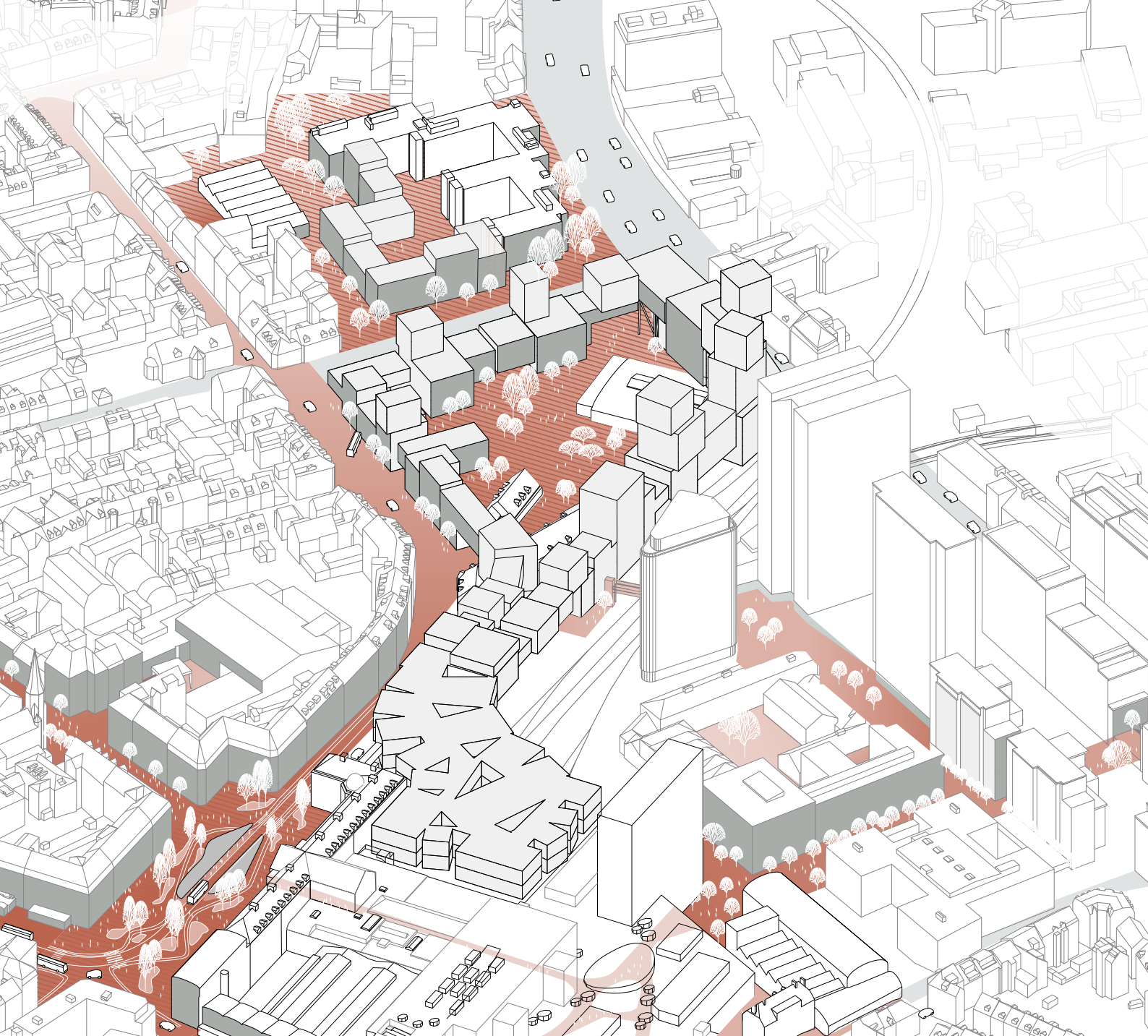




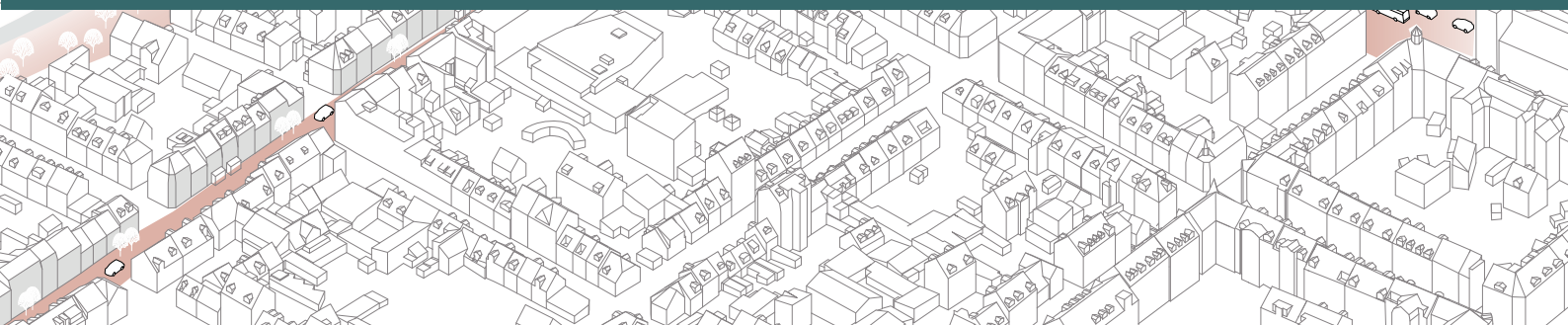
BANEGÅRDSKVARTERET AARHUS C

LIVET I CENTRUM

Forslag til Helhedsplan

Marts 2021

TEKNIK OG MILJØ
Aarhus Kommune



RESUME

Helhedsplanen for Banegårdskvarteret er den overordnede ramme for de aktuelle og kommende byudviklings- og anlægsprojekter i området. Det er udvikling af Rutebilstationsgrunden og de tilstødende DSB Ejendomme arealer, projekter ved Banegraven, samt en eventuel fremtidig planlægning for arealerne ved Politigården. Derudover er det de store forandringer på pladser og gader som Mobilitetsplan for Midtbyen og anlæg af letbane / BRT (Bus Rapid Transit) projektet medfører.

Helhedsplanen er dermed rammen for de mange beslutninger, projekter, ombygninger og opgraderinger der vil følge i de kommende år. Det er rammerne for kommende lokalplaner i området og helhedsplanen skal sikre fælles retning for borgere, politikere, ejendomsudviklere, bygningsejere, trafikelskaber og virksomheder når dilemmaer og interessekonflikter opstår i den kommende udvikling af området.

I foråret 2018 igangsatte Teknik og Miljø helhedsplanlægningen. Som grundlag for planlægningen er der udarbejdet en vision for området. Visionen er blevet til på baggrund af en omfattende proces med inddragelse af borgere, interessenter, faglige eksperter og Teknisk Udvalg. Områdets erhvervsdrivende, trafikoperatører samt Kulturmiljørådet, Ældrerådet og Handikaprådet er ligeledes blevet hørt og inddraget både i udarbejdelsen af visionen og helhedsplanen.

I juni 2020 vedtog Byrådet en række forudsætningsgivende principper for håndtering af mobiliteten i helhedsplanområdet. Herunder at en ny busterminal skal placeres i området øst for Aarhus H.

Helhedsplanen tager udgangspunkt i disse mobilitetsprincipper samt en række andre projekter, som aktuelt er i gang eller under overvejelse inden for planområdet, blandt andet VVM-undersøgelse for Letbane / BRT mellem Aarhus H og Brabrand. Teknik og Miljø forventer samtidigt, at planlægning af byudvikling på Rutebilstationsgrunden og DSB Ejendommens tilstødende arealer øst for Aarhus H vil blive igangsat i løbet af 2021.

Helhedsplanen bygger desuden videre på mål og strategier fra gældende planlægning, som Kommuneplan 2017, Mobilitetsplan for Midtbyen, Cykelhandlingsplan 2017, Parkeringspolitikken, Højhuspolitikken og Fodgængerstrategien.

Visionen for Banegårdskvarteret sætter baren højt og byudvikling skal bidrage positivt til byens liv og funktionalitet. Udviklingen af Banegårdskvarteret skal ikke tænkes ud fra standardløsninger, men skal sikre, at kvarteret bliver et attraktivt sted at bo i, arbejde i, opleve og opholde sig i, og hvor mennesket er i centrum. Her skal hverdagsfunktioner, rekreative områder, boliger, arbejdspladser, kulturliv og institutioner placeres indenfor kort afstand og kunne nås til fods, på cykel eller med kollektive transportformer. Her udnyttes at alt er indenfor rækkevidde uden brug af bil.

Helhedsplanen sætter rammerne for området som et funktionelt og attraktivt mobilitetsknudepunkt med en velfungerende og effektiv trafikafvikling, kollektivt transporttilbud og gode forhold for de grønne og aktive mobilitetsformer. Her ved bidrager helhedsplanen til opfyldelse af kommunens målsætning til reduktioner af CO₂ i 2030.

Banegårdskvarteret er Aarhus' tættest bebyggede, mest travle og aktive bydel og byens funktionelle og infrastrukturelle centrum. Aarhus har de seneste år opnået en rolle som center i den østjyske millionby, og området omkring Banegården, udgør det næsten symbolske center i hele den østjyske vækstakse. Det er stedet hvor intensiteten er højest, hvor mangfoldigheden er størst.

Foruden mobilitet har helhedsplanen også fokus på, at området skal være mere grønt og håndtere regnvand samt opmærksomhed på klimastrategien. Der er byudviklingsprincipper om et mangfoldigt byliv, med detailhandel, nye institutioner samt sport- og fritidsaktiviteter som en integreret del af udviklingen. Og en målsætning om variation i boligstørrelser og ejerformer samt at der skal være almene boliger. Der er vist en bystruktur med gadeforløb og randbebyggelse hvor der er aktive og udadvendte funktioner i stueetagen.

Endeligt er der i forbindelse med planlægningen foretaget en miljøvurdering som viser, at helhedsplanen vil have en begrænset men positiv indvirkning på miljøet. Ændringerne af trafikken i området, giver bedre vilkår og fremkommelighed for den kollektive trafik og fodgængere. Den gennemkørende biltrafik, skal være på det omkringliggende vejnet og vil i myldretiden blive afviklet lidt langsommere. Helhedsplanens forslag til trafiksikkerhed, flora og fauna, regnvandshåndtering og kulturmiljø er positive bidrag.



Orientering - Området og konteksten (Luftfoto: Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, SDFE)



Park Allé i dag

FORORD

Banegårdskvarteret er Aarhus' pulserende hjerte. Området er et centralt trafikalt knudepunkt og en vigtig indgangsport til Aarhus, som dagligt byder tusindvis af mennesker velkommen til byens kultur-, handels- og byliv. Banegårdskvarteret er også præget af historiske bygninger og ikonisk arkitektur, som har en stor betydning for rigtig mange aarhusianere og byens kulturhistorie.

Banegårdskvarteret er under udvikling, og denne helhedsplan skal sikre at de overordnede og strategiske ramme for planer og projekter i området er på plads. Mennesket skal være i centrum, og Banegårdskvarteret skal være en attraktiv og blandet bydel fyldt med oplevelser, muligheder og liv. Her skal være godt at bo, færdes og opholde sig, og detailhandelen skal understøttes med gode forbindelser til de omkringliggende bykvarterer.

Samtidig skal området styrkes markant som mobilitetsknudepunkt. Banegårdskvarteret skal ikke kun tilbyde gode og effektive kollektive transportmuligheder, men også understøtte pladsbesparende, grønne og aktive mobilitetsformer, som gang og cykling.

Det skal være sikkert og trygt at færdes i området, og det skal være nemt at skifte og finde vej mellem de forskellige transportformer. Her skal stadig være plads til taxaer, varedistribution og ærindekørsel, mens den gennemkørende biltrafik vil i højere grad henvises til det omkringliggende vejnet.

Banegårdskvarteret har potentialer til at blive en funktionel og bæredygtig by, hvor byudviklingsprojekter kan kombineres med miljøvenlige mobilitetsformer og attraktive byrum. Her viser Aarhus, at vi går forrest i den grønne omstilling, og udviklingen af Banegårdskvarteret bidrager til vores målsætning om CO₂-neutralitet i 2030.

Helhedsplanen udspringer af den vision for Banegårdskvarteret, som er blevet formuleret på baggrund af en bredt favnende inddragelsesproces. Tak til alle borgere, interessenter, faglige eksperter og Teknisk Udvalg for den engagerede deltagelse samt de gode og vigtige bidrag til udviklingen af Banegårdskvarteret.

Sammen vil vi udvikle og skabe en levende bydel med mennesket i centrum - en god by for alle!

Bünyamin Simsek
Rådmand Teknik og Miljø



**FORSLAG
HELHEDSPAN FOR BANEGÅRDSKVARTERET**

Aarhus Kommune
Teknik og Miljø
Marts 2021

I samarbejde med
TRANSFORM, COBE, Urban Creators, Orbicon / WSP
og Tom Nielsen

Kontakt
Plan, Byggeri og Miljø / Teknik og Miljø
Aarhus Kommune
mail: pbm@mtm.aarhus.dk

LÆSEVEJLEDNING

Helhedsplanen viser projekter og planer indenfor området på det niveau, der er kendt i marts 2021. Der er ikke taget endelig stilling i Byrådet til disse projekter. Helhedsplanen ser derfor på de udfordringer og potentialer projekterne har, men tager ikke stilling for eller imod. Den videre udvikling og Byrådets stillingtagen til byudviklingsprojekterne vil således ske i særskilte planprocesser hvor der tages afsæt i helhedsplanens rammer og principper.

I forbindelse med tilblivelse af helhedsplanen er borgere, interessenter og internationale byudviklings- og mobilitets-eksperter blevet inddraget på møder, byvandring og ved en konference og resultatet heraf indgår i den vision som helhedsplanen hviler på. Derudover er områdets aktører, erhvervsdrivende og trafikoperatører blevet hørt og inddraget igennem workshops. Kulturmiljørådet, Ældrerådet og Handikaprådet er ligeledes blevet inddraget af flere omgange i forbindelse med udarbejdelse af helhedsplanen.

1

Resume	2
Forord	5
MÅLSÆTNING & VISION	9
Vison	11
Et grønt mobilitetshjerte	13
Livet i centrum	14
Hovedgreb	15

2

BAGGRUND	17
Et historisk rum for trafik	18
Landskabelige træk	21
Kulturarv - <i>Byrum</i>	22
Kulturarv - <i>Bygninger</i>	24
Kulturinstitutioner	27
Udfordringer	28
Potentialer	30

3

MOBILITETSPLAN	33
-----------------------	-----------

4

UDVIKLINGSPRINCIPPER	41
Med mennesket i centrum	43
Udviklingsprincipperne - <i>kort fortalt</i>	45
1 Grøn levende by	46
2 Klimabydel	48
3 Tilpasning til ekstremregn	50
4 En mangfoldig by	52
5 Kulturmiljø og bevaring	54

5

DELOMRÅDER	57
Vision for Banegårdspladsen	58
Forudsætninger	60
Mobilitetsrummet	61
Principper	62
Visionen	64
Udviklingsprojekter i Banegårdskvarteret	66
Rutebilstationsgrunden	68
<i>Designprincipper</i>	71
Politigrunden	72
Et grønt armbånd	73
Banegårdskvarteret - Visionplan	74



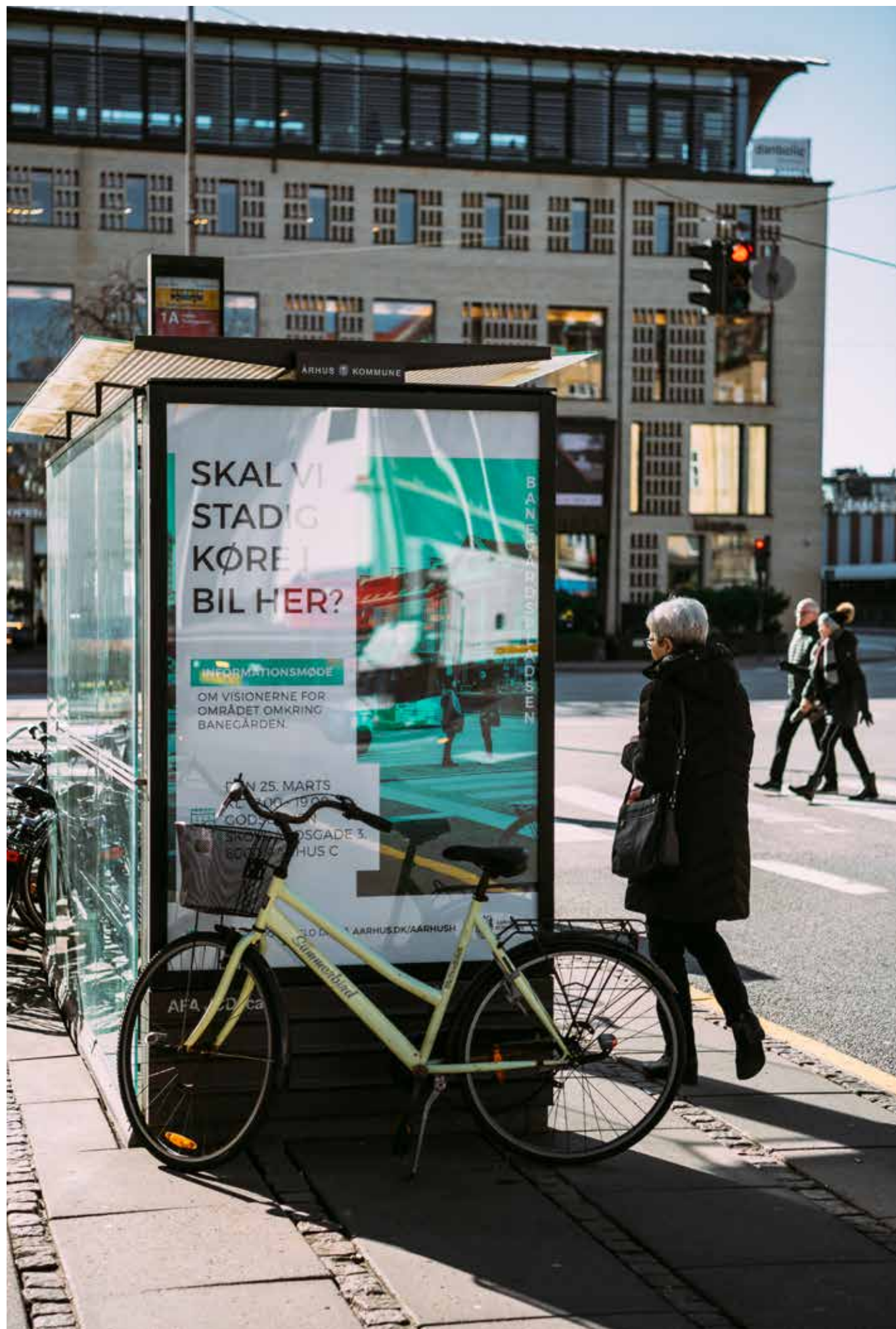
Strøget som vigtig flow- og handelsakse i Banegårdskvarteret

MÅLSÆTNING & VISION

”Banegårdskvarteret er hjertet i byens pulserende centrum. Kvarteret er en vigtig indgangsport til Aarhus, som dagligt byder tusindvis af mennesker velkommen til byens kultur-, handels- og byliv. Det er først og fremmest en bydel for mennesker.

En god by for alle - unge, seniorer, børn og voksne...”

- Uddrag af vision for Banegårdskvarteret, Teknik og Miljø Aarhus Kommune



VISION

”Banegårdskvarteret er **hjertet i byens pulserende centrum**. Kvarteret er en vigtig indgangsport til Aarhus, som dagligt byder tusindvis af mennesker velkommen til byens kultur-, handels- og byliv.

Det er først og fremmest en **bydel for mennesker**. En god **by for alle** - unge, seniorer, børn og voksne.

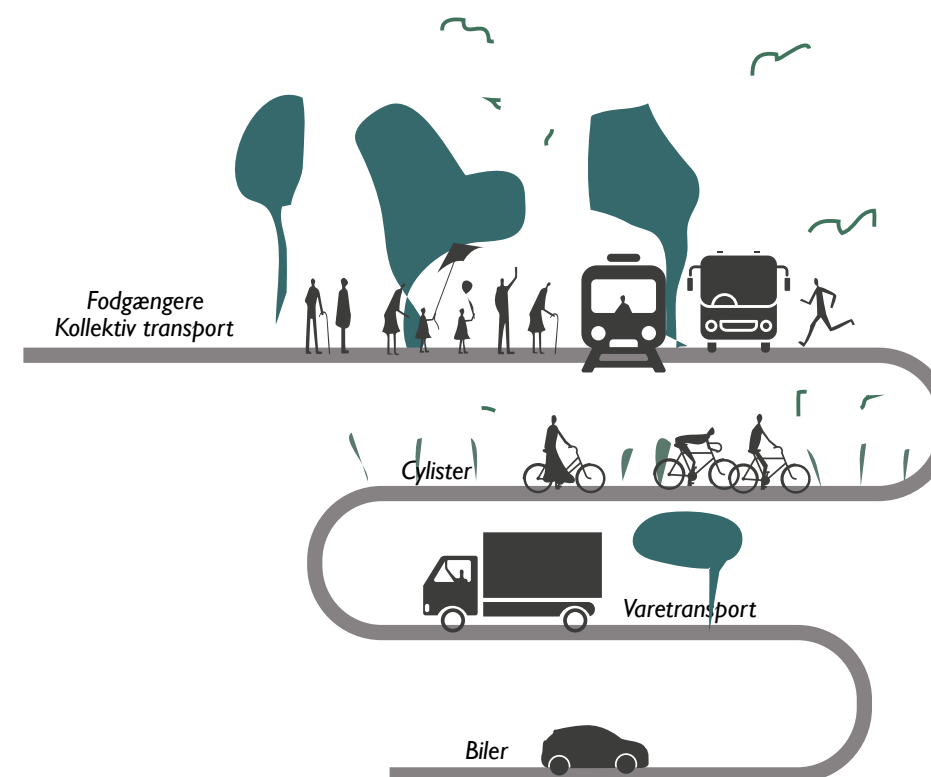
Banegårdskvarteret er en **tæt by** og et **urbant kraftcenter** med mange funktioner, tilbud, boliger og arbejdspladser. Det er her omstillingen af Aarhus til **storby** er særlig tydelig.

Her er **attraktive byrum** og bæredygtige rammer for byliv, og den sparsomme plads forener funktionel kvalitet med gode opholdssteder i grønne og attraktive omgivelser. Her viser Aarhus, at vi går forrest i den **grønne omstilling**.

Området omkring Aarhus H er det vigtigste **knudepunkt for den kollektive trafik i byen**. Pladser og gaderum fremmer derfor gang, fysisk bevægelse og **tilgængelighed for alle**. Særligt i de områder, hvor der færdes mange mennesker, er **fodgængere** og den **kollektive trafik** prioriteret, f.eks. på Banegårdspladsen og Park Allé.

Banegårdskvarteret er en del af et **bevaringsværdigt bymiljø** med en særlig **karakter og skala**. Her indgår det nye i respektfuld sammenhæng med historiske og bevaringsværdige bygninger og kulturmiljøer.”

