sikre støjreduktion for det bagvedliggende boligområde
- Varierende kantzoner skaber opholds-, begrønnings- og parkeringslommer til borgerne
- Passager i bebyggelsen, skal sikre indkig og sammenhæng til det bagvedliggende



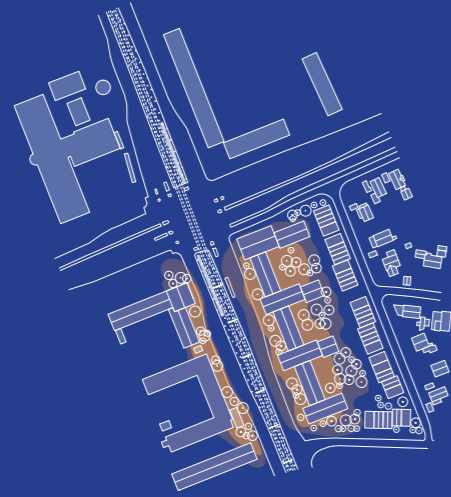
BYPORT & BEBYGGELSE

Indgangen til området bør understrege den fremtidige byudvikling langs Randersvej mellem Ringgaden og Ringvejen som en urban byport, der markerer sig med en højere bebyggelse end det øvrige område. Bebyggelsen skal med variation i facaden, med gavllænge-motivet, skabe en dynamisk og levende facade, der understøttes af beplantning og aktive funktioner i stueetagen.



MOBILITETSHUB - TRANSITOMRÅDE

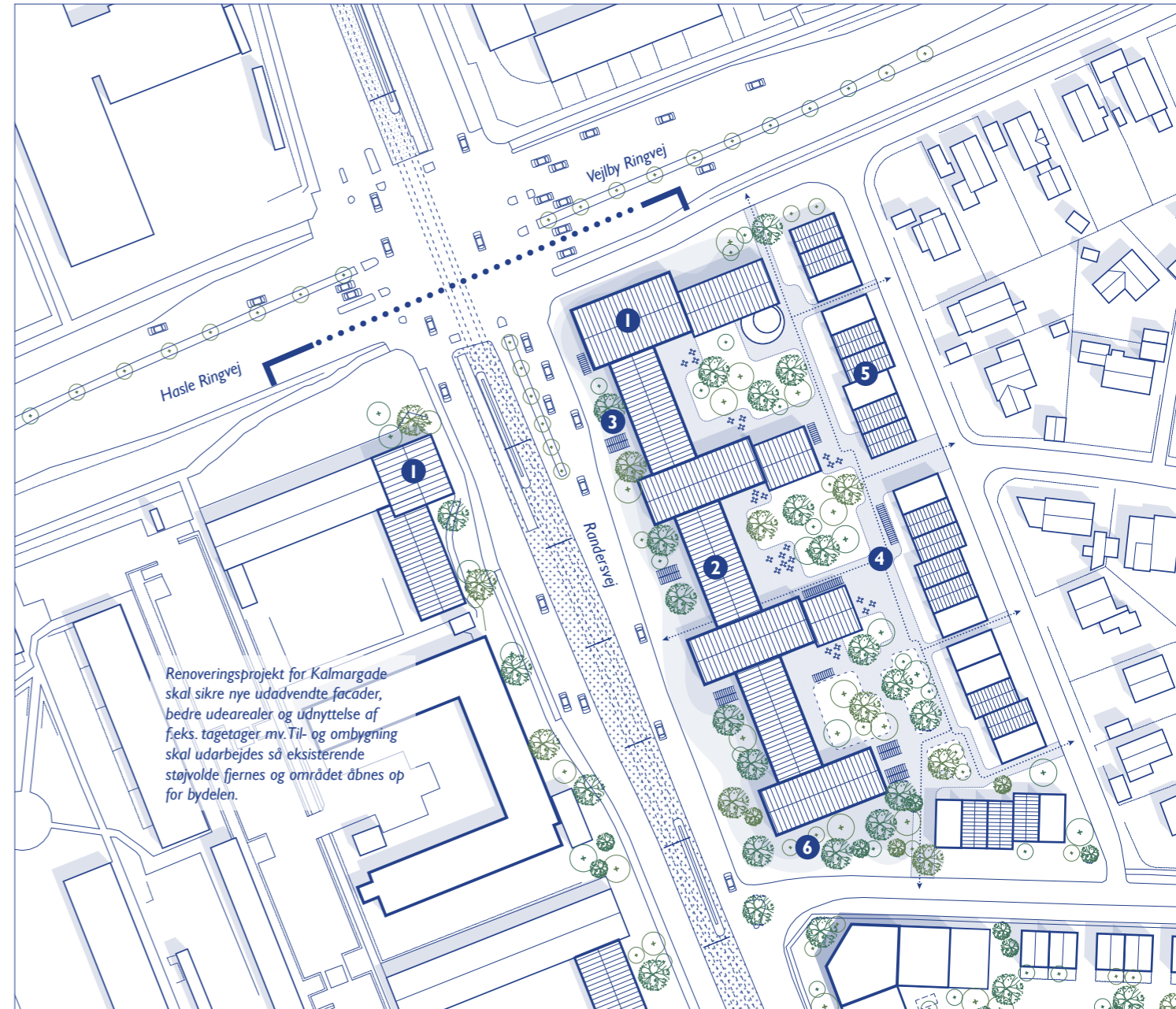
Omgivelserne ved letbanestoppet, skal indrettes med særligt fokus på af-, på- og omstigning fra forskellige transportmidler. Det betyder, at der skal være gode muligheder for bl.a. cykelparkering, god belysning samt komfortable venteområder, der undersætter stedet som godt transitområde. Dette skal bl.a. medvirke til, at flere i højere grad vil anvende de kollektive transportløsninger, som primær befordringmiddel.