- Vision for Banegårdskvarteret, Teknik og Miljø - Aarhus Kommune



***Mobilitet som motor for
byliv, byrum og byudvikling***

ET GRØNT MOBILITETSHJERTE

Visionen for Banegårdskvarteret sætter baren højt og byudvikling skal bidrage positivt til byens liv og funktionalitet. Udviklingen af Banegårdskvarteret skal ikke tænkes ud fra standardløsninger, men skal sikre, at kvarteret bliver et godt eksempel på en velfungerende bydel. Her skal hverdagsfunktioner, rekreative områder, boliger, arbejdspladser, kulturliv og institutioner placeres indenfor kort afstand og kunne nås til fods, på cykel eller med kollektive transportformer. Alt sammen som en del af en mere bæredygtig, effektiv og funktionel bydel. Her udnyttes at alt er indenfor kort afstand.

Visionen for Banegårdskvarteret bidrager til den grønne omstilling ved at omstrukturere de forskellige trafikformer. Fodgængerne, den kollektive transport og cyklisterne skal prioriteres og bilkørsel henvises i højere grad til det omkringliggende vejnet.

Borgere og virksomheder, som bruger eller bosætter sig i området, vil gerne bidrage til en bæredygtig udvikling og spare på udledningen af CO₂. De vil derfor i høj grad vælge aktive og kollektive transportformer og stille krav til en nytænkning af måden vi bor og færdes i byen på.

Som byens grønne mobilitetshjerte skal Banegårdskvarteret gå forrest med et stort attraktivt udbud af kollektive transportformer og udviklingen af byens fysiske elementer som byrum og bygninger. I Banegårdskvarteret skal den grønne omstilling være særlig tydelig i vores bevidsthed.



LIVET I CENTRUM

Banegårdskvarteret er Aarhus' tættest bebyggede, mest travle og aktive bydel og byens funktionelle og infrastrukturelle centrum. Aarhus har de seneste år opnået en rolle som center i den østjyske millionby, og området omkring Banegården, som centralt og næsten symbolsk center i hele den østjyske vækstakse. Det er stedet hvor intensiteten er højest, hvor mangfoldigheden er størst, og hvor både byen og regionen viser sit ansigt og sine værdier særligt tydeligt.

Helhedsplanen for Banegårdskvarteret er værdigrundlaget for de mange beslutninger, projekter, justeringer, ombygninger og opgraderinger der vil følge i de kommende år.

Helhedsplanen er grundlaget for kommende lokalplaner i området og fungerer som et fælles værdikompas som borgere, politikere, ejendomsudviklere, bygningsejere, trafikselskaber, virksomheder m.fl. kan bruge til at afdøre de dilemmaer og interessekonflikter, der nødvendigvis opstår, når mange mennesker skal dele et lille område.

Helhedsplanens bærende værdier er sameksistens og mangfoldighed, intensitet og bæredygtighed. Alt sammen med fokus på livet i centrum og mennesket først.

Når en bærende værdi er mangfoldighed, er det vigtigt at fastslå, at enkeltstående interesser og grupperinger ikke skal kunne monopolisere vigtige steder i området. Det kan både være adfærd i det offentlige rum, mobilitetsgrupper eller områdets anvendelser. Helhedsplanen skal sikre plads til alle.

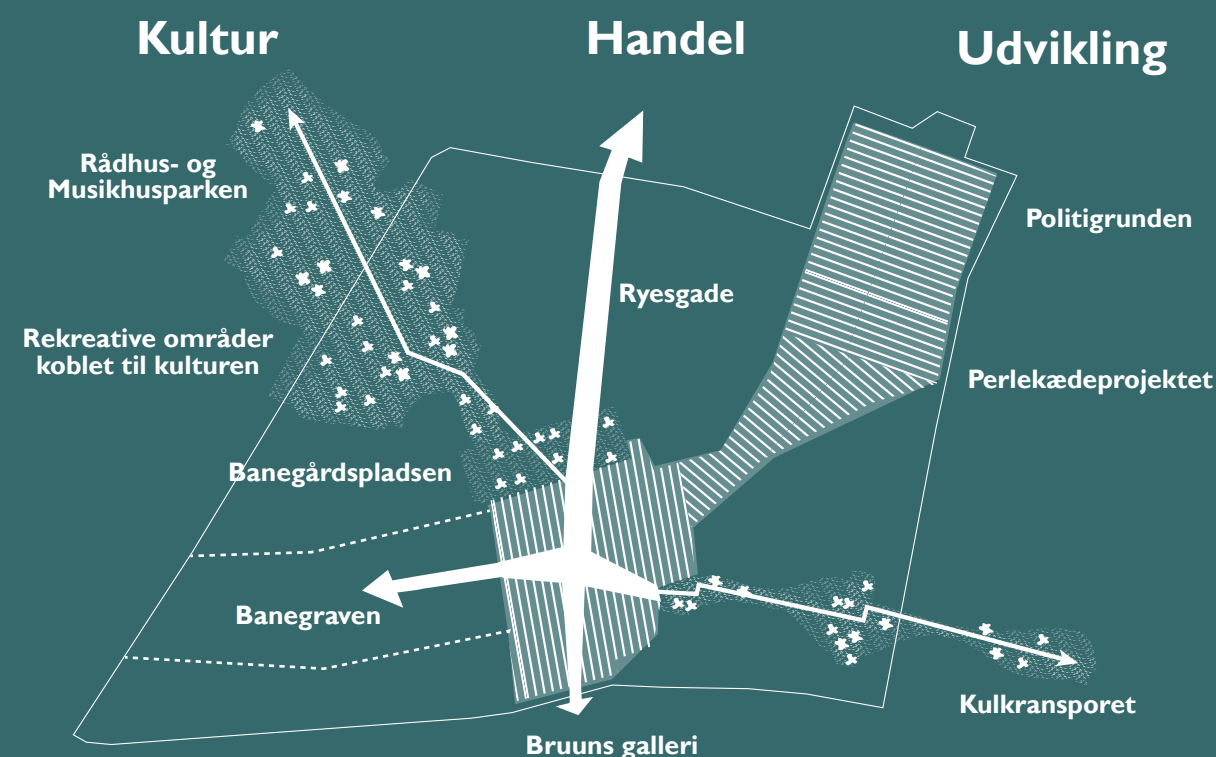
Når en bærende ide er intensitet, bliver det vigtigt at diskutere hvilken slags intensitet, og hvilke rammer den skal udspille sig i. Banegårdspladsen er det byrum i Østjylland med den højeste intensitet af mennesker, og her peger helhedsplanen netop på, at arkitekturen kan skabe de klare og rolige omgivelser, som giver en attraktiv ramme for at kunne opleve og sætte pris på intensiteten og mangfoldigheden.

Når en bærende ide er bæredygtighed, må alle projekter i området have høje standarder for bæredygtighed. Den kommercielle udnyttelse af området, som er naturlig og ønskelig fordi den er en del af byens dynamik, må guides og reguleres, så den bidrager til den nødvendige grønne omstilling. Målet er, at Banegårdskvarteret reelt bidrager til en bæredygtig omstilling og en bæredygtig levevis, som giver sunde og grønne rammer for mennesker.

HOVEDGREB

Gentænkningen af Banegårdskvarteret bygger på en udvikling af kvarteret ud fra tre overordnede spor, som danner baggrund for helhedsplanen udviklingsprincipper:

- **Kultur**
Sammenhæng til kulturen, som synliggør og leder til det aktive og udadvendte kulturliv i bymidten, som ligger i forlængelse af de rekreative områder i byen.
- **Handel og byliv**
Prioritering af handel og byliv i Midtbyen, med Strøget som hovedaksen, der forbinder de to ankerpunkter Aarhus Hovedbanegård med Bruuns Galleri og det historiske centrum med Latinerkvarteret.
- **Udvikling**
Gøre byen færdig med projekterne mellem Banegården og åens udmunding, der giver gader og pladser et pulserende liv som et supplement til Strøget og Åen, som det tredje og sidste ben i bylivstrekanen. Udviklingsprojekter, der rummer en blanding af boligtyper, erhverv og udadvendte funktioner.





Forslag til Omlægning af Trafikken på Banegaardspladsen (rettigheder tilhører Rigspolitiet)

2

BAGGRUND

“Kulturarven skal indgå som en ressource i Aarhus’ udvikling. Potentialerne i Aarhus’ kulturmiljøer skal bringes i spil og bruges aktivt til at skærpe lokalområdernes særlige identitet, mens markante bygningsværker skal sikres som tydelige kendingsmærker. Vi skal generelt have blik for at bringe historien om Aarhus med videre i byens forandring og skabe adgang til historien for aarhusianerne nu og i fremtiden”

- Kommuneplan 2017, Aarhus Kommune



Pladsen foran Aarhus Hovedbanegård, 1905 (Ukendt fotograf, rettigheder tilhører Den Gamle By)



Banegården, den nuværende og 3. banegård, 1929 (foto af Emil Andersen Ebbesen - Rettigheder tilhører Den Gamle By)

ET HISTORISK RUM FOR TRAFIK

I forbindelse med industrialiseringen ændrede bybilledet sig markant. Jernbanen kom til Aarhus i 1862 og blev afsættet til byens udvikling i nyere tid. Aarhus blev herefter en lille storby. Udviklingen gik så stærkt, at tre banegårdsbygninger afløste hinanden inden for en kort årrække. Storbyens dynamik og forandring var særlig tydelig her. Ændringen af området med det seneste banegårdsprojekt fra 1929, havde mærkbare konsekvenser for ikke alene en langt bedre forbindelse til de sydlige dele af byen, men også for en styrket sammenhæng med den gamle købstad- og middelalderbys kerne. Denne udvikling var startet med anlæggelsen af Ryesgade i forlængelse af Søndergade i 1870 og igen forbedret med etableringen af Skt. Clemens Bro i 1884. Med Høeg-Hansens plan fik Aarhus en storbyarkitektur som sammen med Aarhus Rådhus fra 1940'erne, senere har været et billede på det "moderne Aarhus".

Ældre fotos fortæller os flere ting: Ambitionen for og skalaen på banegårdskomplekset fra 1920'erne var høj. Meget havde allerede ændret sig siden jernbanen blev etableret i 1862 og som altså var startskuddet til byens markante ekspansion.

Fotos fra 1920'erne viser en monumental banegårdsarkitektur, med kun få fodgængere og få cyklister, en sporvogn og et par biler på pladsen. Med tiden er særligt busser og biler blevet den mest dominerende trafikform på pladsen. Siden

1930'erne blev byen først og fremmest planlagt i forhold til at fremme kørende trafik og etablere så direkte transportveje til havnen og indfaldsvejene som muligt. I de seneste 20 til 30 år er udviklingen i det centrale Aarhus dog gået i en anden retning. Ønsket har været at gøre mere plads til mennesker og byliv frem for biler. Aarhus Å blev genåbnet og dermed en stor trafikåre nedlagt i 1990'erne, og i 2010'erne blev havnegaderne omdannet til Havnepladsen, som vi kender den i dag. Men Banegårdspladsen er stadig en plads præget af mange forskellige trafikformer.

Den udvikling Aarhus gennemgår i disse år minder på nogle måder om den hastige udvikling, som byen var igennem for over 100 år siden. Vores indretning af samfundet er anderledes end dengang - i dag er det ikke i lige så stor udstrækning "håndens arbejde", der trækker den økonomiske udvikling - men den er stadig funderet på mennesker, mange mennesker. Aarhus en meget større by end for godt 100 år siden, med et endnu større antal mennesker, og der er for alvor brug for at gentænke byens centrale rum for trafik.

"Målestokken" for indretningen af de offentlige rum skal tage udgangspunkt i den menneskelige skala. Mængden af trafik betyder, at trafikknudepunktet må gentænkes, så attraktive byrum kan understøtte trafikafviklingen og skabe sammenhæng i hele Banegårdskvarteret.



Banegårdspladsen set mod Ny Banegårdsgade, 1961 (foto af Børge Venge - Rettigheder tilhører Den Gamle By)



Ét markant grønt hjerte i byen - Rådhusparken



Frederiks Allé deler 2 markante grønne parker i byens centrum, Musikhusparken og Rådhusparken



Grønne åndehuller - Centralværkstedet



Knobsrud af grønt i byen - Kulkransporet



Området er knudepunkt mellem 3 markante landskabelig træk - Ådalen, Riis Skov og Marselisborg Skovene

LANDSKABELIGE TRÆK

TRE LANDSKABELIGE TRÆK

Lavtliggende ådale og store skovarealer, der strækker sig fra den tætte by og ud i det åbne land, er nogle af de landskabelige træk, som er markante for Aarhus. Brabrand Sø, Riis Skov og Marselisborg Skovene er alle bynære landskaber, som har en høj rekreativ værdi for Aarhus. Skovene markerer byens højdepunkter, og er samtidig en landskabelig kobling mellem byen og kysten. Brabrand Sø og Årsløvs Eng sø er kendetegnet ved et lavtliggende landskab, som er omgivet af vådområder - dette landskab kan følges helt ind til den tætte bykerne. De markante landskabelige træk udviskes, som man bevæger sig mod centrum, hvor bygninger og belagte flader blokerer for de blå/grønne-forløb.

ÉT STORT KUNSTIGT LANDSKAB

Udover disse landskaber er Banegraven et stort kunstigt landskab, som giver en visuel forbindelse fra det mest centrale Aarhus og ud i landskabet. Her kan solen trænge helt ind til byens centrum på de korte dage, hvor solen står lavt på himmelen. Samtidig fungerer Banegraven som et identitetsgivende træk, idet den tydeligt skiller Frederiksbjerg fra bymidten.

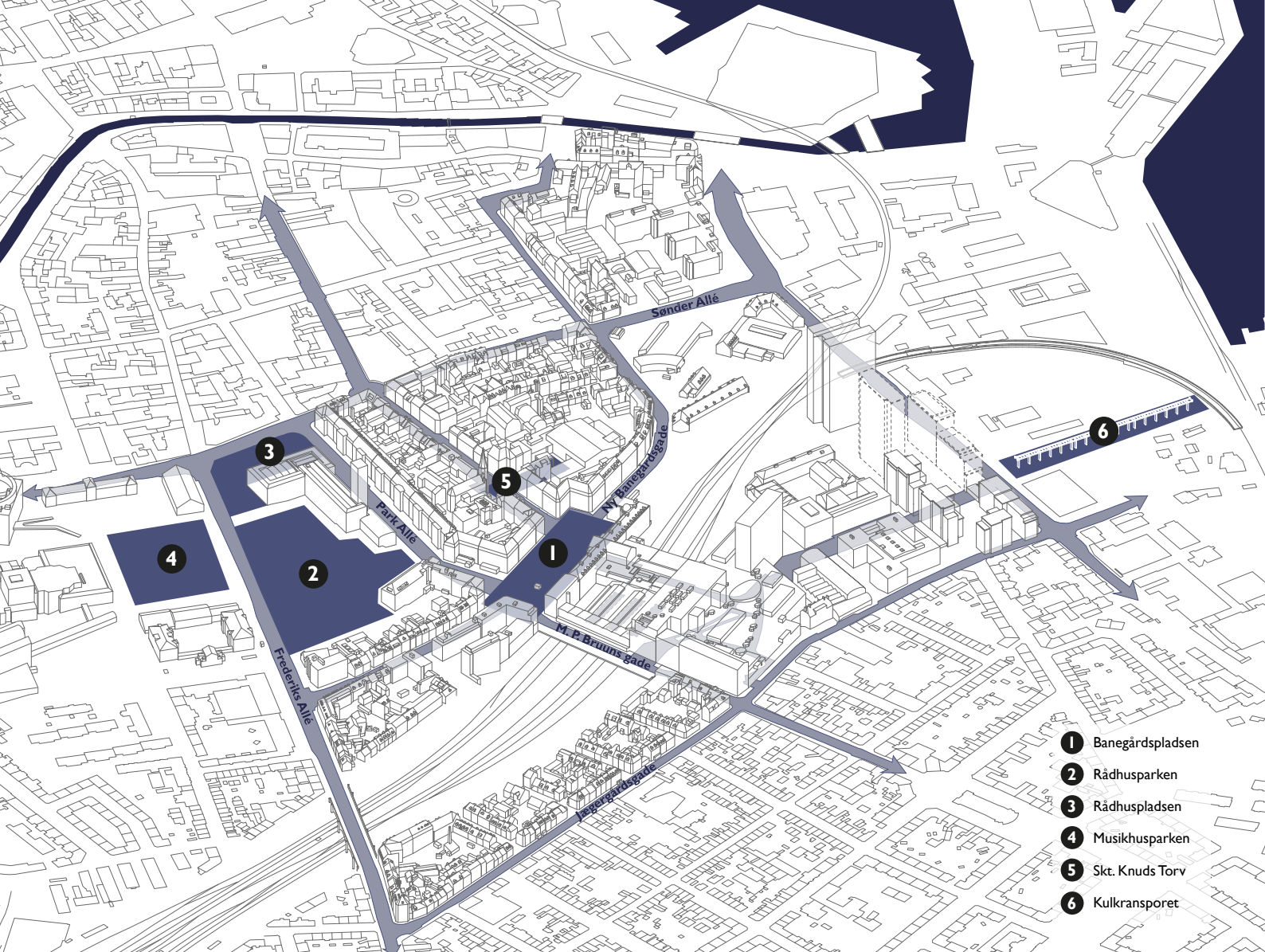
SAMMENBINDING MED MIDTBYEN

For at skabe større sammenhæng mellem de markante landskabelige elementer, skal Banegårdskvarteret i højere grad gribe fat i ådalen og skovene.

Der er et stort potentiale i at synliggøre landskabet i byen som et identitetsskabende træk for både Banegårdskvarteret og Aarhus centrum. Her kan det grønne antage en mere urban karakter og kobles med pladser, gadeforløb samt håndtere regnvand fra bydelen.

De omkringliggende landskabelige elementer kan få en større betydning i det centrale Aarhus. På trods af byens tæthed og funktion som trafikalt knudepunkt, med hårdt belagte overflader, er det vigtigt at flere landskabelige elementer fylder mere i bymidten. Træer og beplantning er med til at bryde med de trafikktunge gaderum, som f.eks. Banegårdspladsen, og kan sikre både gode opholdszoner. Beplantning kan også indgå som nedslagsområder ved ekstremregn og dermed hjælpe det overordnede kloaksystem. Inkorporering af træer og beplantning i byrummene, skal udspringe af de tre store landskabelige træk, så koblingen til dem bliver tydeligere i bykernen i fremtiden.

Med den aktuelle bystruktur er det ikke muligt at skabe nye store rekreative områder indenfor Banegårdskvarteret. Helhedsplanen fokuserer derfor på at synliggøre sammenhænge mellem de eksisterende områder, men også på at bidrage til forbedret luftkvalitet, mikroklima og muligheden for øget faunadiversitet til glæde for dyr og insekter. Koblingen mellem by og landskab, skal gøre kvarteret til et mere attraktivt sted at bo og understøtte den byudvikling, der kommer til at ske i området i de kommende år.



KULTURARV BYRUM

BANEGÅRDSOMRÅDET

Området omkring Aarhus Hovedbanegård har været underlagt strukturmæssige, terrænmæssige og arkitektoniske ændringer flere gange siden den første banegård blev opført i 1862. Den lå ca. halvanden etage lavere end den nuværende banegårdsbygning. I 1875 blev forgængerer for M. P. Bruuns Bro bygget i sammenhæng med en nyanlagt M.P. Bruuns Gade. Broen var dog for smal til den tiltagende trafik til de nye boligkvarterer ved Frederiksbjerg og blev afløst af en bredere bro i 1922, hvor banegraven også blev udvidet. I den forbindelse forsvandt Halls Gade langs den sydlige del af banegraven, til fordel for en smallere Hallssti, og husrækkerne i de små diagonale sidegader fra Jægergårdsgade blev reduceret. I tilgift blev der et mere markant og væsentligt bredere kig til ådalen mod vest over baneterrænet.

Med opførelse af det nuværende banegårdskompleks fik Banegårdspladsen sin endelige stringente og karakteristiske form. En samlet plan, som omfattede Park Allé og den sydlige del af Ryesgade, bevirkede, at bydelen ændrede karakter - nye byrum opstod og banegårdsområdet, med det lidt senere Rådhus, blev til et væsentligt tyngdepunkt i Aarhus.

Kigget til Skt. Pauls Kirke, for enden af M.P. Bruuns Gade, er vigtigt og med til at understøtte områdets stringente gadestruktur. I den modsatte retning ligger Rådhuset let vinklet og med Rådhusårnet som pejlemærke. Disse kig er betydningsfulde, og er med til at skabe en forståelse for, hvor man er i byen.



Rutebilstationen set fra Badeanstalten, 1935 (foto: xxx)



Banegraven - Et særligt skår i byen



M. P. Bruuns gade - Karakteristisk kig i byen, Rådhusårnet som bindeled

RÅDHUSOMRÅDET

Aarhus Rådhus er fra 1941. Det var et moderne hus for sin tid, som i starten fik kritik for den anderledes og nye arkitektur, men på baggrund af samme, blev fredet med park og forplads i 1994. I parken ses stadig enkelte gravsten fra den tidligere kirkegård. Bebyggelsen i Park Allé blev etableret før Aarhus Rådhus, og var altså i en kort periode genbo til den kirkegård, der således førhen lå på de nuværende rådhusarealer.

GODSBANEOMRÅDET & RUTEBILSTATIONEN

Fra 1872 og indtil ca. 1929 ejede Statsbanerne det areal, hvor Rutebilstationen indtil nu har ligget. Statsbanernes godsbanefunktion og rangerareal kom senere til at høre hjemme på Mølleengen ved Skovgårdsgade. Rutebilstationen overtog arealet omkring 1930. Den første rutebilstation var en større bygning, der var indpasset i området. Den var med til at stramme de omkringliggende gadeforløb op - særligt Sønder Allé, som sammen med resten af Allégaderingen (Sønder Allé, Vester Allé og Nørre Allé) tegner strukturen for den sidste fysiske afgrænsning af den gamle købstadskerne.



Rådhusparken i dag - Pulserende grønt byrum med stisystem på tværs til Banegården



Banegårdspladsen - Stærkt defineret mobilitetsrum af den omkringliggende bebyggelse



Hallssti i dag



KULTURARV BYGNINGER

”Bygninger, der er udpeget i kommuneplanen som bevaringsværdige, fremgår af et særskilt bilag til kommuneplanens rammedel og kan ses på Aarhus Kommunes og Slots- og Kulturstyrelsens hjemmesider. Eventuelle ændringer af eksisterende forhold, herunder bebyggelsesforhold, facadeudformning, vindues- og altanudskiftning, skiltning, tilbygninger m.m. bør bidrage til at opretholde eller forbedre bygningens bevaringsværdi i sin helhed og detalje.”

- Uddrag af retningslinjer for bevaringsværdige bygninger, Kommuneplan 2017

I Danmark vurderes bygninger efter SAVE-metoden (Survey of Architectural Values in the Environment) og er bevaringsværdige, når de gives en samlet værdi mellem 1-4. Bevaringsværdi 1 er den højeste værdi, hvor der vil være de fleste hensyn at tage. Typisk gives fredede bygninger også en bevaringsværdi (- meget ofte værdi 1.). Bygninger, der udpeges som bevaringsværdige, optages i kommuneplanen og kan reguleres med lokalplanbestemmelser.

De bygninger, som nævnes i faktaboksen, udgør umiddelbart de mest markante i området. Nogle er ikonbyggerier, som Banegårdens hovedbygning (2) med vandrehal (6), Skt.

Pauls Kirke (8) samt, den meget homogene bebyggelse langs Park Allé (10). Hertil kommer de bygninger, der flankerer den nordlige del af Banegårdspladsen og de bygninger, som er rammen om den sydlige del af Ryesgade. Det er bygninger, der trods variation, er forholdsvis høje og med imponerende træk, bygget indenfor en periode på godt 20 år. Dertil er der bygninger, som er med til at kitte området sammen, og som også giver området kulturhistorisk vægt, herunder de mindre byhuse og de ældre/lave industribygninger.

Den mindre kvartersdannelse omkring Orla Lehmanns Allé og Kriegers vej har for eksempel en meget fin og noget underspillet rolle i den efterhånden store by. Her ligger en enklave af mindre byhuse, der på en måde minder om byhuse på den anden side af banegraven på Frederiksbjerg. Den lille, og i sin nære kontekst, lidt underspillede skala er værd at tænke ind, hvis der dannes en sammenhæng med bebyggelsen over banegraven.

De lave industribygninger, der ligger mod syd i rutebilstationsområdet langs banelegemet, er de sidste rester af det gamle godsbaneområde.

Enkelte bygninger, fredede som bevaringsværdige, skiller sig særligt ud:

1. Vester Allé 1.
Vester Allés kaserne. Ridehuset på hjørnet af Frederiks Allé og Vester Allé. Fra 1858-60 - oberst J.C.V Steensstrup. Fredet 1988. Bevaringsværdi 1.
2. Rådhuspladsen 2 og Park Allé 2.
Aarhus Rådhus. Fra 1938-42 - Arne Jacobsen og Erik Møller. Rådhuspladsen med ”Grisebrønden”, Rådhushaven, Rådhusgården og Rådhusparken med ”Agnete og Havmanden”. Fredet 1995. Bevaringsværdi 1.
3. Spanien 1.
Aarhus Kommunale Svømmehal og Badeanstalt. Svømmehallen og badeanstalten. Fra 1930-31 - Frederik Draiby og Niels Christian Skjøth. Fredet 1989.
4. Værkmestergade 7.
Centralværkstederne fra 1883, Smedien (Grovsmieden) og Boggiesrengøringsværkstedet (”Sibirien”) fra 1862, undtaget mellembygninger og tilbygninger samt den venstre af Drejerværkstedet fra 1862, afgrænset ved tværmuren i flugt med Sibiriens” østfacade. Fredet 1996.
5. Vester Allé 3.
Officersbygning Fra 1878. Bevaringsværdi 3.
6. Banegårdspladsen 1
Banegårdsbygning og vandrehal. og Ny Banegårdsgade 40 (”Posthuset”). Fra 1929 - K.T.Seest. Bevaringsværdi 2.
7. Ny Banegårdsgade 42.
Fra 1926. Bevaringsværdi 4.
8. Skt. Pauls Kirke. Fra 1884.
Bevaringsværdi 1.
9. Skt. Knuds Kirke.
Fra 1881. Bevaringsværdi 1.
10. Bebyggelse langs Park Allé.
Fra 1931. Aksel Høegh-Hansen. Bevaringsværdi 2.

Kulturstyrelsen er myndighed på fredninger - kommunen på bevaringsværdige bygninger.

Link til fredningsliste:
<https://www.kulturarv.dk/fbb/fredningsliste.htm>

De efterfølgende opførte bygninger, bl.a. en hal/garage til rutebiler, har i dag fundet ny anvendelse som madmarked, Aarhus Street Food. Der er bevaringsværdige bygninger på området. Herudover er der en enkelt bygning, der foreslås bevaret, trods den er uden for traditionel bevaringskategori. Bygningen har potentiale for transformation under hensyn til fortællende elementer”, og hele området danner en sammenhæng med jernbaneområdet og det udpegede kulturmiljø for Centralværkstederne, syd for banen.



Banegårdspladsen / Park Allé - Markant gul murstensbyggeri



Orla Lehmanns Allé - Clash mellem ”ny” og ”gammel” by



Sønder Allé - En del af Allégaderingen med kig midt Spanien



Centralværkstedet



Kulturinstitutionerne ligger sig i én sammenhængende zone, og ligger sig op ad de grønne/blå elementer i byen



Omkring Banegårdskvarteret er koncentrationen af kulturinstitutioner særligt høj

KULTURINSTITUTIONER

KVARTERET SOM DEL AF EN KULTURZONE

Banegårdskvarteret ligger i smørhullet mellem markante og stærke kulturinstitutioner, Musikhuset og AROS, og mere uformelle og skæve kulturelle byfunktioner, som Kulkransporet og Centralværkstederne. Potentialet i områdets placering, som samlende bykvarter mellem kulturinstitutionerne, er i dag uforløst. Banegårdskvarterets by- og gaderum har i dag en markant trafikal karakter, som overskygger det åbenlyse potentiale, der ligger i at synliggøre forbindelserne og dermed relationen imellem de mange kulturinstitutioner og funktioner i byens centrum.

STORT UDBUD AF KULTUR OG OPLEVELSER

Det er vigtigt, at den kommende udvikling af Banegårdskvarteret styrker opmærksomheden på kulturlivet i Aarhus, som i dag ligger sig op ad de grønne/blå/rekreative spor i Midtbyen. Flere mennesker og mere liv i kvarteret vil skabe øget efterspørgsel på kulturtiltag og aktiviteter i bykernen. Samtidig skal der med helhedsplanen gives plads og rum til flere og mere forskelligartede kulturtiltag. I Sydhavns-kvarteret, som er nabo til Banegårdskvarteret, er der i disse år startet

en omdannelse af et industriområde til et kulturelt hotspot for mange typer af kulturtiltag indenfor musik, scenekunst og kreative udadvendte aktører. Banegårdskvarteret ligger derfor midt imellem de mere formelle kulturinstitutioner vest for Frederiks Allé med bl.a. AROS, Musikhuset og Den Gamle By og det mere uformelle kulturliv i Sydhavnen, med kommende projekter som bl.a. Kulkransporet. Banegårdskvarteret skal derfor bygge bro og styrkes som bindeled mellem forskelligartede kulturoplevelser i Midtbyen.

SYNLIGHED I BYBILLEDET

Det er vigtigt at både gade- og byrum bidrager til at øge synligheden af kulturtiltagene. Det er afgørende at Banegårdskvarterets offentlige og fysiske rammer baner vejen for en mere sammenhængende by, hvor kulturinstitutionerne i højere grad markerer sig som en del af en samlet kulturzone, og ikke er solitære elementer uden relation til de øvrige kulturtilbud. Kulturen skal synliggøres i gaderummene med øget fokus på genkendelige belægninger, skiltning eller nye måder at indtænke wayfinding - og som institutioner i tæt kontakt med byens rekreative spor.



Banegraven - En markant bymæssig og landskabelig kvalitet eller ét stort byudviklingspotentiale?

UDFORDRINGER

TRAFIKAL FREDELIGGØRELSE

En stor udfordring i området, er den markante andel af trafik der strømmer igennem hovedgaderne: Park Allé, M. P. Bruuns Gade, Ny Banegårdsgade og Banegårdsgade. Foruden den kollektive trafik med by- og regionalbusser, er en stor del af trafikmængden privatbilister og varetransport. Det betyder, at gader og veje presses på bekostning af de bløde trafikanter. Den kollektive trafik er afhængig af gode forhold for bløde trafikanter. For at styrke den kollektive trafik er det væsentligt at cyklende og gående føler sig trygge. Derfor skal områdets mange gennemkørende biler køre på de omkringliggende gader.

BEDRE PLADSTIL BLØDETRAFIKANTER

Både fodgængere og cyklister har ringe betingelser i området i dag. Området er usikkert og farlige situationer kan opstå. Derfor skal Aarhus Kommune fremover have fokus på en ændret pladsfordeling, så de store fodgænger- og cykelstrømme, der dagligt skal til/fra og igennem området, får bedre vilkår.

WAYFINDING

De kollektive transportformer er i dag fordelt rundt i Banegårdskvarteret, og området vil også fremadrettet fungere som et decentralt mobilitetsknudepunkt. Brugere af den kollektive transport skal i højere grad guides rundt i kvarteret, når de skal skifte transportform. I dag er flere brugere udfordret af manglende skiltning og gode gangforbindelser. For at styrke Banegårdskvarteret som mobilitetsknudepunkt, er det væsentligt, at der findes løsninger på problematikken med wayfinding og skiltning, både i forhold til skift mellem transportformer og generel orientering i området.

GRØNNE OMRÅDER OG BYRUM

Banegårdskvarteret mangler i dag synlige forbindelser til de omkringliggende grønne og rekreative områder. Byen er belagt med meget asfalt og fliser, og kun få steder bryder træer og beplantning med de hårde overflader. Udviklingen af Banegårdskvarteret kræver en gentænkning af grønne by- og gaderum, så oplevelsen af bymidten løftes videre fra den traditionelle grå asfalt og betonfliser, til nye bystrøg med rekreativ værdi.



Bogsiden - Ubrugte byrum v. DGI



Gaderummet i Park Allé - hvem prioriteres og hvem skal vige?



Byen har flere bagsider - Busterminalen er ét af dem

BAGSIDER OG UTRYGHED

Adgangen til områdets vigtige funktioner, som Banegården og den offentlige transport, er hæmmet af barrierer og områdets bagsider. Områder, som generelt er dårligt belyste og mangler passiv overvågning, skaber dårlige overblikforhold og bidrager til følelsen af utryghed, særligt i døgnets mørke timer, og særligt hos nogle brugergrupper. Der bør i udviklingen være et klart fokus på tilgængelighed samt, tryghedsskabende og kriminalitetsforebyggende indretning.

BANETERRÆNET

Banegraven har igennem mange årtier været til debat både i Byrådet og blandt befolkningen, og Banegårdskvarteret er markant opdelt af baneterrænet, hvor Banegården med Bruuns Galleri er det bymæssige ankerpunkt mellem områdets to dele: City og Frederiksbjerg. Tre hovedforbindelser kobler området sammen på tværs: Frederiks Allé, M. P. Bruuns Gade og Spanien. Den tydelige adskillelse mellem City og Frederiksbjerg, er på den ene side med til at skabe en klar identitet for Frederiksbjerg som brokvarter, men adskiller også områderne fysisk.



Bagsiden af Posthuset - En stor parkeringsplads



Ny Banegårdsgade - smalt vejrum med begrænset plads til alle trafikgrupper



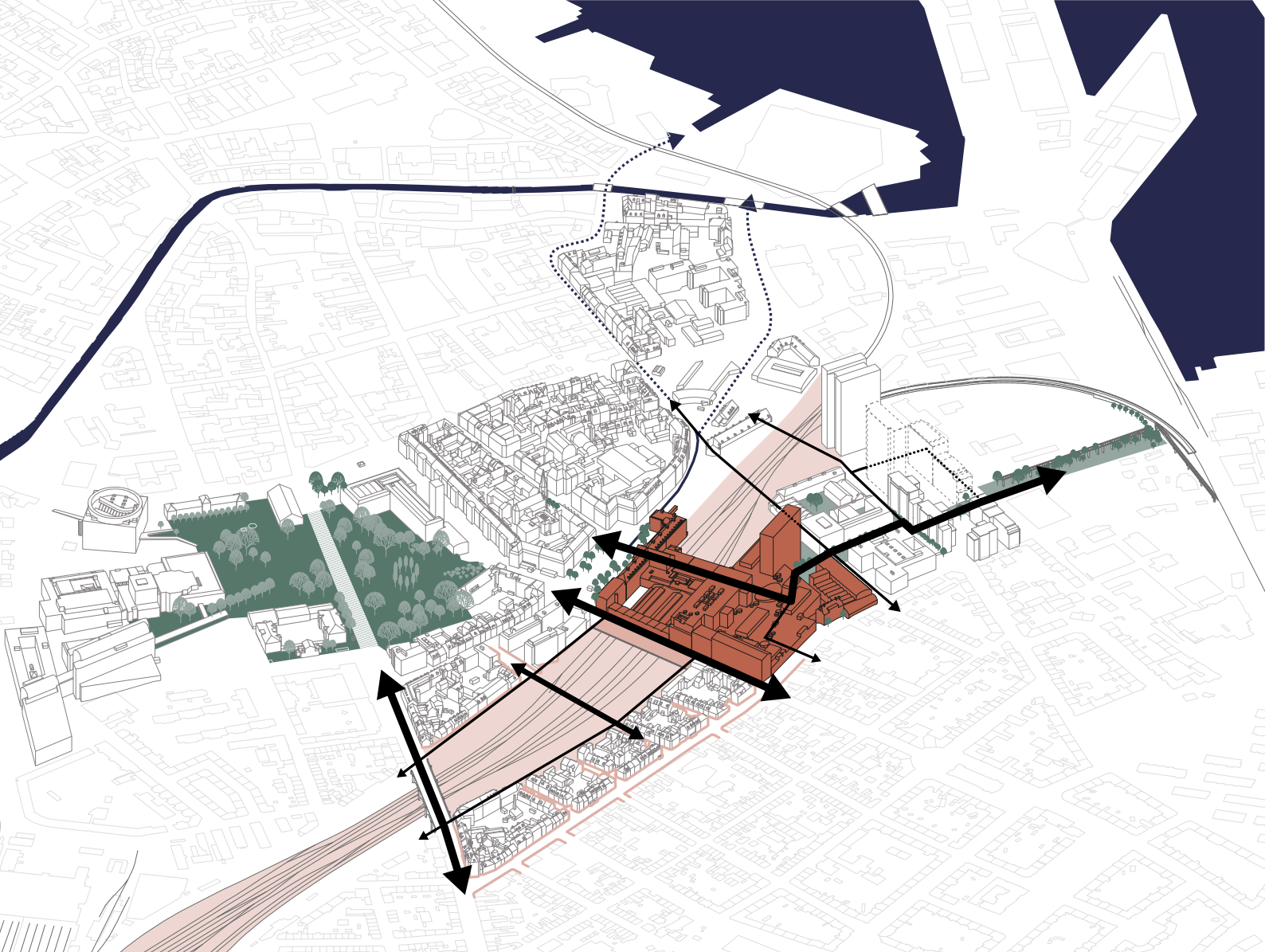
Banegårdskvarteret er stærkt påvirket af markant biltrafik langs hele området



Cykelparkering er en mangelvare - hvor skal vi parkere cyklerne?

CYKELPARKERING

Det er et stort problem for cyklister og andre aktive mobilitetsformer, at finde parkering i centrum i forbindelse med den kollektive trafik. De parkeringsmuligheder som findes i området, er generelt overbelastede og kan ikke rumme den forventede udvikling af cyklisme i Aarhus. Det er direkte hæmmende for kombinationsrejser med cykler og kollektiv trafik, at der ikke er god og velplaceret cykelparkering i international standard.



POTENTIALER

INDRETTET TIL MENNESKER

Banegårdskvarteret er byens mest centrale område, og fremstår i dag som et travlt trafikrum og gennemgang til handelslivet. Banegårdskvarteret er i relation til de mest anvendte og essentielle funktioner i City:

- Kollektiv transport
- Kulturliv
- Erhverv
- Boliger
- Handel og turisme
- Grønne/rekreative områder
- Aarhus Bugt og Å

Banegårdskvarteret rummer et stort potentiale for at synliggøre og udbygge relationerne til disse funktioner, så området omdannes fra et centralt trafikrum, med de udfordringer der medfølger, til at være et sikkert og trygt sted at opholde sig, med gode forbindelser til resten af Aarhus.

MENNESKET I MIDT(BY)EN

Banegårdskvarteret har gennem mange år været et meget sammen-sat område, hvor biler, busser og varetransport mv. er dominerende. Med helhedsplanen skal hierarkiet vendes på hovedet, og bilerne skal i højere grad vige pladsen for fodgængerne, den kollektive transport og for cyklisterne. Byens udvikling skal have mennesket i centrum. Det er en forudsætning for at skabe et godt bykvarter, hvor det er rart at færdes og opholde sig. Det betyder mere plads til byliv og mindre motoriseret trafik.

BANEGRAVENS UFORLØSTE POTENTIALER

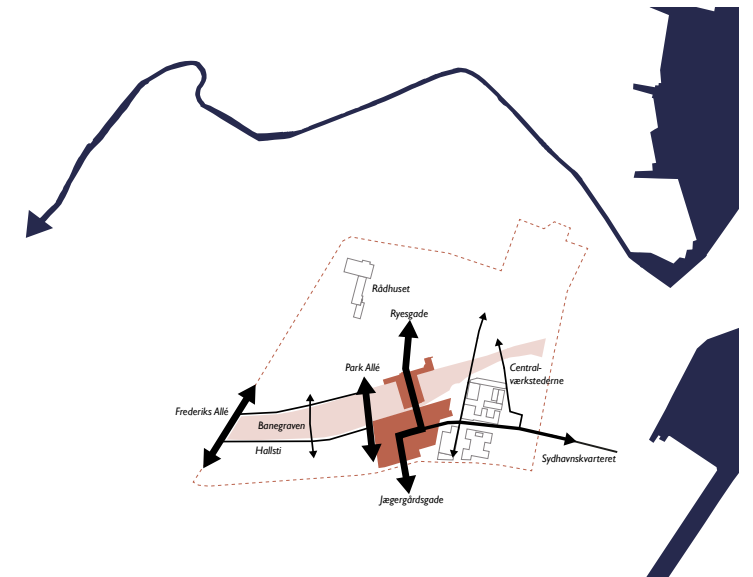
Banegraven vest for Aarhus H har et stort potentiale for at styrke ambitionen og visionen for Banegårdskvarteret.

Det er muligt at udvikle nye fysiske forbindelser i og over Banegraven med nedgange til perronerne, fx mellem Orla Lehmanns Allé og Frederiksbjerg, der sikrer et bedre sammenhængende Banegårdskvarter for fodgængere og cyklister og styrker koblingen til togtrafikken. Banegraven kan styrkes som et vigtigt grønt, åbent og historisk element ved at aktivere kanterne ved Bruuns Bro, Hallssti og Kriegersvej med nye udadvendte funktioner og byrum.

Endeligt er området ved Banegraven en oplagt mulighed for at løse mobilitetsfunktioner som cykelparkering og taxaholdepladser som en del af Banegårdskvarteret som et centralt mobilitetsknudepunkt.

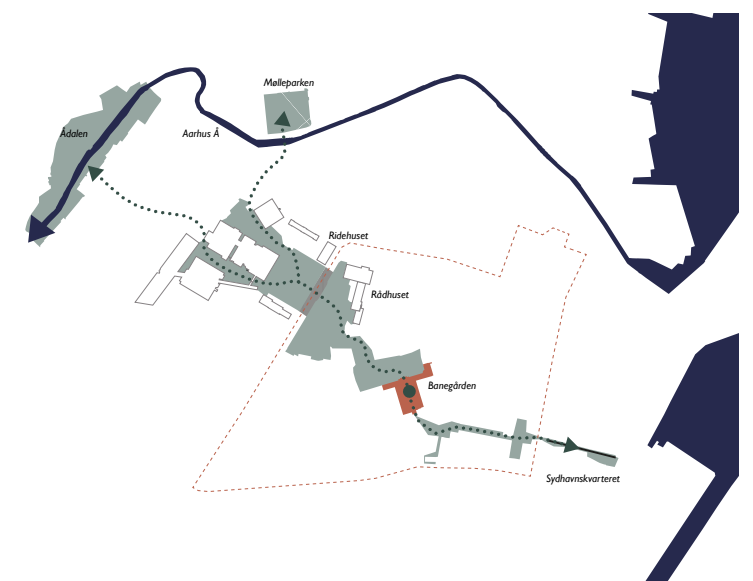
CENTRUM

Banegården er centrum for et stort flow af mennesker. Der er stort potentiale for nye forbindelser på tværs af banegraven, så byen hænger bedre sammen. Der er mulighed for at skabe nye sammenhænge og forbindelser på tværs af kvarteret og styrke forbindelsen til Banegården. Forbindelserne skal koble Frederiksbjerg, udviklingsområdet på Sydhavnen og City. Et styrket bymæssigt netværk af forbindelser vil styrke de relationer og synergier mellem mennesker, der bor og færdes i Banegårdskvarteret.



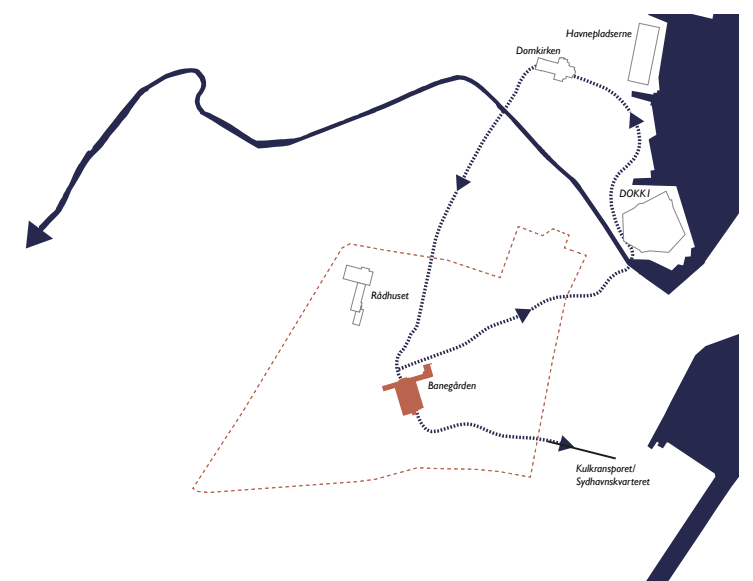
DET GRØNNE

Banegårdskvarteret favner to store grønne områder, Musikhusparken og Rådhusparken, som adskilles af Frederiks Allé. De markante grønne parker har forbindelse til Mølleparken, Aarhus Å og Godsbaneearealet. Der er et stort potentiale i fysisk og visuelt at forbinde de grønne træk i byen og styrke de rekreative værdier for byens brugere.



DET BLÅ

Øst for Banegårdskvarteret, kun få minutter væk til fods, ligger Aarhus Havn og mod nord ligger åen. De blå træk er karakteristiske og vigtige for Aarhus, og med Banegårdskvarterets beliggenhed, er der stort potentiale i at styrke forbindelserne og tilgængeligheden til åen, havneområderne og særligt Havnepladsen.





Trafikrummet ved Park Allé / Banegårdspladsen, i dag

3

MOBILITETSPLAN

“... de enkelte mobilitetsformer og løsninger betragtes som dele af ét samlet system, hvor alle mobilitetsfunktionerne ikke nødvendigvis skal placeres i direkte tilknytning til hinanden, men strategisk i området hvor sammenbindingen sker via et netværk af gode fodgængerforbindelser.”