TRYGGE KANTZONER

Den nordlige del af Randersvej er i dag karakteriseret af markante støjmure og parcelernes plankeværk og hække. Med omdannelse af den eksisterende bebyggelse, skal der fokuseres på trygge udadvendte kantzoner, der indbyder til ophold. Kantzonerne skal begrønnes, belægges og belyses så de understøtter et trygt bymiljø omkring letbanestoppet.

- 1 BYPORT-MOTIV** Hjørnerne udformes som byport til bydelen
- 2 BEBYGGELSE** Gavllænge motivet skal skabe variation og kantzoner
- 3 KANTZONER** Kantzonerne indrettes m. beplantning, p. og inventar
- 4 GÅRDRUM** Gårdrum indrettes grønne m. gode passager og flow
- 5 RÆKKEHUSE** Bebyggelse i mindre skala der trapper ned mod villaer
- 6 ANDEHULLER** Beplantningen bryder m. bebyggelsen og skaber grønne andehuller



Planudsnit 1:1500



Snit 1:500

FREMTIDENS RANDERSVEJ

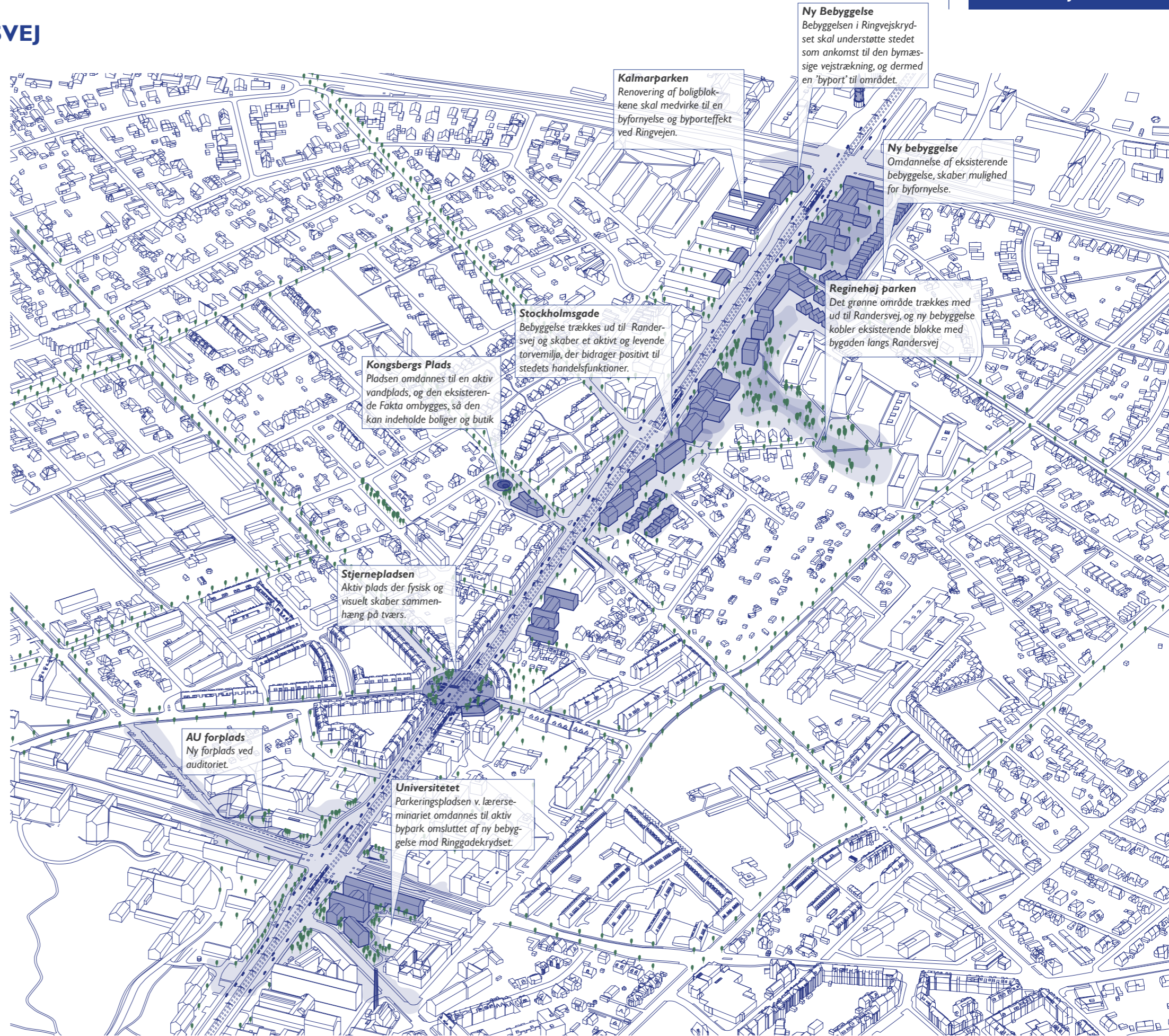
Den fremtidige omdannelse af helhedsplanområdet, skal styrke sammenhængskraften og det gode liv på Christiansbjerg og i Riisvangen.

Målet med helhedsplanens visionsskitse, er at beskrive den vision, som udmøntes gennem retningslinjer og principper, som Aarhus Kommune ønsker indarbejdet i forbindelse med kommende udvikling i området - både mht. bylivs-, byrums- og bygningsudvikling. Skitsen her på siden, er ét bud på, hvordan udviklingen i området kan komme til, at se ud.

Områdets brugere, bygninger og aktiviteter, skal med helhedsplanens tiltag koncentreres omkring de kollektive trafikknudepunkter, og styrke letbanestoppene, som meget andet end mobilitetsknudepunkter, men i høj grad også som aktive og udadvendte mødesteder langs Randersvej. Væsentligt for udviklingen er, at det sker i samarbejde med områdets brugere, så kommune, evt. udviklere og borgere sammen finder den gode løsning, med afsæt i helhedsplanens vision, retningslinjer og principper.