- Uddrag af forudsætningsgrundlag for mobiliteten i helhedsplanen for Banegårdskvarteret, Teknik og Miljø Aarhus Kommune



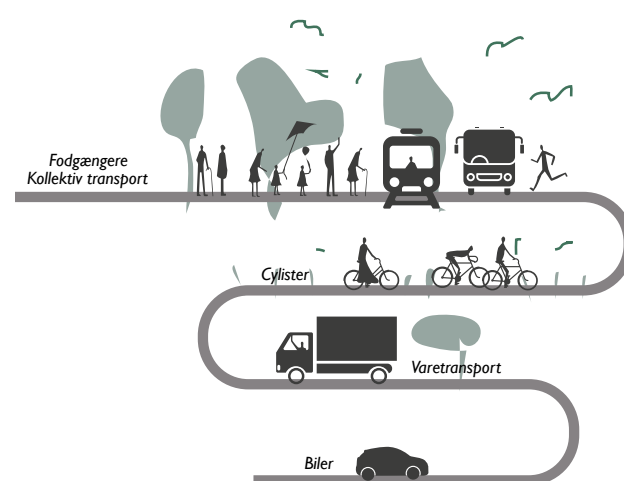
MOBILITETSPLAN

ATTRAKTIVT MOBILITETSKNUDEPUNKT

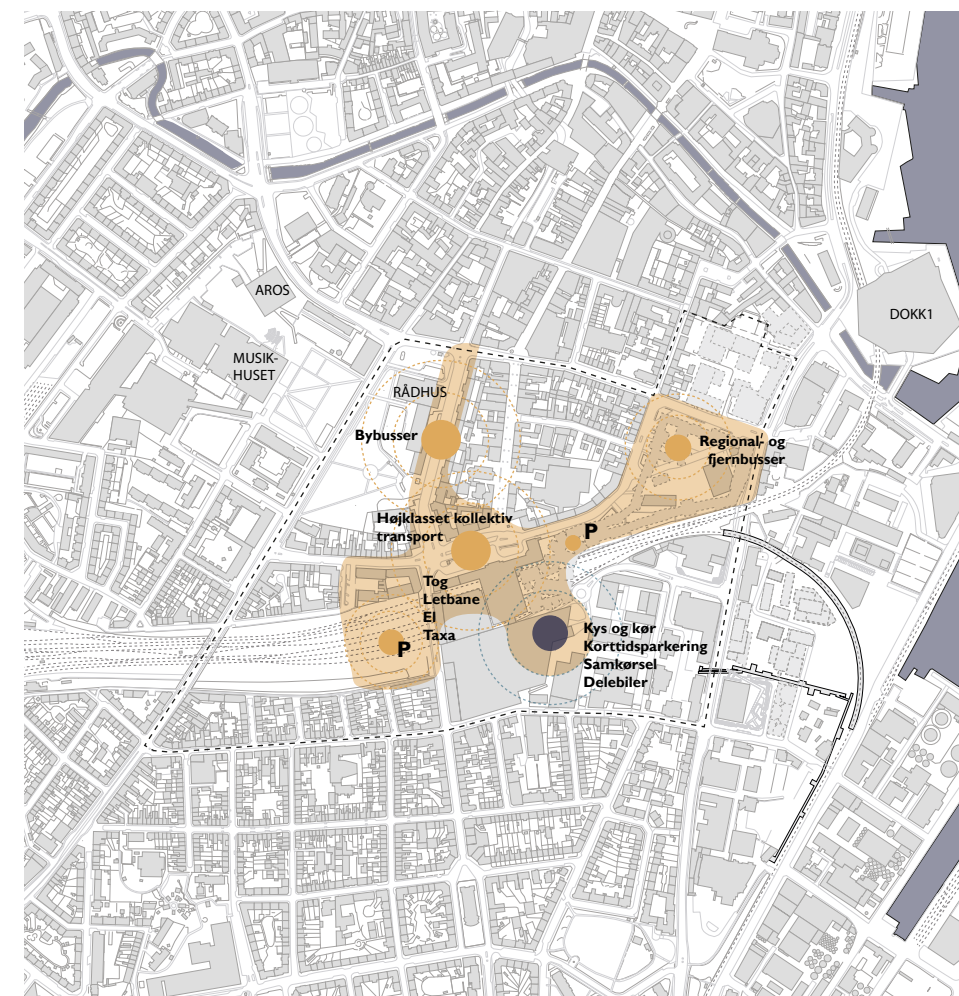
Den grønne omstilling af persontransport og Aarhus kommunens ønske om CO₂ neutralitet i 2030 forudsætter, at vi i fremtiden benytter mere energi- og pladseffektive transportformer. I Aarhus Kommune er ønsket, at rene og aktive mobilitetsformer, samt den kollektive transport, skal bære en større del af den samlede mobilitet, end vi ser det i dag.

For at det kan llykkes, er det vigtigt med et stærkt og sammenhængende mobilitetssystem, der understøtter og ansporer til en grønnere transportadfærd. Det nødvendiggør udvikling og udbygning af mobilitetsknudepunkter, hvor transportformer mødes, og man let kan skifte mellem dem. Banegårdskvarteret har i dag en afgørende rolle for det samlede kollektive mobilitetssystem på både lokalt, regionalt og nationalt plan. Det er et sted hvor mange tusinde mennesker færdes og skifter hver eneste dag.

Banegårdskvarteret skal betragtes som én stor og effektiv skiftezone med et højt serviceniveau. Området skal kunne håndtere mange mennesker, og samtidig sikre smidig udveksling mellem højklasset kollektiv transport letbane/BRT, bybusser samt det regionale og nationale toget, gang, cykling, taxa, privatbilisme, delebilisme og samkørsel.



For at kunne understøtte effektive skift skal området have høj brugervenlighed, en logisk organisering og programmering af de forskellige mobilitetsfunktioner, så det er let at orientere sig og komme trygt, sikkert og hurtigt fra den ene mobilitetsform til den næste. Det skal være let at sammenlægge sin rejse af flere mobilitetsformer.



MOBILITETSKNUDEPUNKT I BANEGÅRDSKVARTERET

Områdets mobilitetsfunktioner distribueres i Banegårdskvarteret. For at opnå stærk sammenhæng og gode muligheder for udveksling mellem transportformer skal de interne fodgængerforbindelser opgraderes.

Derudover skal der sikres tilgængelighed, wayfinding og rejseinformationer i hele mobilitetsknudepunktet så man som rejsende bliver hjulpet bedst muligt på vej.

Kørende adgang til Aarhus H i bil vil fremadrettet ske fra Værkmestergade via Bruuns Galleris og/eller Centralværkstedsoområdet.

Taxaholdepladser skal genplaceres i området. Områderne omkring Banegårdsplassen undersøges for hvilke muligheder der er for at finde en ny central placering når Banegårdsplassen skal omdannes.

- Mobilitetshub, kollektiv transport
- Mobilitetshub, privat transport
- P Mobilitetshub, cykel-p.

Helhedsplanen betragter derfor de enkelte mobilitetsformer og -løsninger som dele af ét samlet system og som en integreret del i byens struktur. Alle mobilitetsfunktionerne kan ikke nødvendigvis placeres i direkte tilknytning til hinanden, men skal placeres strategisk i området og bindes sammen af byens gader og pladser i et netværk af gode fodgængerforbindelser.

PRIORITERING AF FODGÆNGERE OG DEN KOLLEKTIVE TRAFIK

For at understøtte Banegårdskvarteret som et attraktivt bymiljø, sikre adgang og tilgængelighed til og fra mobilitetsfunktioner, detailhandel, erhverv og offentlige service er det nødvendigt at prioritere pladsen og fremkommeligheden mellem de forskellige trafikantgrupper.

Fodgængere og den kollektive trafik har førsteprioritet. Det er særligt vigtigt at styrke forhold for gående, da det især er gang, der binder de øvrige mobilitetsfunktioner sammen, og får mobilitetsknudepunktet til at fungere.

Banegårdskvarteret er det vigtigste knudepunkt for den kollektive trafik i Aarhus. Et velfungerende og attraktivt kollektivt transporttilbud, er afhængigt af, god fremkommelighed, trygge forhold for passagerer og optimale skiftemuligheder. Aarhus har Danmarks største bybusnet udenfor hovedstads-

området, og Byrådet har besluttet, at alle bybusser i Aarhus skal køre på el inden 2027. Sammen med den højklasset kollektive transport skal by- og regionalbusserne understøtte et stærkt lokalt kollektivt transporttilbud i hele Østjylland.

Taxaer spiller også en vigtig rolle i det samlede mobilitetssystem, og de skal have en god og så vidt muligt samlet placering i tæt forbindelse til de øvrige kollektive mobilitetsfunktioner. Cyklister, bilister, varedistribution og servicekørsel skal også sikres i området. Særligt cyklismen skal styrkes med en cykelinfrastruktur hvor det er fysisk muligt samt en markant forøgelse af cykelparkeringskapaciteten.

Varedistribution og servicekørsel, der understøtter Banegårdskvarterets funktioner, skal sikres, men på vilkår så den nuværende og fremtidige højklassede kollektive trafik ikke bliver udfordret. Biler, der har et ærinde ved Aarhus H, f.eks. afsætning til toget, skal stadig kunne køre til området, men på nye vilkår og ad andre ruter end i dag.

Byrådet har med flere trafikplaner for midtbyen fastslået, at der ikke skal køre gennemgående biltrafik over Banegårdsplassen. Den gennemkørende biltrafik henvises generelt til det omkringliggende vejnet, der er bedre egnet til denne trafik.



PASSAGERERNE OG BRUGERNE I CENTRUM

Brugeren er i centrum i Banegårdskvarteret. Hvad enten man er beboer, daglig pendler, lejlighedsvis bruger af området eller turist, skal det være nemt og trygt som fodgænger at finde rundt og komme videre til sin endelige destination.

Det skal være nemt at overskue området og skifte mellem mobilitetsformer. Mobilitetsfunktioner som bybusser, regionalbusser, fjernbusser, den fremtidige letbane/BRT, taxa, kys-og-kør, korttidsparkering og delemobilitet er distribueret i området, men koblet sammen af fodgængerforbindelser.

Et veludviklet og målrettet vejvisning- og informationssystem, som vi f.eks. kender det fra lufthavnene, der hjælper rejsende på vej mod deres destination og giver realtidsrejseinformation, skal understøtte mobilitetsknudepunktet effektivitet og skabe tryghed om rejsen.

TRAFIKSIKEKRHED, TRYGHED OG TILGÆNGELIGHED

Der er i dag mange mennesker, der færdes i Banegårdskvarteret, og det skaber meget trafik. Der vil i fremtiden ikke blive mindre trafik, men trafiksamensætningen vil forandres. Der vil være mere plads til bløde trafikanter og den kollektive trafik.

Det skal være trygt og trafiksikkert for alle at færdes og opholde sig i området. Som i mange centrale byområder, rummer gader og pladser et mangfoldigt liv, men der er også

konflikter og kriminalitet. For at lykkes med at gøre Banegårdskvarteret endnu mere attraktivt, skal der, både i indretning og funktioner samt vedligeholdelse og drift af byens rum, sættes fokus på tryghed. Virkemidlerne er mange, f.eks. kan udadvendte funktioner i stueetagen give ”øjne på gaden”, god belysning kan gøre dunkle steder tryggere og gennemgående gangforbindelser giver færre ”døde” og utrygge blindgyder.

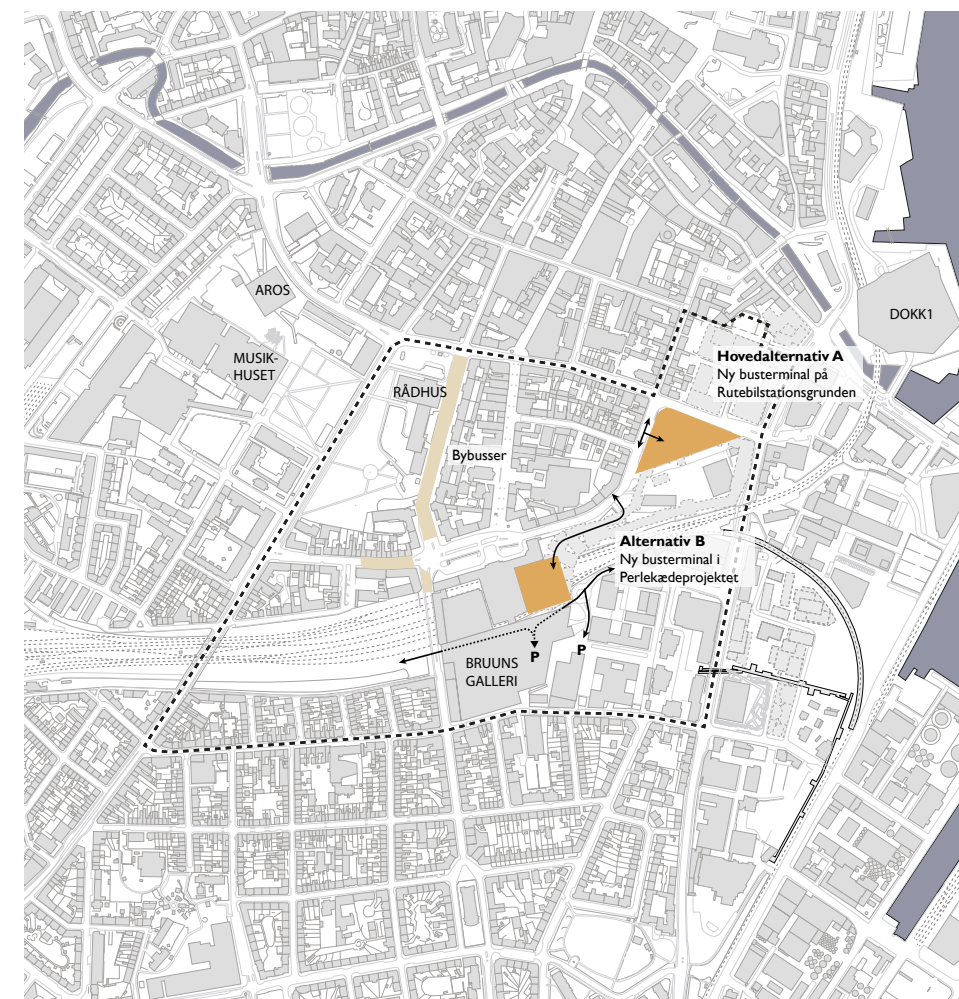
Banegårdskvarteret skal kunne bruges af alle også borgere med bevægelses-, syns-, kognitive og psykiske handicap. Der skal gennem anvendelse af universelt design sikres at alle brugergrupper tilgodeses.

Det er derfor centralt, når der laves nye mobilitetstilbud, og når der ændres i by- og gaderum, at der etableres inkluderende og tilgængelige løsninger.

HØJKLASSET CYKELPARKERINGSANLÆG

Der er i dag en stor mangel på cykelparkering i området – særligt i forbindelse med Aarhus H. Derfor skal der fremadrettet være flere og bedre muligheder for at kunne parkere sin cykel. Når der skabes gode forhold for cykler og cykelparkering er erfaringen at andelen af cykelrejser stiger. Det gavner både CO₂-udledningen, folkesundheden og fremkommeligheden på vejene, hvis flere vælger cyklen fremfor bilen.

Der er behov for mellem 4.200-5.000 cykelparkeringspladser i Banegårdskvarteret for at få et tilfredsstillende serviceni-



MULIG PLACERING AF KOLLEKTIVE TRAFIKFUNKTIONER

Park Allé vil som i dag fungere som en gadeterminale for størstedelen af bybusserne i Aarhus.

En ny busterminal skal placeres øst for Aarhus H. Der vil være kørende adgang til busterminalen fra Fredensgade/Ny Banegårdsgade.

Fjernbusser skal, om muligt, samtænkes med busterminalen eller alternativt sikres plads nær den kollektive trafik.

Togtrafikken vil, som i dag, være placeret på Aarhus H. Den kørende adgang, til f.eks. afsætning og opsamling til Aarhus H, vil ske fra Værkmestergade via Bruuns Galleris parkeringsanlæg og/eller Centralværkstedsområdet.

Letbanen vil som i dag være placeret på Aarhus H. En evt. udvidelse af den højklasset kollektive transport planlægges med standsningssted på selve Banegårdspladsen.

Mulige placeringer for ny busterminal
Bybusser

veau. Cykelparkeringen skal placeres centralt i forhold til de kollektive mobilitetsfunktioner og i tilknytning til hovedcykelstrømme i området.

Der skal etableres to nye cykelparkeringsanlæg ved Bruuns Bro og ved Ny Banegårdsgade. For at gøre cyklisme så attraktivt som muligt, skal cykelparkeringen være i tæt forbindelse til togperronerne og Aarhus H, overdækket, nemt og trygt at komme til og fra. Cykelparkeringsanlæggene skal udformes som transitterminaler, der skal understøtte gnidningsfrie skift, have god tilgængelighed, god visuel orientering og være forberedt til opladning med el og til store cykler/ladcykler.

NY BUSTERMINAL

Målt på passagerer udgør bustrafikken størstedelen af den kollektive mobilitet i Aarhus Kommune. Mange borgere er helt afhængige af den kollektive trafik i deres hverdag. Det er derfor vigtigt, at bustrafikken er så effektiv og pålidelig som mulig og udgør et attraktivt og stærkt alternativ til bilen.

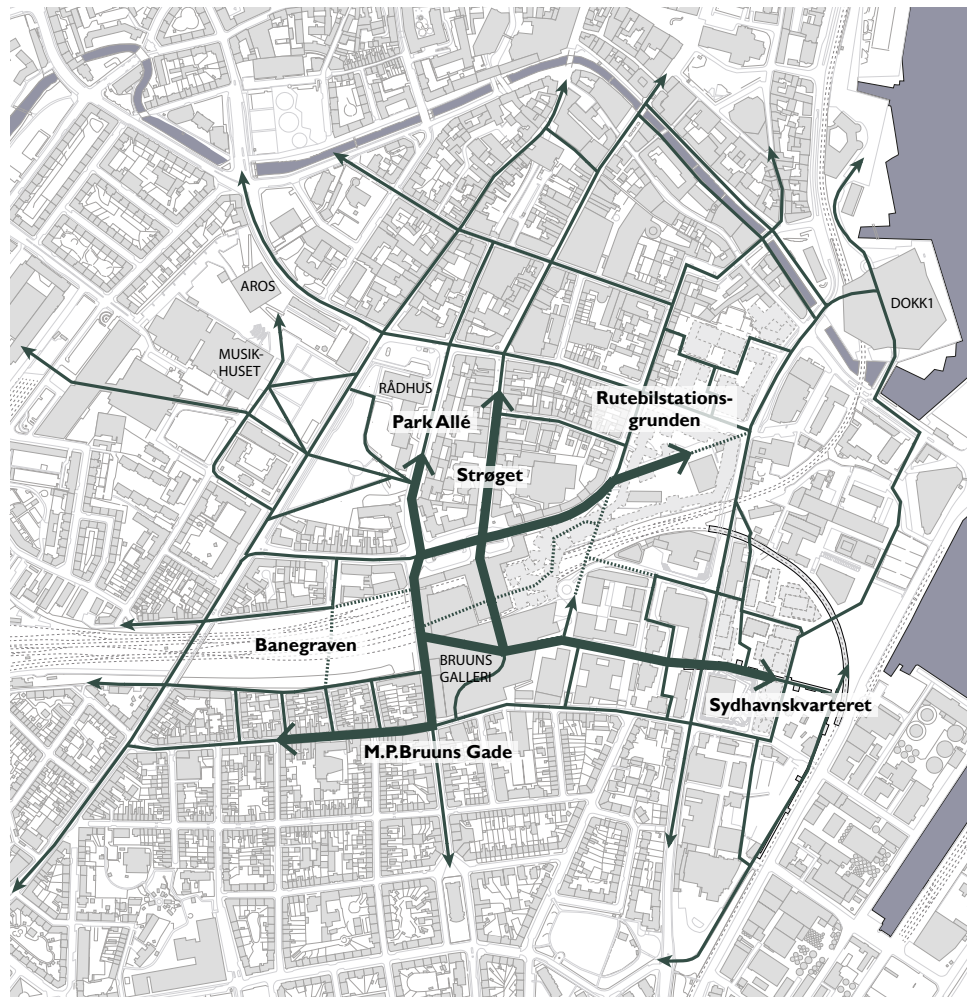
Bustrafikken består af bybusser, regionalbusser samt fjernbusser med faste ruter. Bybusserne vil, som i dag, først og fremmest have standsningssted i Park Allé. Fremadrettet skal der her skabes så gode ventefaciliteter og rejseinformation for passagerer som muligt.

Regionalbustrafikken, som i dag primært er samlet på den gamle Rutebilstationsgrund, skal sikres moderne og attraktive

forhold på en ny busterminal. Byrådet har besluttet at en ny busterminal skal placeres øst for Aarhus H i forbindelse med byudvikling på arealerne ved Rutebilstationsgrunden og tilstødende DSB-arealer. Terminalen skal indpasses i udviklingen, og skal være kompakt og effektiv. Busholdepladserne skal udnyttes optimalt f.eks. med et dynamisk pladstildelingssystem og ikke indeholde langstidsdepot. Det er dog nødvendigt i tilknytning til en ny busterminal at plads til nærdepot.

Busterminalen skal forbindes med de øvrige mobilitetsfunktioner i området, og der skal sikres el-ladeinfrastruktur til busser, kys-og-kør faciliteter, cykelparkering og taxaholdepladser. Forbindelsen for fodgængere mellem Aarhus H og en ny busterminal skal gøres attraktiv og gerne være overdækket.

Fjernbusser skal, om muligt, samtænkes med den nye busterminal. En samlet løsning vil give de bedste betingelser for passagerer der skifter og det er muligt at fjern- og regionalbusserne kan dele faciliteter. Alternativt skal fjernbusser sikres plads nær den øvrige kollektive trafik, med gode om-, af- og påstigningsmuligheder og med god adgang til det overordnede vejnet og Molslinjen.