Med visionsskitzen tages første skridt mod byudviklingen af bl.a. en af Aarhus' mest anvendte indfaldsveje, hvor målet er at skabe en bymæssig og levende bystrækning, der bygger videre på de potentialer der er i området, og kobler sig bedre på sin kontekst, end vi ser det i dag.

Fremtidens Randersvej på er aktiv, indbydende og ikke mindst for alle.



Kalmarparken
Renovering af boligblokkene skal medvirke til en byfornyelse og byporteffekt ved Ringvejen.

Ny Bebyggelse
Bebyggelsen i Ringvejskrydset skal understøtte stedet som ankomst til den bymæssige vejstrækning, og dermed en 'byport' til området.

Ny bebyggelse
Omdannelse af eksisterende bebyggelse, skaber mulighed for byfornyelse.

Reginehøj parken
Det grønne område trækkes med ud til Randersvej, og ny bebyggelse kobler eksisterende blokke med bygaden langs Randersvej

Stockholmsgade
Bebyggelse trækkes ud til Randersvej og skaber et aktivt og levende torvemiljø, der bidrager positivt til stedets handelsfunktioner.

Kongsbergs Plads
Pladsen omdannes til en aktiv vandplads, og den eksisterende Fakta ombygges, så den kan indeholde boliger og butik

Stjernepladsen
Aktiv plads der fysisk og visuelt skaber sammenhæng på tværs.

AU forplads
Ny forplads ved auditoriet

Universitetet
Parkeringspladsen v. lærerseminariet omdannes til aktiv bypark omsluttet af ny bebyggelse mod Ringgadekrydset.

Isometri - set fra sydøst over området

MILJØVURDERING

Forslaget til helhedsplan for Randersvej fastlægger på overordnet niveau strategiske mål og retningslinjer for den fysiske udvikling langs indfaldsvejen. Derfor skal planforslaget miljøvurderes på samme niveau. Miljøvurderingen koncentrerer sig om generelle vurderinger af forhold, der kan have en indvirkning på miljøet, og hvilke afbødende foranstaltninger, der bør inddrages i forbindelse med den videre planlægning.

Miljørapporten behandler de miljøemner, som er vurderet at kunne få en væsentlig indvirkning på miljøet i forslag til Helhedsplan for Randersvej. Emner i miljørapporten er udvalgt af Aarhus Kommune samt på baggrund af en høring af berørte myndigheder og omfatter:

- Danske miljømål (Miljøstyrelsens vejledninger – støj, vibrationer, lugt, luft eller sundhedsstyrelsens – f.eks. magnetfelter)
- Vand (overfladevand, afstrømning og grundvand)

Øvrige emner vurderes ikke at medføre væsentlige miljøpåvirkninger.

Ved vurderingen er der lagt særlig vægt på at helhedsplan koncentrerer sig om en udvikling langs Randersvej, en indfaldsvej med megen trafik, hvilket vil få en indvirkning på det omgivende miljø.

Der er yderligere i forundersøgelsen peget på, at der skal tages højde for overfladevand ved større regnskyl, så indretningen af området tager hensyn til forhold uden for området – i særlig grad oversvømmelsesproblemer ved Nørreport

TRAFIK

Helhedsplanområdet vil, jf. kommuneplan 2017, være omfattet af en fortætning fremadrettet. Kommuneplanen understøtter bl.a. ved at sikre mulighed for byvækst i de udpegede vækstakser. Vækstakserne er yderligere medvirkende til at sikre grundlag for højklasset kollektiv trafik i henhold til målsætninger på mobilitetsområdet.

Helhedsplanen lægger op til at fremtidige projekter skal styrke området ved at fokusere en udvikling omkring eksisterende tyngdepunkter og det udpeget bydelscenter. Randersvej er dog en trafikbarriere, der omfatter letbanetracé, dobbelt vejbaner, cykelsti og fortover. Dette vil ikke ændres ved fremadrettet planlægning, hvorfor bebyggelse op til Randersvej skal indrettes, så de understøtter et godt bymiljø for nærområdet. Denne udvikling vil dog medføre en øget risiko for støjgener ift. ny bebyggelse med aktive stueetager og beboelse mod Randersvej. Ny bebyggelse mod Randersvej skal dermed fungere som en støjbarriere for bagvedliggende boligområder.

REGNVANDSHÅNDTERING

Landskabeligt skråner området langs Randersvej mod sydøst og den naturlige afstrømning for regnvand sker derfor ned mod Aarhus Midtby, og skaber særligt gener omkring Nørreport.

Helhedsplanen tager hensyn til de eksisterende rekreative arealer og grønne elementer indenfor områdets afgrænsning, og disse arealer kan være nyttige i et system til håndtering af regnvand. Regnvand skal ifølge kommuneplanen så vidt muligt håndteres lokalt, hvor regnvandet skal opsamles via anlæg, der tilpasses som attraktive elementer i byområdet. Planen anbefaler derfor, at der på veje, torve, pladser m.m. indrettes vandrender, regnbede og bassiner med planter og træer. Disse anlæg skal lede vandet hen, hvor det giver værdi i form af bedre forhold for brugerne af området.

Det betyder, at der i den videre planlægning af bydelen bør sikres at indvirkningen begrænses bl.a. ved at:

- Sikre områdets grønne arealer bevares for at tilbageholde regnvand i planområdet, hvor det også kan indgå i den rekreative indretning.
- Tage hensyn til byens indretning ift. støj fra Randersvej.
- Finde løsninger på barriereeffekten af indfaldsvejen, så der kommer en sammenhængende by.