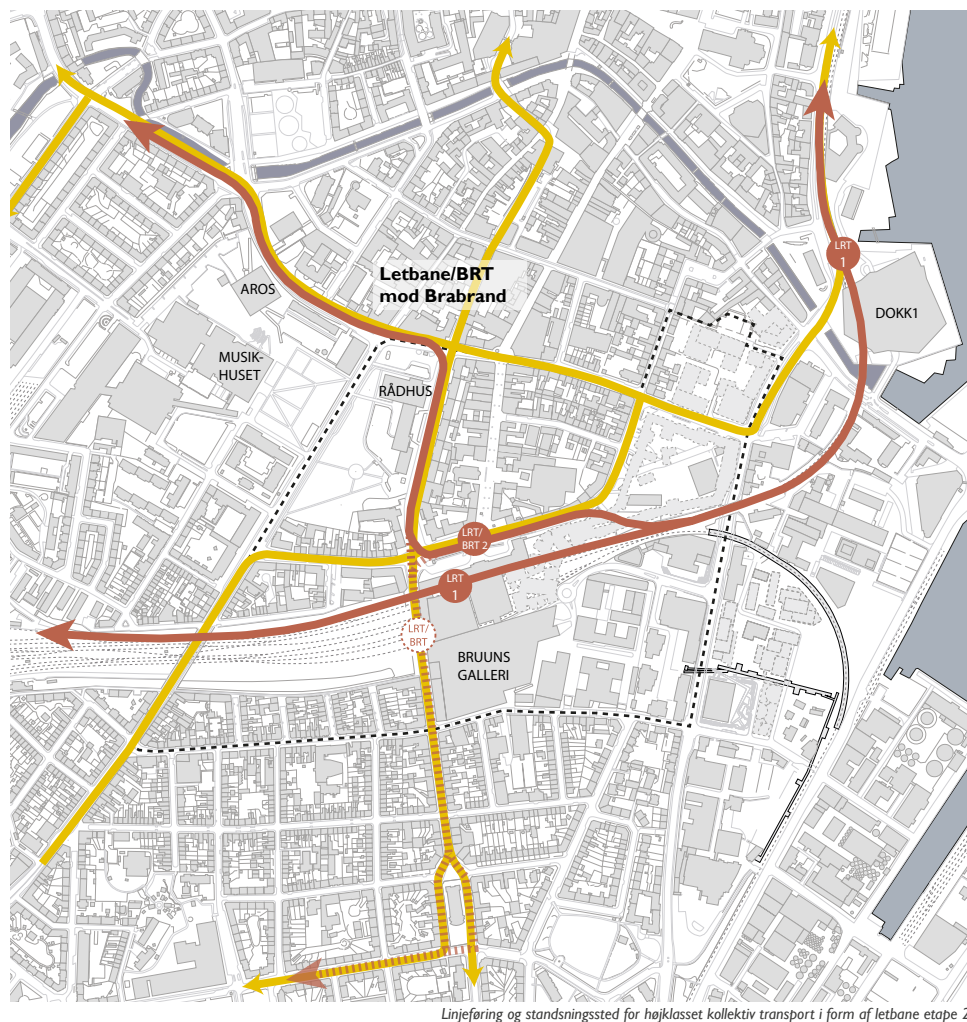
FODGÆNGERE

Der skal skabes trygge, tilgængelige og oplevelsesrige fodgængerforbindelser mellem de centrale destinationer som Aarhus H, Bruuns Galleri, Park Allé, taxaholdeplasser, cykelparkeringsanlæg, kys-og-kør samt til omkringliggende bykvarterer.

Mellem Aarhus H og Rutebilstationsgrunden skal der etableres en god, og gerne overdækket, gangforbindelse for at mindske den oplevede afstand.

Der er stort potentiale i at skabe en ny stiforbindelse over Banegraven vest for Aarhus H mellem Orla Lehmanns Allé og Frederiksbjerg der samtidig kan give forbindelse til togperronerne.

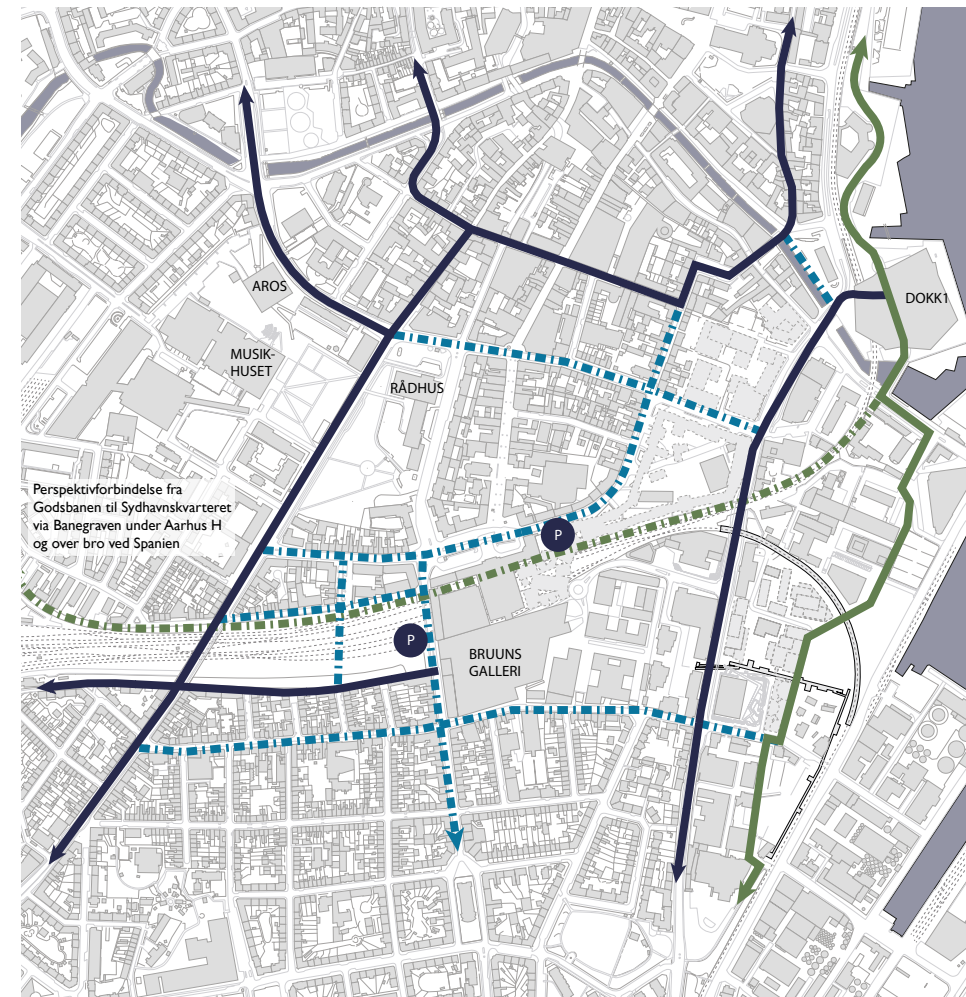
En gangforbindelse over Banegraven øst for Aarhus H ved Comwell Hotel er planlagt, og skal koordineres med den fremtidige byudvikling på DSB Ejendommers arealer.



KOLLEKTIV TRANSPORT

Et stærkt bus- og kollektivt transporttilbud er en vigtig komponent i den grønne omstilling og målsætning om CO₂-neutralitet i 2030. Det er vigtigt, at sikre forholdene både for det eksisterende kollektiv transportudbud og udvidelse i den højklasede kollektive transport.

Busser og den fremtidige letbane/ BRT skal have plads og god fremkommelighed, særligt i korridoren fra Rutebilstationsgrunden via Ny Banegårdsgade, Banegårdspladsen, Park Allé og Rådhuspladsen.



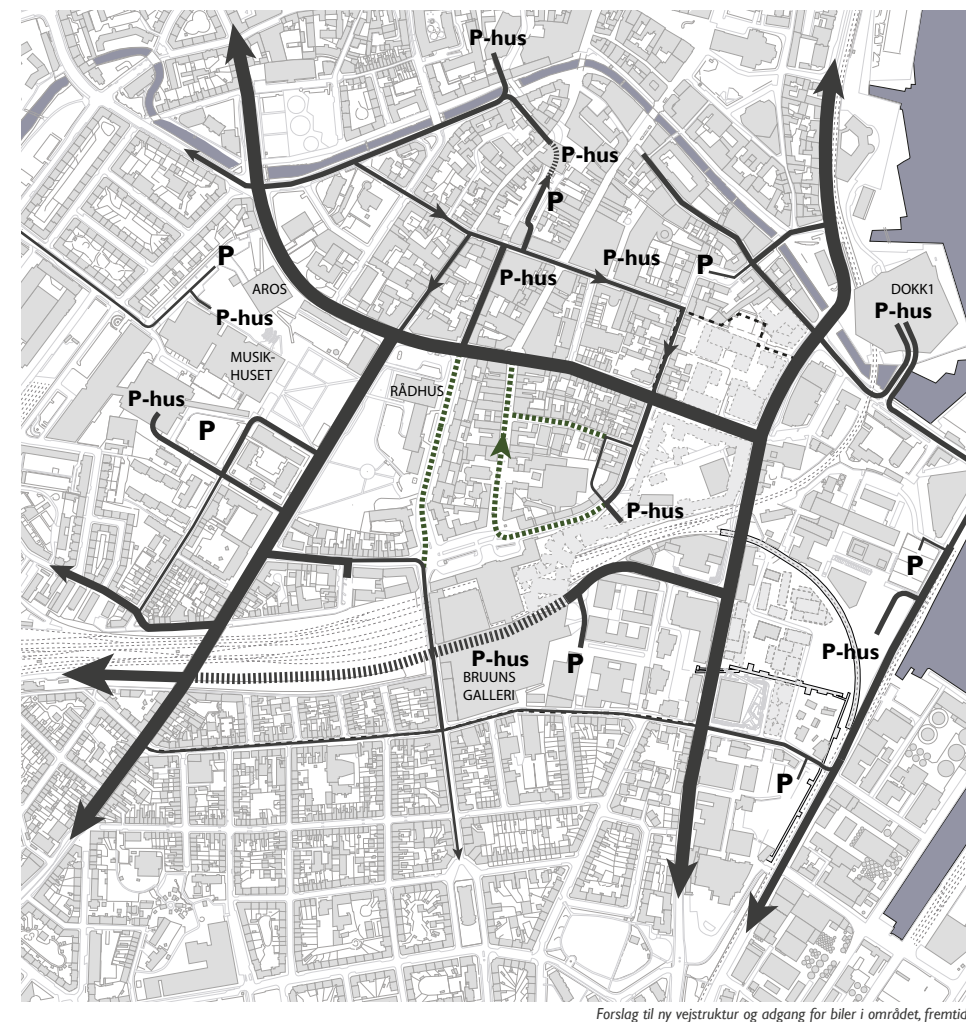
CYKLER

Der skal være nye højklasede cykelparkeringsanlæg tæt på områdets transportdestinationer, særligt Aarhus H, regional- og fjernbusser, og i forbindelse med områdets primære cykelstrømme.

Der skal være fokus på bedre cykelforhold i M.P. Bruuns Gade, Bruuns Bro og Fredensgade, som vil være de primære adgangsveje til nye cykelparkeringsanlæg ved Banegården.

En ny stibro over Banegraven vest for Aarhus H vil styrke sammenhængen i cykelnetværket og adgang til nyt cykelparkeringsanlæg.

På selve Banegårdspladsen og Park Allé skal fodgængere og den kollektiv trafik prioriteres, og cykelinfrastrukturen vil her skulle tilpasse sig dette.



VARE- OG BILTRANSPORT

Banegårdspladsen og Park Allé prioriteres til den kollektive trafik og fodgængere. En lukning for gennemkørende biltrafik betyder her, at trafikken kanaliseres til andre større trafikveje i området.

Adgang til Aarhus H i bil skal ske via Værkmestergade. Det skal undersøges nærmere hvordan kys-og-kør og korttidsparkering kan integreres i arealerne ved Centralværkstederne og Bruuns Galleri.

Der vil stadig være mulighed for ærinde-, beboer-, taxa- og handicapkørsel i området. Af- og pålæsning for varetrafikken i korridoren med højklaset kollektiv transport skal begrænses.

Der skal udarbejdes en vare- og servicekørselsplan for at sikre butikker og virksomheder. Her skal undersøges muligheder for forskudt levering, natlevering, brug af mindre køretøjer og alternative leveringsformer.

4

UDVIKLINGS- PRINCIPPER



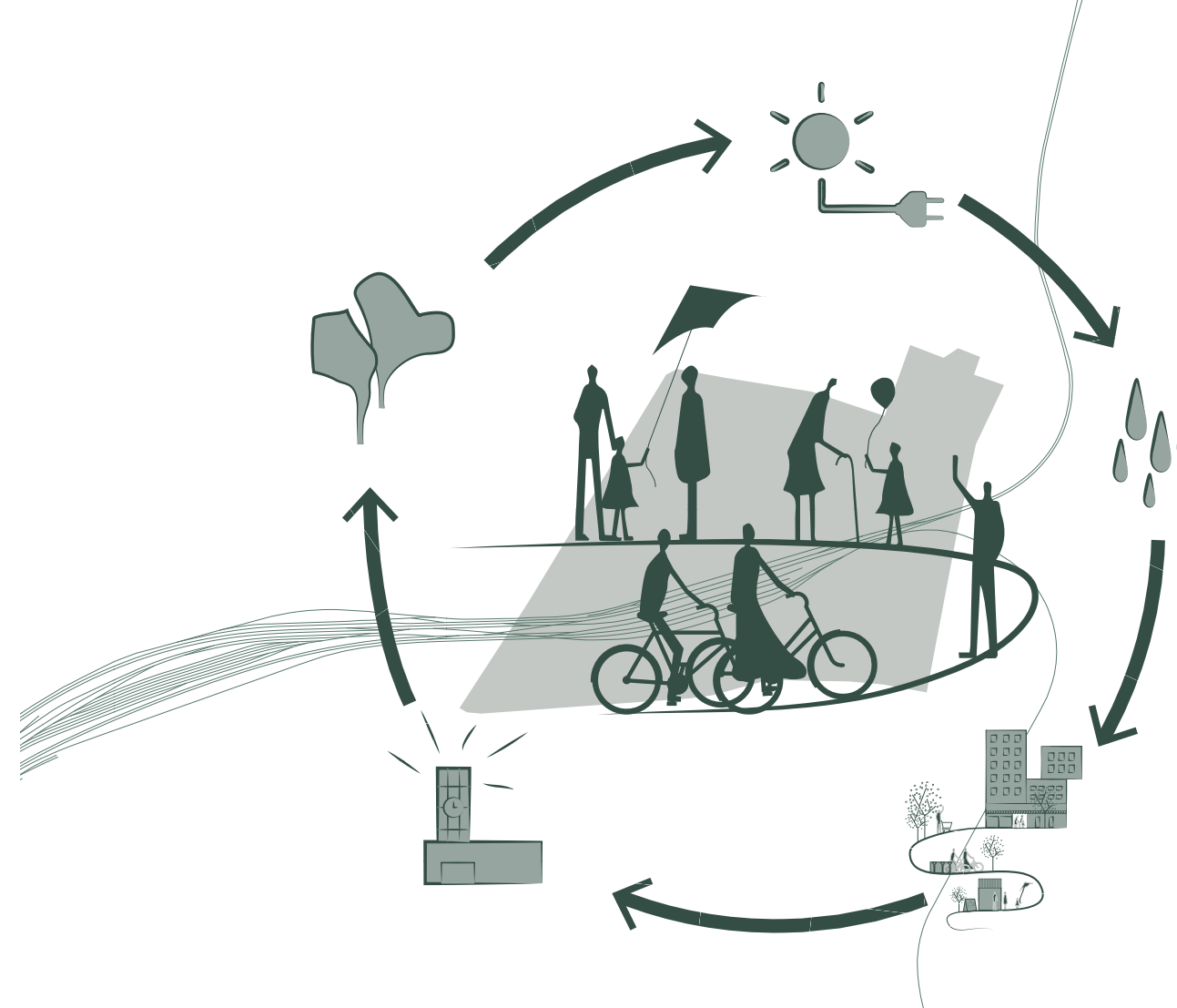
Street Food Market Aarhus - dynamisk og levende byrum ved den nuværende busterminalen

“Når vi planlægger for nye, tætte byer og fortætter i byomdannelsesområder, skal vi fra start forene ønsket om god mobilitet og fremkommelighed med ønsket om byliv og godt bymiljø tilpasset områdets karakter.”

- Kommuneplan 2017, Aarhus Kommune



Strøget, Ryegade set mod nord - Banegårdskvarteret



Udviklingen sker med mennesket i centrum

MED MENNESKET I CENTRUM

BANEGÅRDSKVARTERET I BYEN

Byen er som en levende organisme, der til stadighed bliver påvirket og forandret, af det der sker i og omkring den. Når vi bygger ny by eller gentænker eksisterende bymiljøer, kan vi bruge mange forskellige håndtag, der alle er med til at påvirke og skabe de omgivelser, som former fremtiden for et område.

Udviklingen af Aarhus' mest centrale byområde, Banegårdskvarteret, skal på den ene side kunne servicere en masse daglige behov som trafikmaskine, men samtidig også skabe grobund for det gode byliv med attraktive opholdsmuligheder, grønne åndehuller og rum til aktivitet og bevægelse. Det er med andre ord 'mennesket i centrum' som er det bærende udviklingskriterie for alt vi gør i Banegårdskvarteret.

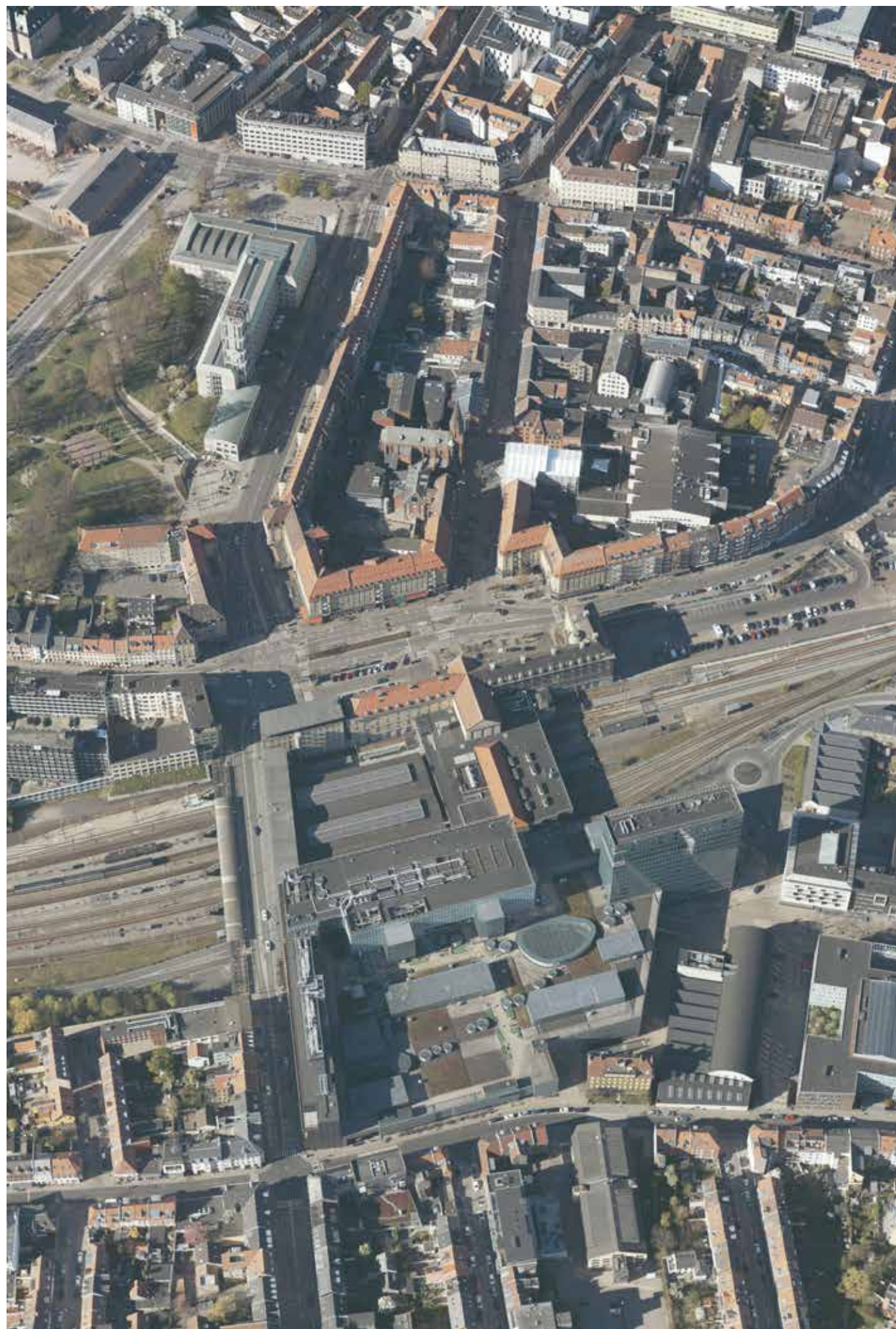
BYLIV, BYRUM, BYGNINGER

Der er tilflytning til Aarhus og der er efterspørgsel på boliger og arbejdspladser. Banegårdskvarteret er udpeget som ét af flere steder i Aarhus, som kan rumme byudviklingsprojekter, der skaber plads til flere boliger og mere erhverv. Byudviklingsprojekterne skal være indenfor de rammer helhedsplanen udstikker. Før vi begynder at tænke på bygninger og

fortætningsmuligheder, har vi en forpligtelse til at skabe den bedste ramme ikke kun for de mennesker, der skal bo og arbejde i området, men også for dem, der allerede er i området i dag. Før vi kan tale om bygninger, skal der være en fælles forståelse af det byliv og de byrum, som vi ønsker plads til. Som overordnet styringsredskab er devisen om det gode byliv starter med mennesket og aktørerne før byrummene, rammerne for de fælles bymæssige kvaliteter, og først til sidst de enkelte bygninger og arkitekturen.

BAGGRUND FOR UDVIKLINGSPRINCIPPERNE

Det er altafgørende, at borgerne bliver hørt og bidrager med ideer og engagement i det byområde, hvor de bor eller bruger dagligt. Med et byområde som Banegårdskvarteret, hvor der er mange typer af brugere og behov, vil der derfor være mange hensyn at tage. Forud for udarbejdelsen af denne helhedsplan er der gennemført brugerinddragelsesprocesser og interessentmøder som har fokuseret på særligt vigtige emner. Disse emner danner grundlaget for de styrende principper for udviklingen af Banegårdskvarteret og skal indarbejdes i områdets kommende byudviklingsprojekter.



Banegårdskvarteret i dag - Hvordan skal det se ud i fremtiden? (skråfoto: SDFE)

UDVIKLINGSPRINCIPPERNE

KORT FORTALT

Principperne er det overordnede styringsredskab for de projekter og de forandringer, der skal ske i Banegårdskvarteret. Udviklingsprincipperne udstikker retningen for området. Hvert princip indeholder en række håndtag, handle- og opmærksomhedspunkter, som Aarhus Kommune og kommende udviklere er forpligtet til at forholde sig til, og planlægge med afsæt i, når de udvikler indenfor Banegårdskvarteret.