REFERENCESCENARIET

(0-ALTERNATIV)

0-alternativ til denne helhedsplan er, hvis byudviklingen langs Randersvej vil udfolde sig i forhold til de gældende rammer og retninger uden en helhedsplan.

Hvis det er tilfældet, vil udviklingen formentlig ske mere tilfældigt og med lavere sammenhængende kvalitet. En af fordelene ved helhedsplanlægning er, at der sikres overordnede sammenhængende og ens retning for udviklingen. Uden helhedsplanen, der ligeledes indeholder en strategi for regnvandshåndtering, ville regnvandsløsningerne på samme måde være mere tilfældige.

Den nordvestlige del af planområdet ligger højt og skråner ned mod midtbyen og Aarhus Bugt. Den primære afstrømning af overfladevand fra området sker derfor mod sydøst til midtbyen via afstrømning langs Randersvej - Se regnvandsdispositionens plan for Aarhus Kommune.

Planområdet op til Randersvej består primært af villakvarterer med enkeltliggende ejendomme. Mod sydvest grænser området op til Aarhus Universitet og mod sydøst det homogene bykvarter Trøjborg indenfor afgrænsningen. Planområdet er udpeget som byzone. Skråningen ad Randersvej er væsentlig for oplevelsen af området, hvor der flere steder er udsigt til Aarhus Bugt. Dette er en vigtig kvalitet for området, der i dag er udpeget centerområde i kommuneplan2017.

Trafikken i planområdet giver i dag anledning til støjbelastning. Biltrafikken udgør generelt en barriere for andre trafikanter, primært for fodgængerne, men i en vis udstrækning også for cyklister, biler og den kollektive trafik.

GRØN OMSTILLING AF RANDERSVEJ

FREMTIDENS FOSSILFRIE STORBY

Byen og verden er i hastig forandring mod en fremtid uden fossile brændsler, og uden brug af jomfruelige ressourcer. Det skal fremtidens Randersvej - og de omkringliggende kvarterer på Christiansbjerg og i Risvangen være forberedt på. Byen og bydelene skal derfor kort sagt fremtidssikres.

Aarhus skal være energieffektiv, og alle bydele skal aktivt understøtte en by, der er overgået til vedvarende energi i alle sektorer. Det betyder, at bydelene skal bruge minimalt med energi, såvel som udnytte ny teknologi til at optimere forbrug, producere energi og lagre energi. Nye som eksisterende bydele skal fokusere på minimal CO₂-udledning, og brug af jomfruelige materialer i bygge eller bymoderniseringsfasen.

Det kan bl.a. gøres ved, at materialerne produceres klimavenligt og i et design, der sikrer at værdifulde materialer aldrig forlader byen, men kan genbruges lokalt, igen og igen.

ENERGIFORBRUG & FLEKSIBILITET

Bydele med lavt og fleksibelt energiforbrug samt høj selvforsyning bliver i fremtiden de steder med de laveste leveomkostninger. Det betyder en mere økonomisk bæredygtig by og samtidig en by, der bliver mere robust overfor uforudsete hændelser som vejret, der med klimaforandringer bliver mere ustabil og vedvarende energi, der gør energiforsyningen afhængig af internationale relationer.

Vi kender ikke alle svarene på fremtidens energisystem, men planlægning og byudvikling er en central løftestang i arbejdet med at finde svar, fordi man i arbejdet med planlægning og udvikling, ser på tværs af områder og samler behov og hensyn, som giver det rette vidensgrundlag, til at skabe den gode by med stærke lokalsamfund.

FOSSILFRI TRANSPORT & MINIMERING AF TRANSPORTBEHOV

I fremtidens Aarhus er transportsektoren fuldt omstillet til vedvarende energi og

integreret i et samlet grønt energisystem. Transportbehovet vil være minimeret og transporten gjort så effektiv og smart som mulig.

Gennem fortætning og udbygning langs transportkorridorer, som f.eks. letbanen, er det muligt at effektivisere persontransporten, og skabe sammenhæng mellem erhvervs- og boligområder, så der bliver kortest muligt mellem hjem og arbejde – også selvom Aarhus vokser.

Fleere aarhusianere skal køre på cykel, med kollektiv trafik og bruge samkørselsordninger, og det skal gøres mere attraktivt, at køre i elbil end i fossildrevne biler. Det kræver omtanke i by- og mobilitetsplanlægningen og det kræver at byens infrastruktur understøtter den kollektive trafik og elbilismen.

Teknologien på transportområdet skal udskiftes, så alle køretøjer og maskiner kan blive fossil- og emissionsfrie. Det er en stor opgave, der kræver omtanke i byplanlægningen. Men det kan også give os nye muligheder i form af mere attraktive grønne områder, mindre støj og luftforurening samt højere sundhed. Det giver os en mulighed for, at gentænke hvordan byens funktioner er struktureret.

DESIGN, MATERIALER & CIRKULÆR ØKONOMI

Vi er vant til at arbejde med at bevare arkitektoniske værdier i omdannelsen af bydele, og vi skal sikre, at nye bygninger har så lang en levetid som muligt, samt at behovet for vedligehold og renovering minimeres. Alle elementer af bygningerne skal kunne genanvendes, og materialer samt jord bør så vidt muligt ikke flyttes ud af området, men genbruges og omplaceres i bydelen. De store mængder CO₂ fra produktion og transport af materialer i bygge- og anlægsfasen skal reduceres, og der skal aktivt arbejdes med at sikre, at bygge- og anlægsmaterialer i fremtiden kan produceres uden brug af fossile brændsler.

Bygninger skal designes, så de kan omdannes til nye behov, uden at skulle rives ned. Bydele skal i fremtiden ligeledes være fleksible i forhold til skiftende demografi og teknologisk udvikling. F.eks. skal den lokale skole kunne omdannes til plejehjem, og måske tilbage igen og igen.