De 5 udviklingsprincipper er:



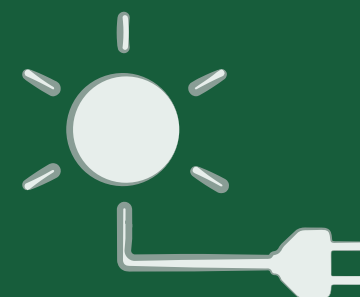
3 | EKSTREMREGN



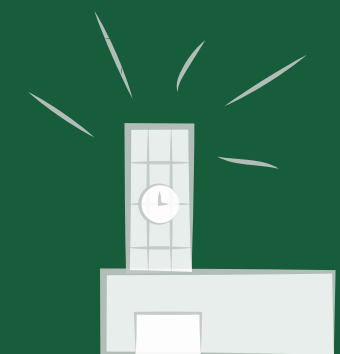
1 | GRØN LEVENDE BYDEL



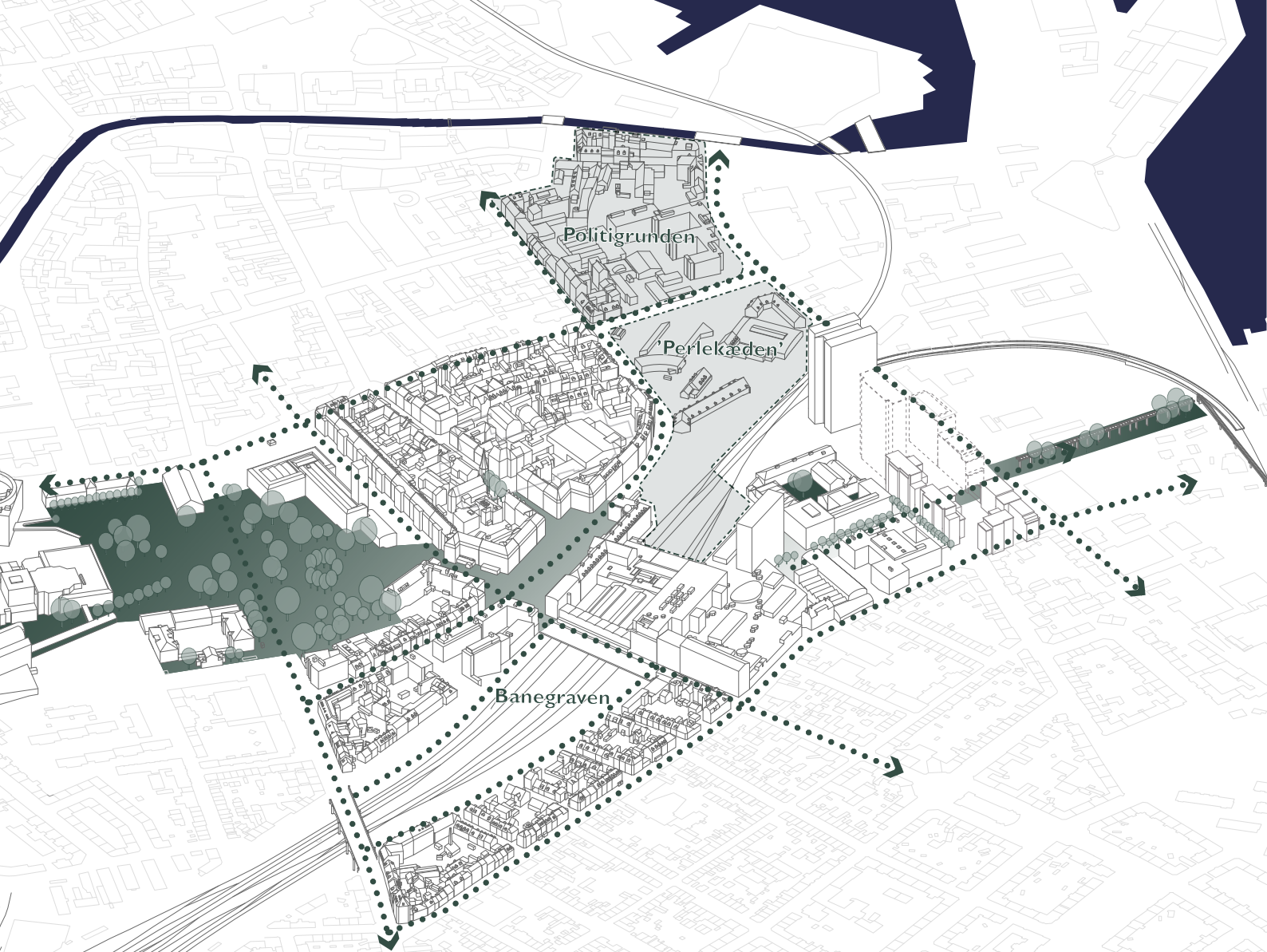
4 | ÉN MANGFOLDIG BY



2 | KLIMABYDEL



5 | KULTUR BEVARING



UDVIKLINGSPRINCIPPER

I | GRØN LEVENDE BY

"Aarhus Kommune vil være en grøn, naturrig kommune med høj biodiversitet i alle typer af grønne områder. Vi vil sørge for mere og bedre natur i det åbne land, i ådalene og i skovene. Vi vil lykkes med klog, bæredygtig byudvikling med bynatur og grønne rum til rekreation og friluft aktiviteter til glæde for alle aarhusianere og besøgende i kommunen." - Vision for "Et grønnere Aarhus", Aarhus Kommune, Juli 2020



Jægergårdsgade - Aktiv cykelgade med let begrønning (mikrogrønt)

Det er en forudsætning, at Banegårdskvarteret bliver styrket, som et levende urbant bykvarter og kraftcenter. Grønne træk er en del af byens rum og skaber bymæssig kvalitet for brugerne af området. Rekreative og landskabelige værdier skal dyrkes og indpasses i den urbane kontekst, og der skal være plads til beplantning og træer. De landskabelige elementer skal tilsammen bidrage til en forbedring af mikroklimaet, øget flora- og faunadiversitet samt være en levende kobling mellem bygninger og vej- og byrum. Træer og beplantning skal samtidig hjælpe til at opretholde en menneskelig skala i den tætte by.

Kommende transformations- og udviklingsprojekter i Banegårdskvarteret har en forpligtelse til, at sikre plads til flere beplantede zoner og opholdsrum. Målet er på tre niveauer at skabe mere fokus på de grønne værdier i byen. De tre niveauer favner en forskelligartet landskabsbearbejdning, der overordnet bygger på at skabe plads til landskabet i den tætte bykontekst.

KULTURPARKEN

Den eksisterende Rådhuspark og Musikhuspark skal hænge bedre sammen og i fremtiden fremstå som én samlet Kulturpark. En park der er omgivet af Aarhus' mest markante kulturinstitutioner og som har potentialet til at blive en oase, der både rækker ud til byen, havneområdet omkring Sydhavnen med Kulkransporet, samt det landskabelig å-forløb, der løber gennem byen, og kobler de omkringliggende byområder med centrum. Musikhusparken skal i sammenhæng med udvidelsen af AROS, "The Next Level" have en anden udformning og det er centralt at finde løsninger på hvordan Frederiks Allé, der forsat skal afvikle biltrafik, bedre kan indgå i parken og få bedre krydsningsmuligheder på tværs.

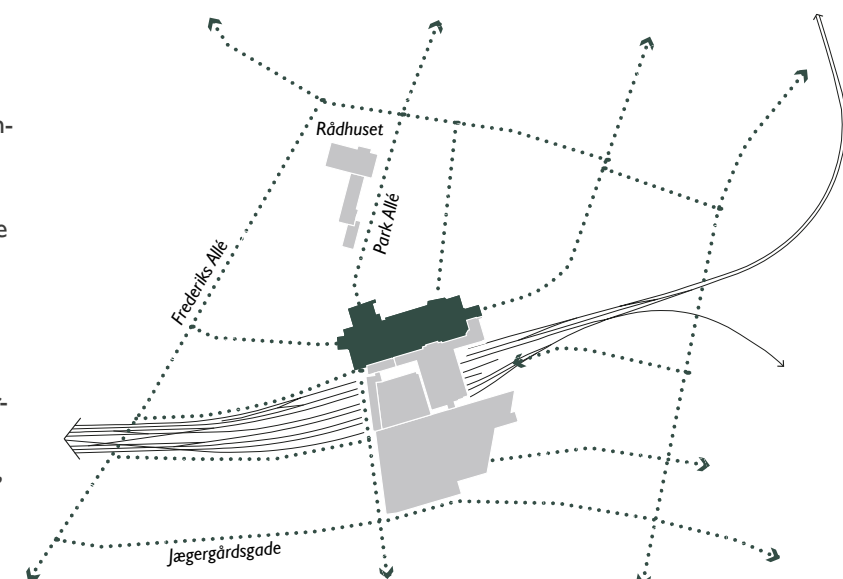
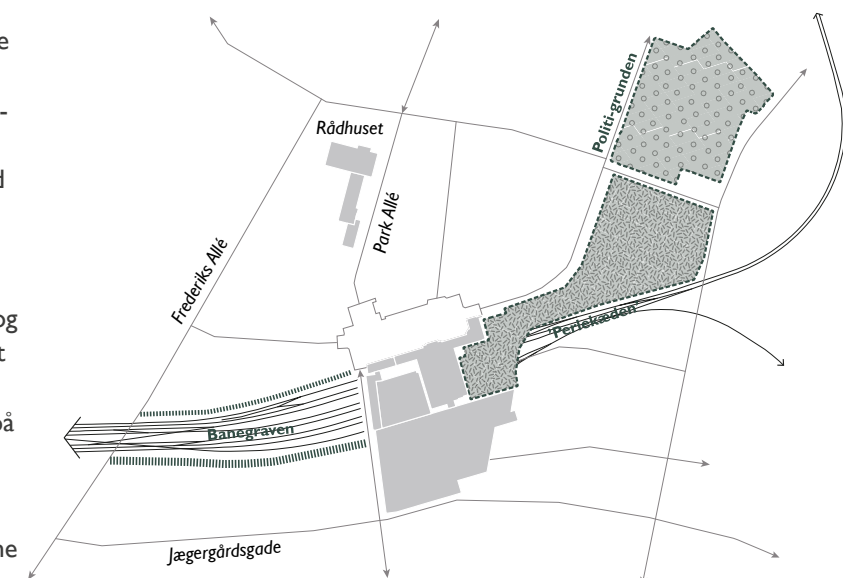
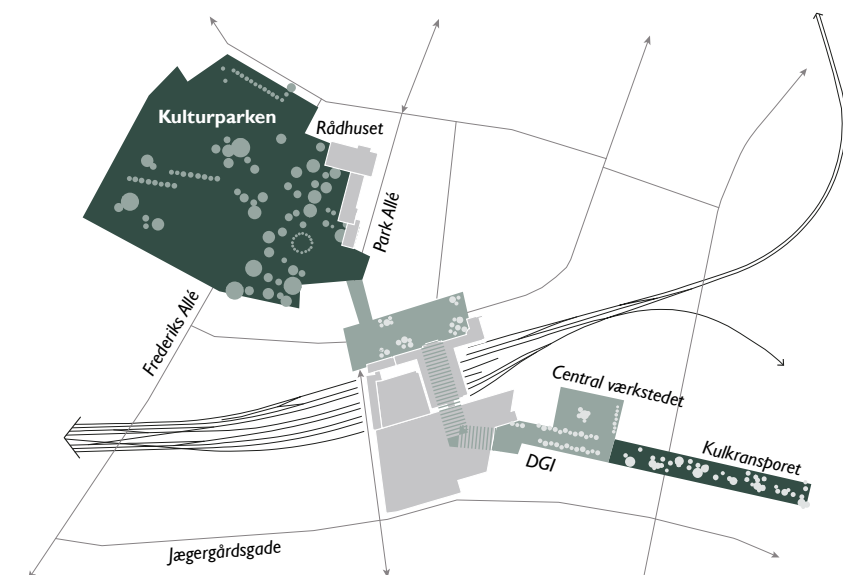
GRØNNE BYRUM OG TAGFLADER

Helhedsplanen indeholder udviklingsområderne på Rutebilstationsgrunden med DSB Ejendommens tilstødende arealer samt området ved Politigårdsgården. Udviklingsområderne skal danne rammen om nye urbane grønne byrum, med fokus på et grønt bymiljø på pladser, i gaden, i gårdum, på tage og facader. De urbane grønne byrum skal sikre grønne elementer, der kan højne flora- og faunadiversiteten samt optage og forsinke regnvandet. Byens gulv skal være andet end belægninger og hårde overflader, men kan f.eks. også være gennemtrængelige overflader på veje hvor vandet kan sive ned.

Udviklings- og transformationsprojekter skal prioritere udnyttelse af alle overflader til grønne formål. Derfor skal grønne tage og facader være en væsentlig del af projekterne. Særligt byudviklingsprojekter i området er forpligtet til at vise hvordan de bidrager aktivt til at styrke Banegårdskvarteret som en grøn og levende bydel.

MIKROGRØNT

Der er et begrænset areal til større grønne områder indenfor Banegårdskvarteret. Derfor er det væsentligt at styrke de eksisterende gaderum med mindre indgreb, der kan transformere de traditionelle gader til grønne bykorridorer hvor det er muligt. Bydelen skal i fremtiden fremstå med langt tydeligere landskabelig træk, med forskelligartet udtryk fra gade til gade og byrum til byrum. Træer og beplantning skal styrke gaderummens identitet og dermed oplevelsen af gaderummene som andet end et sted, hvor man bare transporterer sig fra A til B.





UDVIKLINGSPRINCIPPER 2 | KLIMABYDEL



”I fremtiden kan bygningerne i Aarhus noget helt andet end i dag. De er energieffektive og højteknologiske. Derfor kan de understøtte en by, der er overgået til vedvarende energi i alle sektorer. Det har gjort Aarhus relativt billigere at bo i, da bygningerne bruger minimalt med energi og kan udnytte teknologien til både at optimere forbrug, producere energi og lagre energi på de rigtige tidspunkter. Byens bygninger og anlæg indgår i smarte energidistrikter hvor der blandt andet leveres energi til elbilerne og til bygninger, som måske ikke selv kan være energiproducerende. Både bygninger og anlæg er fleksible og langtidsholdbare, så det let kan tilpasses konstant ændrede behov uden at det kræver en stor ombygning. Og så er byens anlæg og bygninger kendetegnet ved, at de har udledt minimal CO₂ i byggefasen. Både fordi materialerne er produceret klimavenligt og fordi smart design sikrer at værdifulde materialer aldrig forlader byen, men genbruges lokalt.” -

- Klimastrategi 2020-2030, Aarhus Kommune, juli 2020

Udviklingen af Banegårdskvarteret skal ske med afsæt i tre overordnede klimaindsatser:

1. KOLLEKTIVT MOBILITETSKNUDEPUNKT

Tiltag og udviklingsprojekter, indenfor helhedsplanens afgrænsning, skal ske ud fra princippet om at forbedre forholdene for den kollektive trafik og dens brugere, så vi nedsætter udledningen af CO₂. Et fokus på den kollektive transport, og en igangværende omlægning til el-busser og letbane/BRT, skal sikre en markant CO₂-reduktion frem mod 2030. Samtidig skal der skabes bedre og sikrere færdselsmuligheder for de aktive mobilitetsformer som eksempelvis fodgængere og cyklister.

2. ÅNDEHULLER I BYEN

Pladser og byrum mellem de eksisterende og kommende udviklingsprojekter, skal skabe grobund for det gode liv i området. Gode opholdsmuligheder og etablering af flere rekreative zoner er derfor afgørende. Små åndehuller og lommeparker skal prioriteres og udvælges på baggrund af de mest optimale lys-, luft-, vind- og støjforhold i kommende udviklingsprojekter.



Nordhavn, København (Rasmus Hjortshøj)



Andehul - Vejfest i Bellakvarteret (Bellakvarteret)

3. BÆREDYGTIGE PLADSER OG BYGGERIER

Den kommende byudvikling i Banegårdskvarteret tager udgangspunkt i Aarhus Kommunes klimastrategi 2020-2030. Banegårdskvarteret forventes at blive en bydel, hvor nye og innovative byggemetoder og materialer testes og udvikles, så bydelen bliver inspirationskilde for andre byudviklingsprojekter i både Aarhus og resten af Danmark. Det kan eksempelvis være med bygninger, der understøtter byen med produktion og lagring af vedvarende energi. Ligeledes skal der være fokus på, hvordan man med cirkulær tænkning kan udnytte og genbruge de ressourcer som allerede findes i byen. Det kan også være ved ikke at rive ned, men i stedet transformere og bygge videre på bygninger. Og hver gang der sker ændringer, ”når skovlen er i jorden” skal der tænkes på fremtiden, ved f.eks. at forberede fremtidens energisystem med tom rør. Særligt de større byudviklingsprojekter i området er forpligtet til at vise hvordan de bidrager aktivt til at styrke Banegårdskvarteret som en innovativ og bæredygtig bydel for alle.



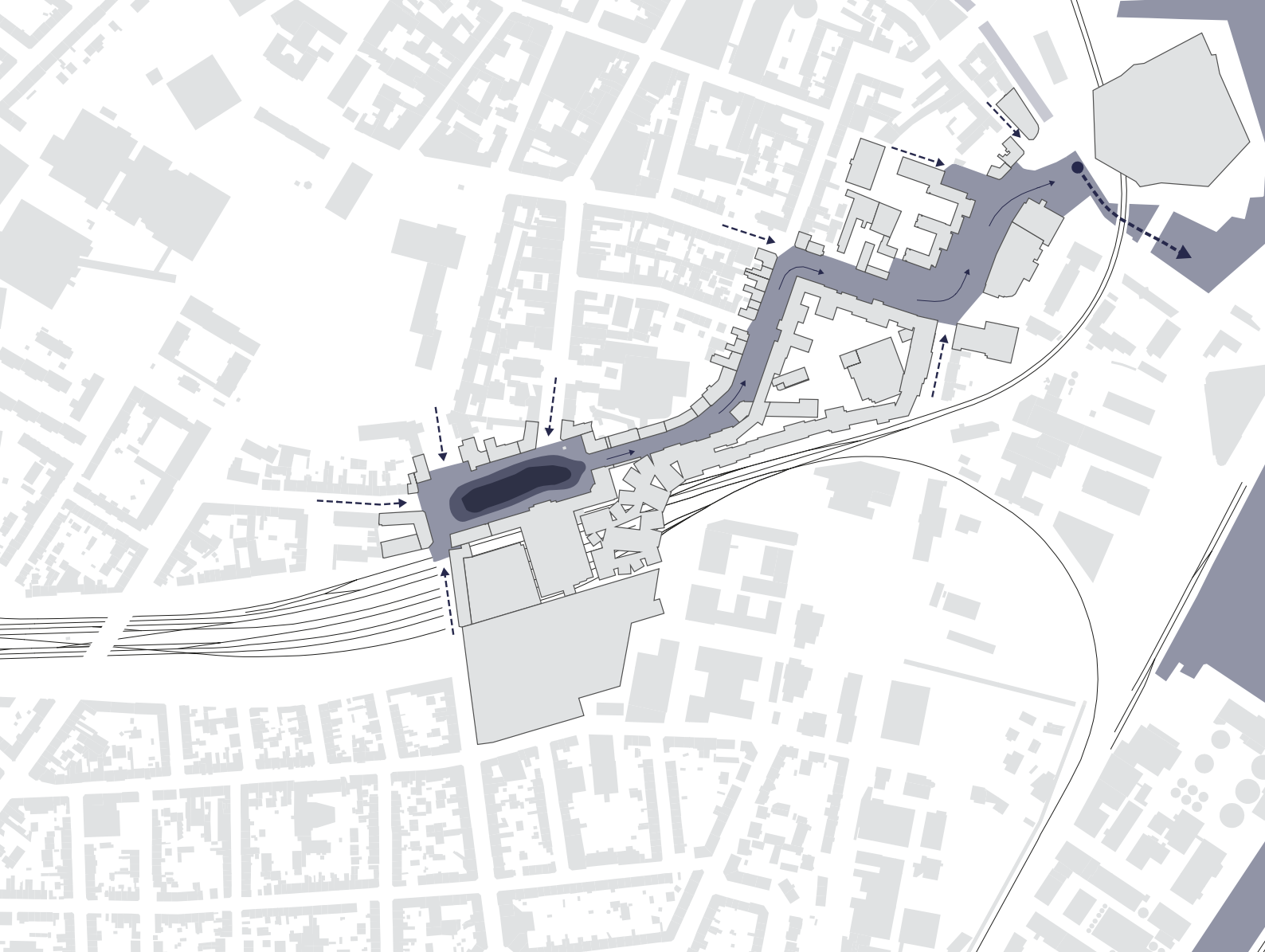
Nordhavn, København (Rasmus Hjortshøj)



Bellakvarteret, København (Bellakvarteret)



Nordhavn, København (Rasmus Hjortshøj)

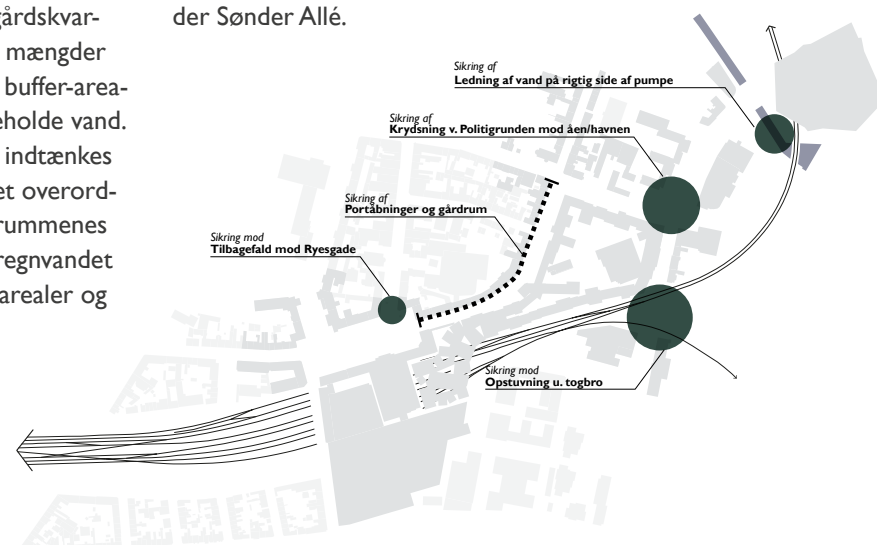


UDVIKLINGSPRINCIPPER

3 | TILPASNING TIL EKSTREMREGN

Banegårdskvarteret ligger højt i terrænet, og oplandet for regnvand er derfor ikke så stort. Derimod indeholder området mange hårde overflader, og tætheden af bebyggelsen er høj. Vandmængderne skal hovedsageligt håndteres i gaderummene på terræn. Strømningsvejene i Banegårdskvarteret skal indrettes, så de kan transportere store mængder regnvand ved skybrud. Derudover skal der være buffer-arealer, som eksempelvis fordybninger, der kan tilbageholde vand. Ved en omdannelse af Banegårdspladsen skal der indtænkes plads til en stor mængde vand, som kan aflaste det overordnede vandhåndteringssystem. Generelt skal gaderummene udformning tilpasses, så regnskyl bliver dirigeret regnvandet hen hvor det ikke gør skade på omkringliggende arealer og bygninger.

Der er flere steder i området, hvor der skal tages ekstra hensyn til store mængder vand i udviklingen af Banegårdskvarteret. Det er overgangen til Strøget ved Ryesgade, viadukten under Spanien og krydset hvor Fredensgade møder Sønder Allé.