MÅL OG RETNINGSLINJER

Aarhus Kommune har formuleret en række handlepunkter, som man ønsker at indarbejde i udviklingen af bl.a. Randersvej, mod forberedelsen af den fossilfrie by. Målene og retningslinjerne bygger på en blanding af generelle krav til alle byområder i Aarhus, men er ligeledes tilpasset de forudsætninger, som er tilstede i helhedsplansområdet.

Aarhus Kommune forventer, at man når der udvikles:

- Tænker planlægning og byudvikling som en central løftestang for arbejdet med, at finde svar på indretningen af fremtidens energisystem og den cirkulære økonomi.
- Fokuserer på minimal CO₂-udledning i moderniseringen af vores by.
- Tænker i byfortætning, blandet by og udbygning langs transportkorridorer, så transportbehovet minimeres.
- Tænker i muligheder for samkørsel og adgang til kollektiv trafik.
- Tænker i gode muligheder og vilkår for aktiv transport, som cykling og gang.
- Tænker energistrategisk, så byen forberedes til energiforsyning af el-køretøjer.
- Tænker i materialer, som er produceret klimavenligt og fossilfrit.
- Tænker på, at transport af materialer i bygge- og anlægsfasen, skal reduceres og at transporten skal være fossilfri.

- Tænker energistrategisk, så behov for energi og energisystemer analyseres.
- Sikrer, at teknologi udnyttes til at optimere og skabe fleksibelt forbrug, også på tværs af matrikelskel.
- Sikrer at bydele og bygninger er forberedt til at producere så meget energi som muligt, f.eks. ved at mængden af solenergi kan maksimeres i forhold til en bydels funktioner og fremtidige energiprofil.
- Indtænker lagring af energi, så der er skabt plads til, at dette kan finde sted i byens rum og/eller på matriklerne.
- Tænker i dekvadratmeter og fællesfunktioner på tværs af matrikler, samt fleksibelt bygningsdesign så omdannelse pga. demografi mm. er muligt og nemt.
- Tænker i bygningsdesign, der sikrer lang levetid, høj fleksibilitet til omdannelse og tæt på fuld genanvendelse af værdifulde materialer.
- Tænker energistrategisk, så der gøres plads til fælles lokal energiproduktion, i form af mindre energianlæg.
- Tænker helhedsorienteret, så bygninger, som ikke selv kan være energiproducerende, kan få energi fra andre bygninger.
- Tænker FN's verdensmål og Aarhus Kommunes egne 'Aarhusmål' ind i udvikling fra start, så projekterne generelt arbejder mod en bæredygtig udvikling.



FN's verdensmål for bæredygtig udvikling



Aarhus Kommunes 'Aarhusmål'

FN'S VERDENSMÅL & AARHUS-MÅLENE

I planlægningen af nye og eksisterende byområder, har Aarhus Kommune en forpligtelse til, og mål om at udviklingen skal ske, med høj grad af ansvarlighed i forhold til at skabe en bæredygtig udvikling af byens arealer. Aarhus Kommune har udarbejdet en række mål, 'Aarhusmål' som skal understøtte de nationale og globale forventninger, der stilles til den måde vi udvikler, for at skabe de bedste betingelser for alle.

Aarhus-målene er udarbejdet af Teknik og Miljø, og er Aarhus Kommunes måde at sikre, at FN's verdensmål bringes ned på et lokalt og målbart plan, og dermed forstæligt for byens borgere og udviklere. Helhedsplanen for Randersvej, skal som med al anden planlægning tage afsæt i disse mål, og sikre at området varetager og bygger på fortællingen om et byliv og en udvikling, som er bæredygtig.

BAGGRUND FOR HELHEDSPANLÆGNINGEN

Helhedsplanen for Randersvej skal fremtids sikre udvikling af Christiansbjerg og Riisvangen, ved at fokusere en byudvikling langs indfaldsvejen og letbanen, samt styrke sammenhænge mellem de eksisterende boligområder og den mulige udvikling, som over tid vil ske her. Planen konkretiserer kommuneplanens retningslinjer såvel som et behov for at sammentænke en række projekter i området, ud fra en samlet vision for bydelen.

PLANSTRATEGI OG KOMMUNEPLAN

Aarhus Kommunes planstrategi sætter retningen for de fysiske dimensioner i byens vækst, overordnede infrastrukturer og disponering af arealer. Planstrategien lægger op til, at Aarhus byudvikles flere steder. Befolkningsfremskrivninger viser, at der skal være plads til ca. 450.000 aarhusianere (ca. 350.000 i dag) og 250.000 arbejdspladser i kommunen 2050 - dette dog uden, at byen vokser væsentligt i areal.

Planstrategien har med baggrund i de gældende visioner og overordnede mål for fremtidens Aarhus, udpeget de politisk set mest væsentlige strategiske fokusområder for de kommende års byudvikling.

Aarhus skal blandt andet være gearret til storby - *en storby med bykvalitet og liveability*. Den koncentrerede byvækst har derfor stort fokus.

Helhedsplanområdet har et særligt fokus på, at skabe et veldefineret centerområde, bl.a. på grund af Randersvejs status som væsentlig vækstakse med integrering af letbaneføringen.

HELHEDSPANLÆGNING

Formålet med helhedsplanlægningen er, at skabe et udgangspunkt for udviklingen af området omkring Randersvej mellem Ringvejen og Ringgaden, så her fremadrettet sikres en sammenhæng mellem kommuneplanens overordnede visioner og mindre udbygningsprojekter. Helhedsplanen er dermed retningsgivende for den fremadrettede udvikling af Christiansbjerg og Riisvangen, og skal fungere som udgangspunkt for udarbejdelsen af lokalplaner, såvel som et dialogredskab i forbindelse med byggeprojekter. Planen danner dermed grundlaget for udviklingen af byens muligheder i forhold til byliv, byrum og bygninger.

Den igangværende og kommende udvikling af området, sker hovedsageligt på baggrund af en stor interesse fra private grundejere og investorer, der ønsker at udvikle i området. Udviklingen skal derfor forankres og realiseres i et samarbejde mellem private bygherrer, borgere og Aarhus Kommune, og skal skabes i samarbejde med de mennesker, der bor og fremadrettet skal bo i området. Her skal opbygges et lokalt ejerskab til området, en erhvervsmæssig mangfoldighed og en god liveability for ophold og færdsel i bydelen.



Skovangsskolens sportsplads



Randersvej ved Netto



Lillehammervej legeplads



Butikker på Stjernepladsen



Nobelparken, forplads



Boliggade ved Marius Simonsens Vej



Rækkehuse i Norgeskvarteret



Butikker langs Randersvej



Randersvej set fra Universitetskrydset



Langelandsgade



Boliggade i Norgeskvarteret



Tunnel under Randersvej

BORGERINDDRAGELSE

Helhedsplanen er udarbejdet i samarbejde med lokale borgere og interessenter, hvor helhedsplanens fokus områder og strategier er skabt i dialog med blandt andet beboerne i området. En væsentlig pointe, som blev italesat i en dialog med lokale interessenter var: "Man kan leve et helt liv langs Randersvej".

Helhedsplanen bygger på et analysearbejde, der omfatter en bred gruppe af interessenter som den kommende planlægning udarbejdes på baggrund af. Involvering af de lokale borgere og erhvervsdrivende og institutioner har givet grundlag for de prioriterede temaer og retningslinjer som Aarhus Kommune forholder sig til med Helhedsplanen for Randersvej.

I arbejdet med at udvikle en helhedsplan for Randersvej mellem Ringgaden og Ringvejen er områdets beboere, institutioner og virksomheder inddraget på flere måder igennem planprocessen.

I den indledende afklaringsfase har der været afholdt en række fokusgruppe interviews med institutioner, borgere, udviklere og erhvervsdrivende. En workshop med borgere, som blandt andet omhandlede arkitektur, grønne områder og mobilitet. I udarbejdelsen af helhedsplanen har der været løbende dialog med Christiansbjerg Fællesråd og Trøjborg Fællesråd

I forbindelse med den politiske behandling af helhedsplanen vedtog byrådet i december 2021 at gennemføre en udvidet inddragelse af fællesrådene i området, hvilket er Christiansbjerg fællesråd og Trøjborg fællesråd samt Riisvangens fællesråd, da dette blev stiftet i sensommeren 2022.

I foråret 2022 deltog fællesrådene i fire dialogmøder med Teknik og Miljø vedrørende helhedsplanen. På baggrund af dialogmøderne udarbejdede fællesrådene et bilag til helhedsplanen, som blev vedlagt i den offentlige høring.

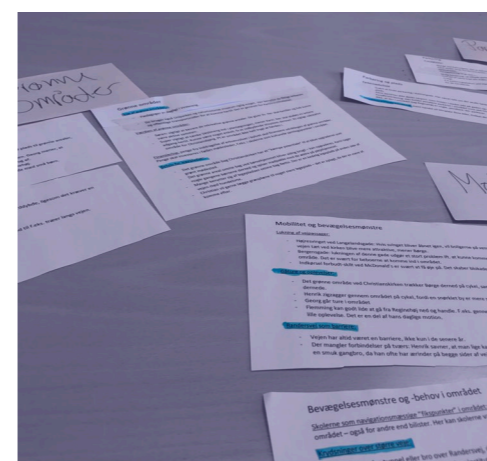
I høringsfasen blev afholdt et borgermøde med deltagelse af omkring 400 borgere, og der blev afgivet over 600 høringsvar til helhedsplanen.

På baggrund af de mange meningstilkendegivelser fra borgerne er helhedsplanen blevet tilrettet i efteråret og foråret 2022/2023. Størstedelen af udviklingsmulighederne i villakvartererne både øst og vest for Randersvej samt på Trøjborg er udgået af helhedsplanen.

Den tilrettede helhedsplan er offentliggjort i en ny offentlig høring i maj/juni 2023, og i den forbindelse er afholdt et orienterende borgermøde omkring den tilrettede helhedsplan.



Byrum ved Nobelparken



Butik i stueplan, Christiansbjerg



Legeplads ved Reginehøj

SAMMENHÆNG TIL ANDEN PLANLÆGNING

BLÅ-GRØN TEMAPLAN

Med Kommuneplan 2017 besluttede byrådet den overordnede vision om at blive en grønere by med mere blåt for at sikre den gode, robuste by fremadrettet. Frem mod Kommuneplan 2021 bliver visionen operationaliseret ved at fastlægge en overordnet struktur for grønne områder og regnvandshåndtering i Aarhus Kommune. Denne struktur skal bidrage til, at der skabes gode fællesløsninger og samlede forløb i byen. Samtidig vil der i planen blive fastsat mål og retningslinjer for andel og kvalitet af grønt og blåt i projekter, der skal følges op hele vejen fra overordnet planlægning til byggetilladelse. Planen forventes at blive vedtaget i 2021

FORBUNDETHED PÅ TVÆRS AF BYDELE OG LANDOMRÅDER

Af Kommuneplan 2017 fremgår også, at alle aarhusianere skal have let adgang til et overskueligt netværk af stiforbindelser, er fremmer sikker mobilitet og forbedrer adgangen til grønne områder. Stierne skal også bruges til at nedbryde fysiske og sociale barrierer mellem bydele.

Et af de fem strategier i denne strategiske helhedsplan for Randersvej, griber netop fat i at skabe bedre forbindelse og sammenhæng med Christiansbjerg og Risvangen, hvilket taler direkte ind i Kommuneplanens vision om at skabe let adgang til-, fra- og rundt i byen.