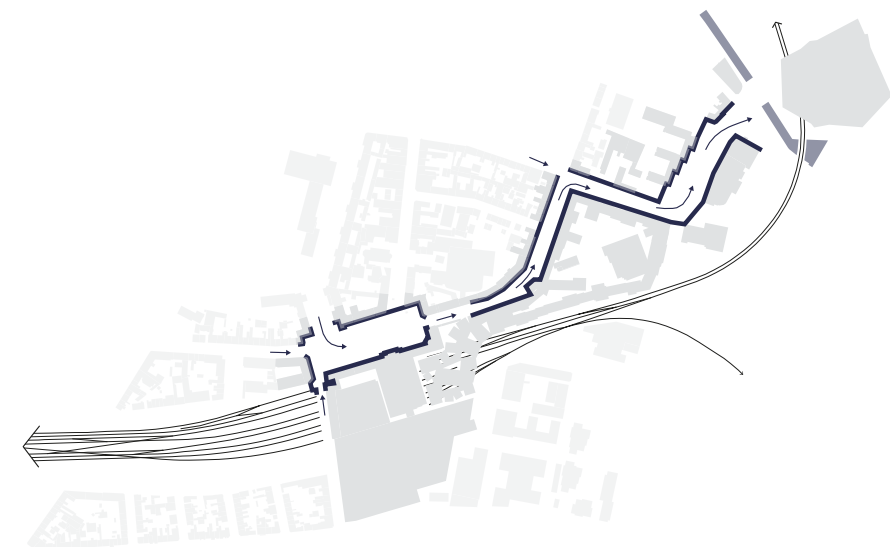
HÅNDTERING AF VAND PÅ EGEN GRUND

Det er en forudsætning, at de nye udviklingsområder håndterer ekstremregn på egen grund, og ikke sender vandet videre i kvarteret, så systemet belastes yderligere.



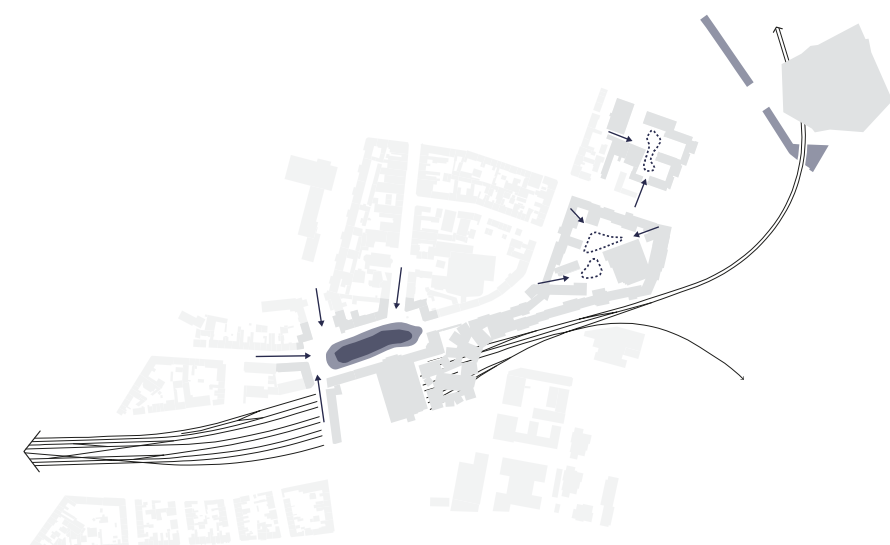
BREMSEVANDET

Når vi udvikler vores by og giver plads til ny bebyggelse, skal vandet være et designelement. Det betyder, at vi i fremtiden skal indtænke, hvordan vi kan bremse vandets hastighed gennem byrummene og sikre bedre mulighed for, at vores overordnede vandhåndteringssystemer kan følge med. Gaderummene er et oplagt sted at håndtere vandet og afhjælpe at det flyder ind mod områder, hvor det ikke kan komme væk igen.



SKABE FORSINKNING I BYRUMMET

Den fremtidige byudvikling skal bidrage til at håndtere et stigende problem med skybrud. Afhjælpningen kan ske ved at give plads til kontrolleret opstuvning af vand, bl.a. i forbindelse med etableringen og transformation af pladser og byrum. Banegårdspladsen skal eksempelvis afhjælpe og sikre byen mod oversvømmelse nedad Ryes Gade og ved Skt. Knuds Torv samt lavningerne ved Spanien og Dynkarken.





UDVIKLINGSPRINCIPPER

4 | EN MANGFOLDIG BY

I Kommuneplan 2017 er det vægtet højt, at byen fremadrettet udvikler sig bæredygtigt ved at lade byen vokse mere indad [...] ed at lægge yderligere lag oven på den eksisterende by og ved at kitte byens områder bedre sammen med ny bebyggelse ind i mellem det eksisterende. Der skal hele tiden være øje for at fylde nye funktioner, boformer og anvendelser ind, som kan supplere de eksisterende og give en mere blandet by. - Kommuneplan 2017, s. 19, Aarhus Kommune

FUNKTIONER OG AKTIVITET

Banegårdskvarteret er knudepunktet for et aktivt og levende handelsliv sammen med servicetilbud og oplevelser der tilsammen bidrager til byliv og aktive gade- og byrum. De kommende udviklingsprojekter skal sikre aktive og udadvendte funktioner i stueetagerne. De aktive stueetager kan bestå af butikker, caféer, åbne værksteder, udadvendte virksomheder samt offentlig service. De kan også bestå af innovative tiltag, der bygger på et mangfoldighedsprincip om, at åbne op og inddrage byen i deres aktiviteter. Der kan være udvalgsvarer-butikker i de nye områder, der understøtter det lokale byliv og tilsvarende dagligvarehandel i et omfang, der er afstemt med behovet i de nye boligområder.

BYLIV, BYRUM, BYGNINGER

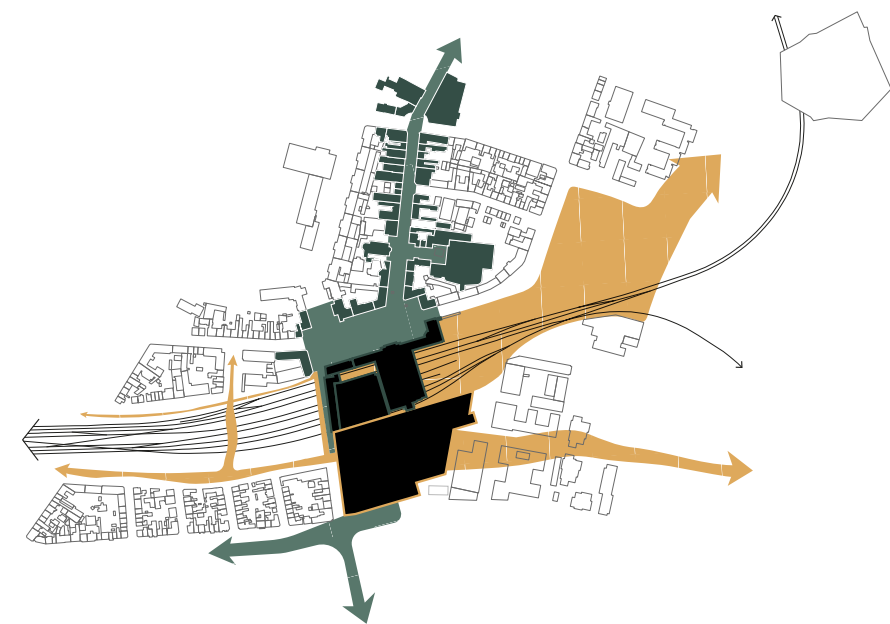
Banegårdskvarteret skal udvikles til at skabe de bedste rammer for en bred vifte af bylivsinitiativer, hvor områdets borgere og brugere vil bidrage til bylivet. De mange aktører skal inddrages tidligt i nye byudviklingsprojekter, og være med til at påvirke hvordan vi efterfølgende organiserer og planlægger vores byrum og bygninger. I Aarhus har vi gode erfaringer med sådan en inddragelsesproces fra bl.a. udviklingen af Godsbanen og Sydhavnen.

PLADSTIL FORANDRING OG MIDLERTIDIGHED

Når byen udbygges med nye funktioner, erhverv og boliger, er det væsentligt, at der tænkes anderledes. De kommende bebyggelser, både nybyggeri og transformationsprojekter, skal udarbejdes med afsæt i et mangfoldighedsprincip, der bl.a. inkluderer en blandet sammensætning af boligstørrelser, ejerforhold og prisniveauer, som appellerer til mange forskellige borgere. Det er væsentligt, at området kan favne både borgere med nedsat funktion, aktive seniorer, studerende, singler og børnefamilier - og gerne i nye konstellationer f.eks. som aktive bofællesskaber og generationshuse.

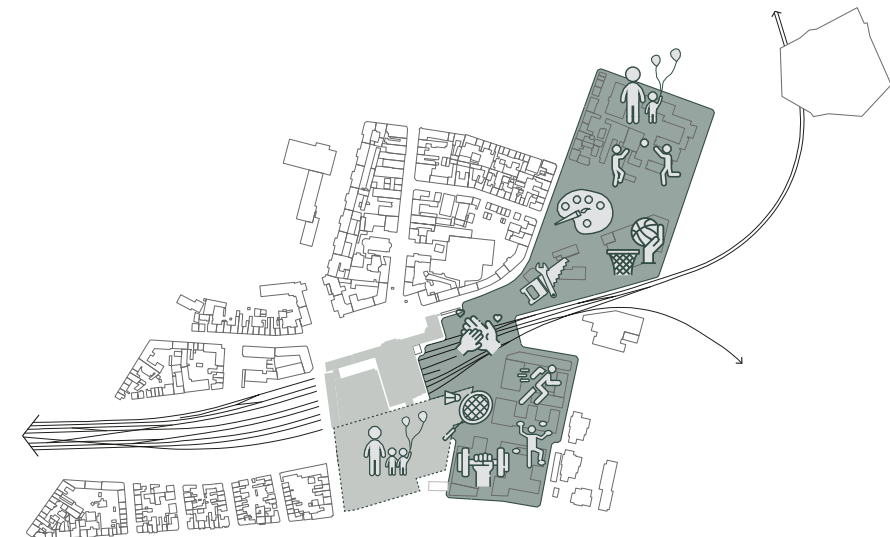
HANDELS- OG AKTIVITETSAKSE

Det eksisterende handelsstrøg, skal styrkes som handelsakse (grøn). Ryesgade, Søndergade og Bruuns Galleri skal gentænkes som shopping-strøg og fremtidigt kunne tiltrække nye butikksformer, der kan konkurrere med den stigende nethandel. Byen kittes sammen langs banegraven med en aktivitets-akse (gul), der supplerer bydelen med nye funktioner, der ikke bygger på handel/shopping, men understøtter andre hverdagslivsfunktioner.



INSTITUTIONER OG OFFENTLIG SERVICE I BYDELEN

Der er i dag mangel på børnepasning samt sport – og fritidsaktiviteter i centrum af Aarhus. Med udviklingen af Banegårdskvarteret er det påkrævet, at disse aktiviteter indtænkes så nye institutioner (dagtilbud) og aktivitetstilbud bliver en integreret del af udviklingen. Udviklingsprojekterne i området er forpligtet på at tilbyde aktiviteter, der kan styrke forholdene for børn og unge i byen. Funktionerne forventes planlagt indenfor de udpegede udviklingsområder, samt området ved DGI-huset.



BOFORMER

Det er vigtigt at gentænke området som tæt og sammensat by med stor variation i boligstørrelser, erhvervslejemål, ejerform mv. Udviklingsområderne skal favne alle typer brugere, men også mulighed for sammensætning af flere brugergrupper i bofællesskaber. Der skal indtænkes socialbalance, i form af bl.a. almene boliger, som gør området åbent for en bred gruppe borgere i centrum. Dette skal bygge på tanken om, at centrum af Aarhus er for alle.





UDVIKLINGSPRINCIPPER

5 | KULTURMILJØ OG BEVARINGSVÆRDIG ARKITEKTUR

Banegårdsplassen fremstår stringent og som en helstøbt ramme om det historiske byrum. Det meste af det inventar, der findes på pladsen, er af mindre betydning end selve pladsens omgivende arkitektur, dvs. området mellem hovedbygningen af arkitekt K.T. Seest, og randbebyggelsen tegnet af arkitekt Axel Høeg-Hansen. Oplevelsen af at træde op i Vandrehallen fra perronerne og være på niveau med den omkringliggende by, er bevaringsværdigt og vigtig for introduktionen til en storby. Der skal i udviklingen tages hensyn til, og bygges videre på de særlige karakterer i området.

Kig til de ikoniske bygninger som Rådhuset, Skt. Pauls Kirke og Skt. Knuds Kirke i Ryes Gade samt Spaniens svømmehal i den østligste del af området bevares eller tydeliggøres. På den måde opretholdes, eller styrkes, fornemmelsen af byens struktur og egen fornemmelse af sted.

Den nuværende bredde af banegraven mod M. P. Bruuns Bro er som nævnt resultatet af nedrivning af de nordligste byhuse i den tidlige bebyggelse på sydsiden af banelegemet. Den del

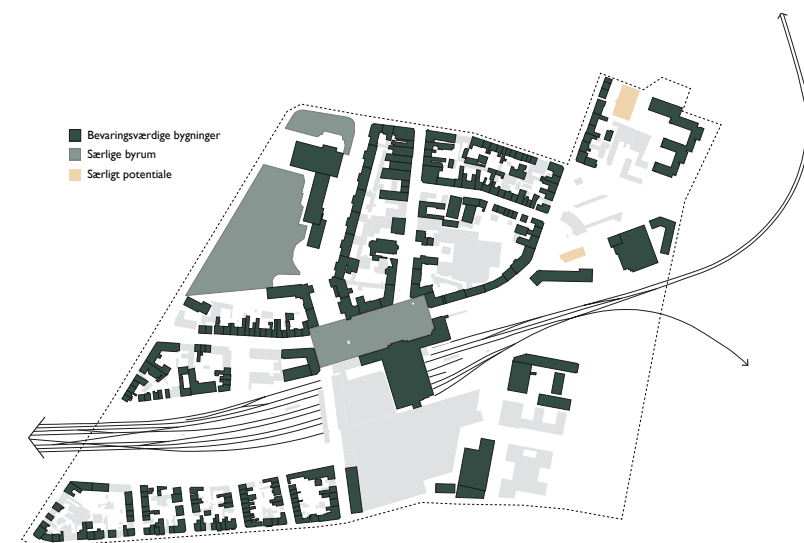
er stadig dårligt afsluttet og behøver en landskabelig og byarkitektonisk bearbejdning. Kulturhistorisk set er det imidlertid afgørende, at overgangen til Frederiksbjerg ikke sløres.

Området ved rutebilstationen er med tiden blevet et udtryksløst sted. Det er et sted på byens kant, dog et vigtigt sted med karakter af overgangszon mellem bydele. Det afgørende er at tydeliggøre grænser, ift. Ny Banegårdsgade, Fredensgade, Sønder Allé og mod Spanien / Dynkarken – og det med stor opmærksomhed på en naturlig sammenhæng via Ny Banegårdsgade til Banegårdsplassen. Området her har altså uforløste potentialer i forhold til at skabe sammenhæng mellem bydelene.

Vi er midt i et område, der historisk set er knudepunkt og afsæt for byens moderne udvikling. I fremtiden skal vi udvikle endnu mere følsomt, og respektere, aktivere eller inddrage de mange lag i fortællingen om Aarhus, for dermed at skabe et område, der indeholder nyt med afsæt i de eksisterende kvaliteter.

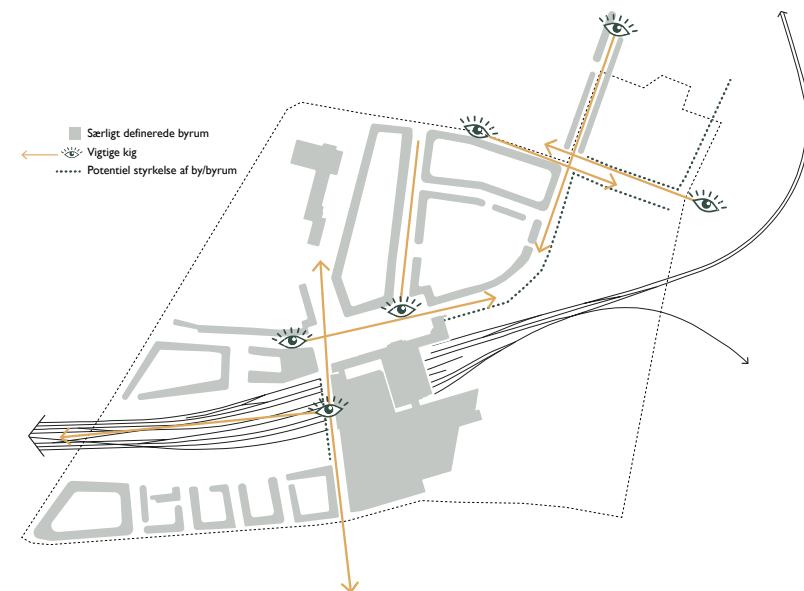
BYGNINGER OG BYRUM

Byens eksisterende byrum og bevaringsværdige bygninger fastholdes i videst muligt omfang. Aarhus Kommune har udpeget nogle særlige bygninger, som er interessante bygninger for bevaring/transformation ifm. en kommende udvikling.



GADESTRUKTUR OG KIG

Når der byudvikles i Banegårdskvarteret skal byrum og bebyggelse tilsammen styrke de særlige gadeforløb i Sønder Allé, Fredensgade, Ny Banegårdsgade, Banegårdsgade/Banegårdsplassen og M.P. Bruunsgade/Park Allé. Kiggene kan understøttes af ny bebyggelse på udviklingsområderne. Væsentligst er at bygge videre på de stærkt definerede byrum, som er karakteristisk for den eksisterende bystruktur.



'NY' OG 'GAMMEL' BY

Udviklingsområderne bidrager til en sammenbygning af Banegårdskvarteret, hvor den nye by understøtter den gamle by med viderebygning af bystrukturen, og samtidig skiller sig ud i forhold til f. eks materialer og facadeudtryk, som skaber et velovervejet og kvalificeret samspil til det eksisterende.



FAKTA

Banegårdskvarteret består af mange forskellige byrum og delområder. På illustrationen er udpeget delområder som på forskellig vis har potentiale til at styrke Banegårdskvarteret ved en omdannelse eller opgradering. Helhedsplanen uddyber på de følgende sider potentialerne for delområderne.



5

DELOMRÅDER

”I Kommuneplan 2017 er det vægtet højt, at byen fremadrettet udvikler sig bæredygtigt ved at lade byen vokse mere indad. Det skal ske som et Fingerplansprincip version 2.0, hvor byen igen vokser inde fra Midtbyen og ud, kombineret med vækst omkring akserne, samt fortætning og øget mangfoldighed i de fritliggende bysamfund. Det skal i denne omgang ske ved at lægge yderligere lag oven på den eksisterende by og ved at kitte byens områder bedre sammen med ny bebyggelse ind i mellem det eksisterende.

Der skal hele tiden være øje for at fylde nye funktioner, boformer og anvendelser ind, som kan supplere de eksisterende og give en mere blandet by.”

- Kommuneplan 2017, Aarhus Kommune



Banegårdspladsen set mod Ny Banegårdsgade - Fremtidens banegårdsplads som grønt mobilitetsknudepunkt

VISION FOR BANEGÅRDSPLADSEN

Banegårdspladsen er Banegårdskvarterets fikspunkt. Helhedsplanen opstiller på de følgende sider en vision for pladsen samt forudsætninger og principper for det videre arbejde med udformning og design af en ny plads.

Banegårdspladsen byder tusindvis af mennesker velkommen til Aarhus hver eneste dag, og den skal derfor favne og formidle byens identitet som en pulserende storby med livet som centrum for den bæredygtige omstilling.

Som byens grønne mobilitetshjerte skal pladsen både være effektiv og attraktiv. Her skal den travle pendler finde ubesværet vej fra A til B, og den nysgerrige besøgende straks finde ro.

Den helstøbte historiske bebyggelse, der indrammer rummet, skal varetages og iscenesættes af et samlende bygulv, der spænder fra facade til facade. Pladsen skal skabe de bedste vilkår for mennesker til fods og brugere af letbane/BRT og samtidig gøre cyklisme mere attraktiv.

I fremtiden færdes biler kun på en mindre del af pladsens areal. Det skaber plads og fokus til byens liv og mødet mellem mennesker.



Banegårdspladsen i dag

TILBAGE TIL FREMTIDEN

Sporvognen vender tilbage til Aarhus, som en moderne letbane eller BRT, der som førhen integreres i byrummets udformning.

BYENS URBANE FOYER

Banegårdspladsen byder som byens foyer velkommen til Aarhus. Et trygt og indbydende rum, der giver den rejsende et umiddelbart indtryk af byens kerneværdier og oplevelser.

LIVET I CENTRUM

Banegårdspladsen er centrum for en levende og mangfoldig by. Et attraktivt rum for mennesker på vej fra A til B og som opholdsrum for ventende passagerer og byboere.

ET GRØNT MOBILITETSHJERTE

Banegårdspladsen er hjertet i byens grønne mobilitet samt start og slutdestination for mange brugeres hverdag. Det skal fungere som centrum for en grønnere livsstil, der er overskuds- og overbliksgivende at bevæge sig igennem.



Banegårdspladsen, Aarhus - 1966 (Ukendt fotograf, rettigheder tilhører Rigspolitiet)



Aalborg Plusbus foran banegården i Aalborg på J.F. Kennedys Plads (COBE arkitekter)



Plaza Darcy, Dijon (Alfred Peter Paysagiste Urbaniste)



New Road, Brighton (Gehl Architects)



Nørreport Station, København (R. Hjørtshøj)

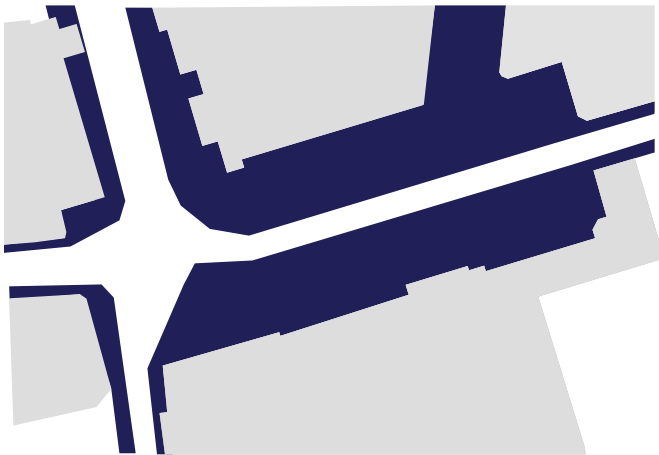


Nantes busway BRT system



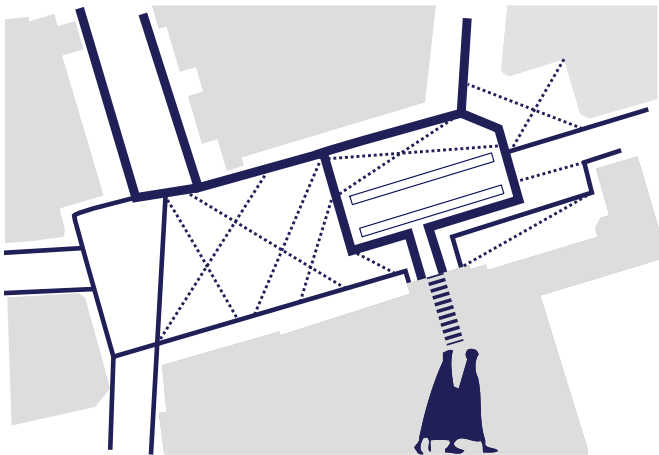
Aménagement des espaces publics de Gare Nord, Nantes (phytolab)

FORUDSÆTNINGER



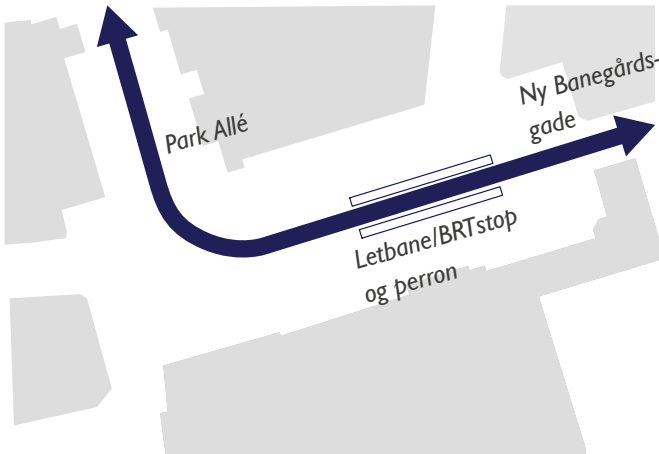
MERE PLADSTIL BYENS LIV

Med trafikken koncentreret indenfor kompakte arealer, bliver der plads til at kantzonen og bagvedliggende stueetager med offentlige funktioner, som eksempelvis cafeer og restauranter, kan aktiveres og skabe nye rammer for ophold, oplevelser og byliv.