SPILEDEVANDSPLAN 2017-2020

Aarhus Kommunes Spildevandsplan beskriver, hvordan Aarhus Vand skal planlægge for håndtering af spildevand og angiver en tidsplan for, hvornår regnvand og spildevand skal adskilles i de forskellige bydele.

For Christiansbjergområdet og Riisvangen, er det fælles kloaksystem planlagt adskilt i 2041-60. Tiltag som afværgende foranstaltninger i forhold til oversvømmelse, håndte-

ring af overfladevand mv., som planlægges forud for adskillelsen i 2041-60 behandles i regnvandsdispositionsplanen for Øgaderne, Randersvej og Nørreport. Baggrunden for, at Midtbyen først skal have adskilt regnvand og spildevand i 2041-60 er, at man ønsker en centralisering af rensningsanlæggene, så man fremadrettet kun skal have to store anlæg i henholdsvis Egå og et kommende anlæg ved Marselisborg. Derfor er man startet med at adskille ude fra og ind, så man undgår at pumpe store mængder regnvand fra omegnsbyerne ind til de to fremtidige centrale anlæg. Anlæggene i Midtbyen vil således også blive mindre belastet, når kapaciteten i ledningerne øges, fordi der kun ledes spildevand i ledningssystemet. Derfor adskilles Midtbyen til sidst, når der bliver mere plads i kloakrørene.

KLIMATILPASNING VED EKSTREMREGN

Aarhus skal tilpasses kommende klimaforandringer med mere og voldsommere nedbørsmængder. Det forstærker behovet for, at skabe plads til regnvandet. I udviklingen af Aarhus til en mere kompakt by er det derfor vigtigt, at vi indtænker håndtering af overfladevand, som et vilkår i byudviklingen, så der sikres plads til regnvandet. Regnvandet skal bruges klogt og skabe merværdi i byrummene. Ifølge Aarhus Kommuneplan skal der laves regnvandsdispositionsplaner (RVDP) for større sammenhængende områder for at sikre, at håndteringen af regn- og skybrudsvand indarbejdes tidligt i planlægningen.

Gennem koordinering af investeringer og samtænkning med øvrige projekter såsom nybyggeri, vejprojekter, forbedring af grønne områder mv. er det muligt at reducere eller at undgå eventuelle skader på bygningsværker, tekniske anlæg, veje mv., og dermed opnå sammenhæng og merværdi til gavn for byens

borgere. Den samlede RVDP for Øgadekvarteret, Nørreport og Randersvej skaber overblik over mulighederne for klimatilpasning ved skybrud i områderne. RVDP'en afdækker overordnet, hvor vandet i dag strømmer igennem de tre områder, hvor det skaber problemer ved skybrud, og hvor der skal være fokus på indsatser til håndtering af vandet. Særligt for Randersvej er et stærkt skrånende terræn, hvorfor området leder store vandmængder ned mod Nørreport og Nørre Allé, hvor der kan forekomme store oversvømmelser.

Følgende er derfor ambitionen:

- Omdirigere regnvandet for enten at reducere tilledningen af vand til lavere-liggende områder, eller for at styre det mod et regnvandsbassin.
- Tilbageholde regnvand under skybrud på pladser og grønne arealer, regnvandsbede langs vejene eller på private grunde.
- Benytte Randersvej som en skybrudsvej.

10.000 TRÆER

Byrådet har besluttet, at Aarhus Kommune skal have 10.000 træer frem mod 2025, fordi træer gør vores by til et smukkere og bedre sted at bo. Træerne skal desuden bidrage til at løse væsentlige udfordringer - bl.a. forebyggelse af stigende temperaturer, absorption af stigende mængder regnvand og styrkede vilkår for dyre- og planteliv. Derudover kan træer være med til at øge den mentale sundhed, og give bedre udlev i byerne.

Helhedsplanen for Randersvej skal understøtte denne målsætning med fokus på træbeplantning i forbindelse med trafikale projekter og bl.a. i kantzonerne ved nybyg-

gerier.

KLIMASTRATEGI 2030 & KLIMAPLAN 2021-2024

I 2008 satte Aarhus Byråd et ambitiøst mål om et CO₂-neutralt bysamfund i 2030. Indtil nu er det lykkedes kommunalt ansatte, virksomheder, vidensinstitutioner og borgere at halvere byens CO₂-udledning. Aarhus er således blandt de byer i verden, der i forhold til udledning af drivhusgasser, har undergået den største positive forandring. Det er vi stolte af, og det viser, at det nytter at have høje ambitioner sammen.

Klimakrisen er global, men kan kun løses lokalt. Som borgere er vi ikke kun en del af vores lokalsamfund, vi er også en del af verden. På samme måde, som vi er afhængige af, at andre skaber forandring i verden, for at vi kan løse klimakrisen, er de også afhængige af os.

Ingen er i mål før alle er i mål. Det samme gælder i Aarhus. 90 % af CO₂-udledningen, der er tilbage i Aarhus, kommer fra kilder som ligger uden for byrådets direkte indflydelse.

Klimastrategi 2030 og Klimaplan 2021-2024 sætter rammen for – gennem seks hovedspor – at bringe Aarhus et skridt nærmere CO₂-neutralitet i 2030, og samtidigt skabe



forudsætningen for et fossilfrit bysamfund.

MOBILITETSPLAN FOR MIDTBYEN

Mobilitetsplanen for Aarhus Midtby omhandler primært mobiliteten inden for Ringgaden, hvor det ønskes at prioritere de transportformer, der udnytter arealerne mest effektivt, hvilket i nævnte rækkefølge er:

1. De aktive transportformer (gang og cykel)
2. Den kollektive transport (letbane, bus og taxa)
3. Vare- og personbiler med ærinde i Midtbyen
4. Anden biltrafik

I Mobilitetsplanen opstilles et mål om, at biltrafikken på tværs af Ringgaden ikke skal stige. Randersvej er udpeget som en primær korridor for alle transportformer undtagen gang. For biltrafikken er den primære funktion inden for Ringgaden dog adgang til parkeringshuse og midtbyen, og ikke som en del af et gennemgående system. På Nørrebrogade og Randersvej er bustrafikken påvirket af trængsel. Der arbejdes på en mulighed for at forbedre fremkommeligheden for bustrafikken, bl.a. overvejes det, om der kan etableres en minibusterminal i helhedsplanområdet langs Frederik Nielsens Vej.

FODGÆNGERSTRATEGI 2021

Fodgængerstrategi 2021 bygger på, at fundamentet for god mobilitet er, at man kan komme frem til de destinationer man ønsker. God mobilitet er individuel, men indeholder også parametre som fleksibilitet, økonomi, tryghed og sikkerhed, ophold og oplevelser, samt sundhed og trivsel. Vi er alle fodgænge-

re på vores rejse, hvad enten vi i øvrigt kører bil, cykler eller anvender kollektiv trafik. Fodgængerstrategien udpeger følgende indsatsområder, der kan have betydning for udviklingen af området ved Randersvej:

1. **Tilgængelighed:** Fodgængermiljøet skal være tilgængeligt for alle. Også borgere med funktionsnedsættelser eller handicap.
2. **Fremkommelighed:** Der skal være god fremkommelighed på fodgængernettet, så borgerne oplever, at de har let adgang til deres mål.
3. **Tryghed og sikkerhed:** Det skal være trygt og sikkert at færdes som fodgænger i Aarhus Kommune.
4. **Ophold og faciliteter:** Der skal være de nødvendige faciliteter til fodgængere i byens rum, som eksempelvis muliggør ophold.

Udformningen af Randersvej og lokalområderne, skal også tilgodese fodgængere, så det er attraktivt at færdes til fods.

CYKELHANDLINGSPLAN 2017

Randersvej indgår i cykelrutenettet, som en primær trafikrute for cyklister. På et hverdagsdøgn kører der 2.000-3.000 cyklister på strækningen. Norges Allé og Skovvangsvej er udpeget som en sekundær trafikrute for cyklister, hvilket understøtter, at forbindelsen under Randersvej bør være bedre, for at opnå sammenhæng imellem disse veje. I Cykelhandlingsplanen udpeges indsatsom-

råder, der skal sikre høj fremkommelighed på særligt hovedrutenettet for cyklister. Randersvej er en del af hovedrutenettet. Prioritering af fremkommelighed omhandler bl.a. prioritering af cyklister i signalanlæg. Cyklisternes sikkerhed og tryghed skal desuden sikres, hvilket på Randersvej primært omhandler krydsene.

Cykelparkering er også et fokusområde i handlingsplanen, og det anbefales, at der sikres cykelparkering ved vigtige rejsmål, herunder den kollektive trafik. I helhedsplanen for Randersvej omhandler dette primært at der bør sikres cykelparkering ved letbanens standsningssteder samt ved Universitetet. Cykelparkering kan understøtte kombinationsrejser, hvor kollektiv trafik kombineres med cyklen.

PARKERINGSPOLITIK 2018

Parkeringspolitikken opstiller retningslinjer for bil- og cykelparkering. Begge sider af Randersvej er en del af zone I i parkeringsretningslinjerne helt ud til Ringvejen. Parkeringsnormen er i Zone I en maksimumsnorm, hvilket betyder, at man sætter en grænse for hvor meget parkering, der kan etableres i forbindelse med nybyggeri. Der er således taget hensyn til, hvad der er fysisk og økonomisk realistisk og ønskeligt i forhold til behov for at regulere biltrafikens omfang i zone I, hvor mere parkeringskapacitet indenfor Ringgaden vil medføre en øget udfordring for den trafikale udvikling. Prioriteringen af parkering er forskelligt fra område til område i Aarhus. For helhedsplanen for Randersvej bør det overvejes hvor-

dan delebiler og elbiler på sigt indarbejdes i parkeringskapaciteten i området.

Parkeringspolitikken fra 2018 kan påvirke helhedsplanen for Randersvej. Indførelse af beboerparkering kan medføre, at ansatte, studerende mv. i højere grad parkerer umiddelbart uden for Ringgaden, hvilket kan påvirke beboelsesområderne langs Randersvej. Områderne er derfor udpeget som steder der er underobservation i forbindelse med indførelsen af beboerparkering.

STØJHANDLINGSPLAN 2018

I støjhandlingsplan 2018 udpeges støjbelastede boliger i Aarhus. Den store trafikmængde på Randersvej medfører, at ejendomme langs Randersvej er kraftigt støjbelastede. Hvor der ikke er sammenhængende højt byggeri, går støjbelastningen ind i de bagvedliggende områder. Det er vanskeligt at reducere støjen langs Randersvej, da der umiddelbart ikke er planer om at reducere trafikmængden eller hastigheden, og Randersvej er allerede forsynet med støjreducerende asfalt.

Støj på facaderne bør håndteres med støjreducerende facader og vinduer, så belastningen i boligerne er reduceret. Af Kommuneplan 2017 fremgår det, at "Ny bebyggelse til støjfølsom anvendelse i eksisterende bymiljøer sikres gode indendørs støjforhold og gode miljøer på udendørs opholdsarealer". Nybyggeri langs Randersvej kan for eksempel fungere som afskærmning for bagvedliggende bolig- og opholdsarealer.



TEKNIK OG MILJØ
Aarhus Kommune

Planafdelingen
Karen Blixens Boulevard 7
8220 Brabrand