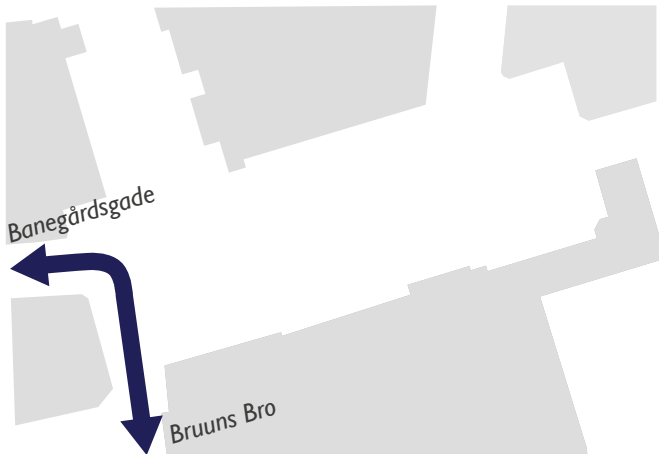
FODGÆNGERE PRIORITERES

Næsten friholdt for biler er pladsens fleksibilitet maksimeret i forhold til at prioritere fodgængere og bevægelsen over Banegårdspladsen, der kun begrænses af letbane/BRT-stoppested midt på pladsen. Pladsen skal overholde krav til tilgængelighed og være tryk at færdes og opholde sig på.



KOLLEKTIVTRAFIK SOM CENTRALT ELEMENT

Letbane/BRT vil udgøre et vigtigt element på Banegårdspladsen, som sammen med busserne lægges i et centralt tracé igennem rummet.



BILTRAFIK BEGRÆNSE

Størstedelen af pladsen friholdes for biler. Hermed prioriteres rum til mennesker og byliv. Der skal fortsat være plads til ærinde-, servicekørsel og varedistribution ved Banegårdspladsen og Park Allé.

MOBILITETSROMMET

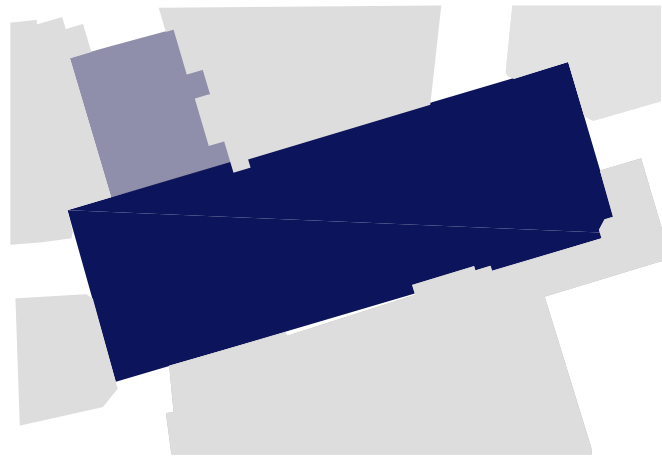
Et af de vigtigste succesparametre for fremtidens Banegårdsplads bliver at forbedre muligheden for orientering, flow og tilgængelighed mellem transportformerne, som fortsat vil dække et større område. Her vil sigte- og ledelinjer på tværs af byrummet og design for wayfinding mellem Vandrehallen, letbane/BRT, busser, taxaer og cykler spille en vigtig rolle for realisering af en ny og velfungerende banegårdsplads.



Forslag til disponering af områdets mobilitetsfunktioner

- | | | | |
|----------------|--|---------------|--|
| Gågade | | Busser | |
| Cykelparkering | | Fjernbusser | |
| Letbanestop | | Taxa | |
| Fjertog | | Kiss and ride | |

BANEGÅRDSPLADSEN PRINCIPPER



ÉN SAMLET BANEGÅRDSPLADS

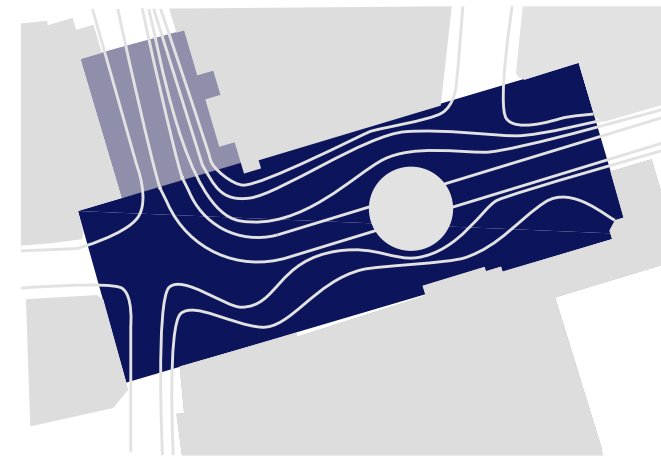
Overordnet set er rummet samlende, udspændt fra facade til facade med fokus på at iscenesætte den flotte historiske bebyggelse, der indrammer pladsen.



Ensartet belægning fra facade til facade, Dijon
(Alfred Peter Paysagiste Urbaniste)



Et flow rum og mødested som byens foyer, Brighton
(Gehl Architects)

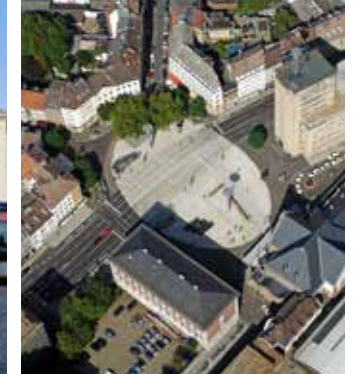


MOBILITETEN SOM ET CENTRALT ELEMENT

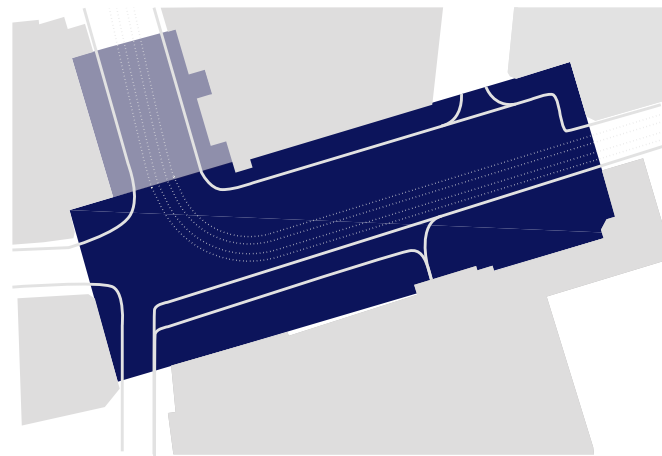
De mange mobilitetsformer er integreret, som en del af fladens formsprog, hvormed pladsen bliver et flydende og forenet rum, der fordeler brugere til de tilstødende byrum og mobilitetsformer. Letbane/BRT-stationen markeres som et centralt element i pladsens formsprog, der leder forgængere ubesværet til og fra de forskellige mobilitetsformer.



BRT station i Nantes



Belægning markerer central funktion, Aachen
HH+F Architekten Hentrop Heyes + Fuhrmann
(Jörg Hempel Photodesign og Kai Kasugai)



TILGÆNGELIGHED OG TRYGHED

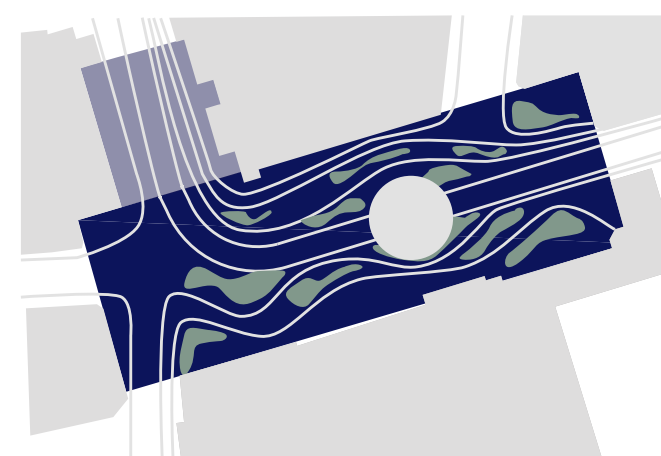
Tilgængelighed og tryghed skal sikres, så pladsen bliver et attraktivt sted at færdes, mødes og opholde sig for alle byens brugere. Der skal involveres trafikssikkerheds- og tilgængelighedsrevisorer i designarbejde med pladsen.



Belysning på Nørreport, København
(Rasmus Hjortshøj)



Tilgængelighed integreret i Købmagergade
(imarken/Jens Larsen)



INTEGRERET GRØNT

Det grønne skal styrke pladsen som et attraktivt byrum, definere opholdsarealer og skabe nedslivningsmuligheder for regnvand. Dog skal det grønne ikke overskygge facaderne, men gøres til et let element, der fordeler sig mellem mobilitetsformer og opholdsrum.



Træer og ensartet belægning ved letbane station, Nantes
(phytolab)



BRT i Lautrup
(COBE/Urban Creators)

BANEGÅRDSPLADSEN VISIONEN

En fremtidig Banegårdsplads rummer mange elementer og skal opfylde mange behov og krav til trafikken, ophold og æstetik. Visionsskitsen der vises her synliggør de centrale elementer, opmærksomhedspunkter og forhold der skal inddrages i designet af Banegårdspladsen.

MULIG ARKITEKTKONKURRENCE

Pladsens fremtidige designs skal udvikles, f.eks. gennem en arkitektkonkurrence. En arkitektkonkurrence vil samtidig skulle forholde sig til de tilstødende gader, herunder udviklingspotentialer i og omkring Banegraven vest for Aarhus H, samt Banegårdspladsens øvrige mobilitetsfunktioner.

Bybusser
Busser deler kørsels- og letbanen eller BRT.

Park Alle

Fodgængerfelter
Der etableres brede signalregulerede fodgængerfelter på tværs af kørsels- og letbanen.

Biler
Gennemkørende biltrafik begrænses til Bruuns Bro og Banegårdspladsen.

Cyklister
Cykelstier integreres som en del af pladsen. Farten reguleres for at sikre fodgængere og tryk på pladsen.

Køreledninger og belysning
For at fritholde byrummet til byens liv og bevægelse, spændes køreledninger og belysning op i et net over byrummet. Hvor det er nødvendigt integreres master i pladsdesignet.

Station
Letbane/BRT-standsningstedet markeres med markante halvtage der overdækker perronerne.

Byliv
Der skabes pladsdannelser til ophold, beplantning og liv, så det lokale og regionale byliv kan udfolde sig.

Regnvandsbassiner
Pladsen fungerer som et stort forsinkelingsbassin for regnvand ved ekstremregn, og de grønne øer giver mulighed for nedrivning af regnvand.

Banegården i Vandrehallen
Velkomsten til Aarhus transformeres, og bliver et rekreativt og grønt opholds- og aktivitetsrum, som en del af kulturzonen.

Kantzoner
Integreres som en del af pladsens udformning, og skaber flydende overgange mellem inde og ude.

Tilgængelighed
Pladsen skal udstyres med ledelinjer, opmærksomhedsfelter og andet udstyr for at sikre tilgængelighed mellem alle funktioner.

M. P. Bruuns Gade



UDVIKLINGSPROJEKTER I BANEGÅRDSKVARTERET

UDVIKLINGSPROJEKTER

Det er en forudsætning, at den overordnede vision og principper udpeget i helhedsplanen indpasses i udviklingen af delområderne. Særligt skal der være fokus på at begrænse biltrafik, og i stedet udvikle områderne med en kollektiv mobilitets- og klimatænkning. Ligeledes er det væsentligt, at områderne indeholder markante grønne elementer, der er til glæde og gavn for brugerne samt mikroklimaet og plante- og dyreliv.

I Banegårdskvarteret er to større byudviklingsområder som med afsæt i helhedsplanens fem udviklingsprincipper (s. 44), skal udvikles og omdannes til livlige byområder i Banegårdskvarteret i løbet af de kommende år. Det er Rutebilstationsgrunden med DSB Ejendommens tilstødende arealer samt området omkring Politigården.

BANEGRAVEN VEST FOR AARHUS H

I området i og omkring banegraven vest for Aarhus H er der et potentiale for at udvikle infrastrukturen med bl.a. nye forbindelser på tværs af banegraven, ny cykelparkering, nye adgange til togperronerne og taxaholdepladser.

Ved at forbedre adgangen til området og skabe nye byrum og udadvendte funktioner langs kanterne til banegraven er det muligt at iscenesættelse banegravens iboende kvaliteter, åbne karakter og bynatur. Her vil en ny forbindelse mellem Orla Lehmanns Allé og Bruuns Bro være oplagt. En ny stibro på tværs af Banegraven kan blive en arkitektonisk perle og markere ankomsten til Aarhus.

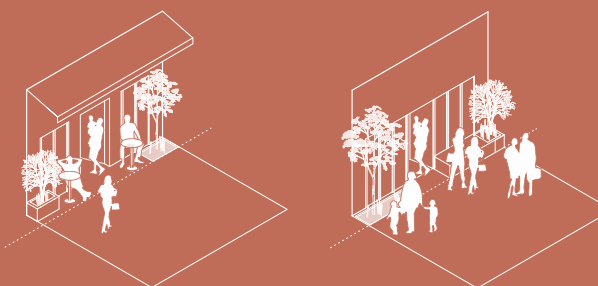
DEN NYE SAMMENHÆNG – FRA BANEGÅRDS-PLADSEN TIL EUROPAPLADS

Med muligheden for at udvikle området der strækker sig fra Banegårdspladsen til Europaplad, og området ved Åens munding, kan det centrale Aarhus få tilført endnu en dimension. Projekterne skal koble sig til den eksisterende bystruktur og give de nuværende gader en ny identitet med et pulserende liv som et supplement til Strøget og Åen, som det tredje og sidste ben i en "bylivstrekant" men med en mere finkornet størrelse på handels- og oplevelseslivet end de to andre steder og også krydret med andre funktioner indenfor kultur, kunst, værksteder, liberale erhverv og offentlig service.

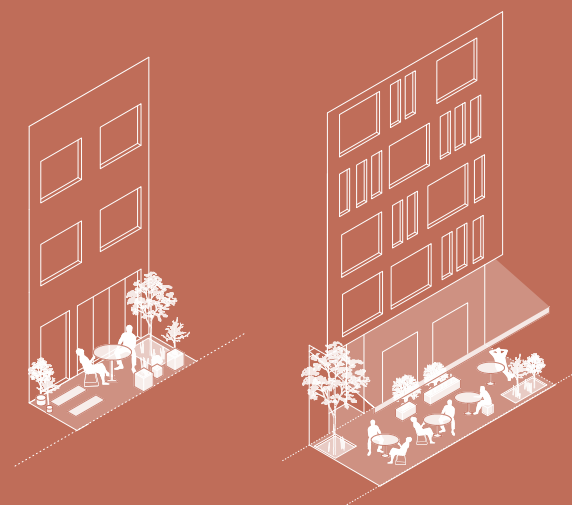
Derfor skal der være særlig opmærksomhed på at gaderum-

BYLIV OG KANTZONER

Kantzonerne skal fungere som aktive koblinger mellem byens fælles rum og bygningerne. Kantzonerne skal være med til at nedbryde skala, og skabe en by i øjenhøjde.



Smalle kantzoner mellem fortov og bebyggelse aktiveres med begrønning og opholdsmuligheder



Steder hvor byens gadeforløb tillader det, skabes rum for bredere kantzoner til bl.a. udeservering eller andre udadvendte aktiviteter



Kulkransporet - omdannelse af den nuværende Kulbro i Sydhavnen til aktivt byrum i niveau 2 (TRANSFORM)

met, kantzoner og stueetager understøtter bylivet. Frederiks Allé, Jægergårdsgade, Park Allé, M. P. Bruuns Gade, Spanien og Ny Banegårdsgade skal med de nye byudviklingsinitiativer, i form af enten bebyggelse eller forbindelser styrkes så nye sammenhænge i byen opstår.

FRA BANEGÅRDEN TIL SYDHAVNSKVARTERET

Banegårdskvarteret ligger i nær relation til Sydhavnskvarteret, som i en nær fremtid bliver en dynamisk, og levende erhvervs- og kulturbydel. Muligheden for at styrke forbindelserne og den fodgængerstrøm, der fremadrettet vil være mod Sydhavnskvarteret er vigtig. Derfor bør muligheden for en



Byens Bro - ny ikonisk stibro med byrumskvaliteter over baneterræn i Odense (Gottlieb Paludan Architects)



Tietgens Bro - forslag til ny bro med cykelparkering ved Københavns Hovedbanegård (COBE)

tværgående forbindelse mellem Jægergårdsgade og Fredensgade over banegraven (øst) samt mod Centralværkstederne og Frederiksplads/Kulkransporet undersøges som en del af et kommende projekt på rutebilstationsgrunden. Generelt skal der prioriteres flere forbindelser over Banegraven både som infrastruktur for gang- og cykeltrafik men også byliv.

Området ved 'Ramblaen' i Centralværkstedsoområdet, akse mellem Bruuns Galleri og Kulkransbroen, har et potentiale for at gentænke forbindelsen til et mere levende og attraktivt byrum i sammenhæng med den fremtidige udvikling af Sydhavnskvarteret og de eksisterende funktioner i området.

FAKTA

Projektet er direkte uddrag af vinderprojektet 'Perlekæden' fra arkitektkonkurrencen i 2011. Projektets principper og design danner udgangspunkt for den kommende byudviklingsprojekt på rutebilstationsgrunden.



Perlekæden i sin helhed - konkurrenceprojekt, 2011 (Illustrationer: Transform/Cobe)

PERLEKÆDEPROJEKTET

RUTEBILSTATIONSGRUNDEN

I 2011 blev der udskrevet en arkitektkonkurrence om omdannelse af den eksisterende rutebilstationsgrund og DSB Ejendommens tilstødende arealer. Det vindende skitseprojekt kaldes Perlekæden. Perlekæden er en væsentlige byggesten i Banegårdskvarteret. Projektets enkle og robuste designkoncept, som en urban bygningsmasse, kan tilpasses efter behov.

Perlekædeprojektet blev aldrig vedtaget af Byrådet. Et nyt byudviklingsprojekt på arealerne vil tage udgangspunkt i Perlekædeprojektets principper og design, men skal samtidig afspejle de ændrede forudsætninger, ønsker og behov der nu gør sig gældende 10 år senere. En ny busterminal skal have en endelig placering og udformning. De rumlige relationer til resten af byen med fine glidende skalaspring er vigtige at holde fast i.

Det oprindelige Perlekædeprojekt var karakteriseret ved at være sammensat af mindre bygningskroppe, perler på en kæde, som kan tilpasses efter behov og brug. Det koncept er robust og fleksibelt, skal videreføres i et nyt projekt da det er stærkt

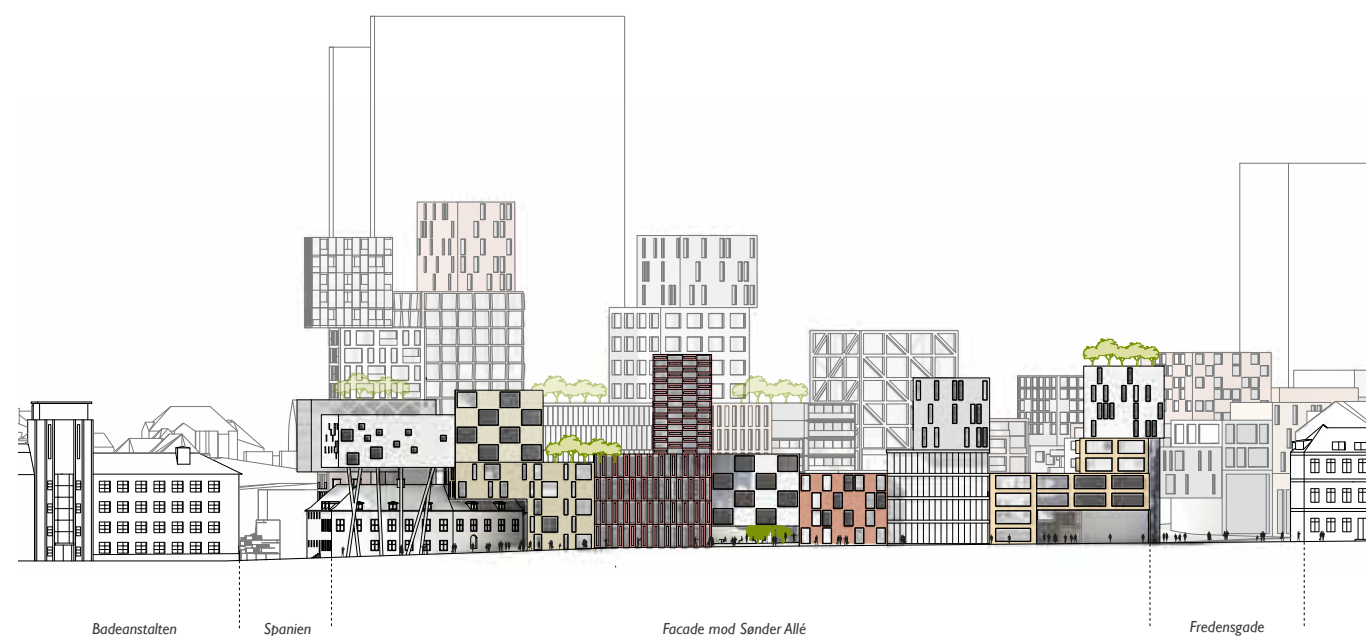
nok til at kunne rumme en bred vifte af anvendelser, former og størrelser på nye bygninger.

På opslaget vises designprincipper fra det oprindelige Perlekædeprojekt som vil være udgangspunktet for et nyt byudviklingsprojekt for området.

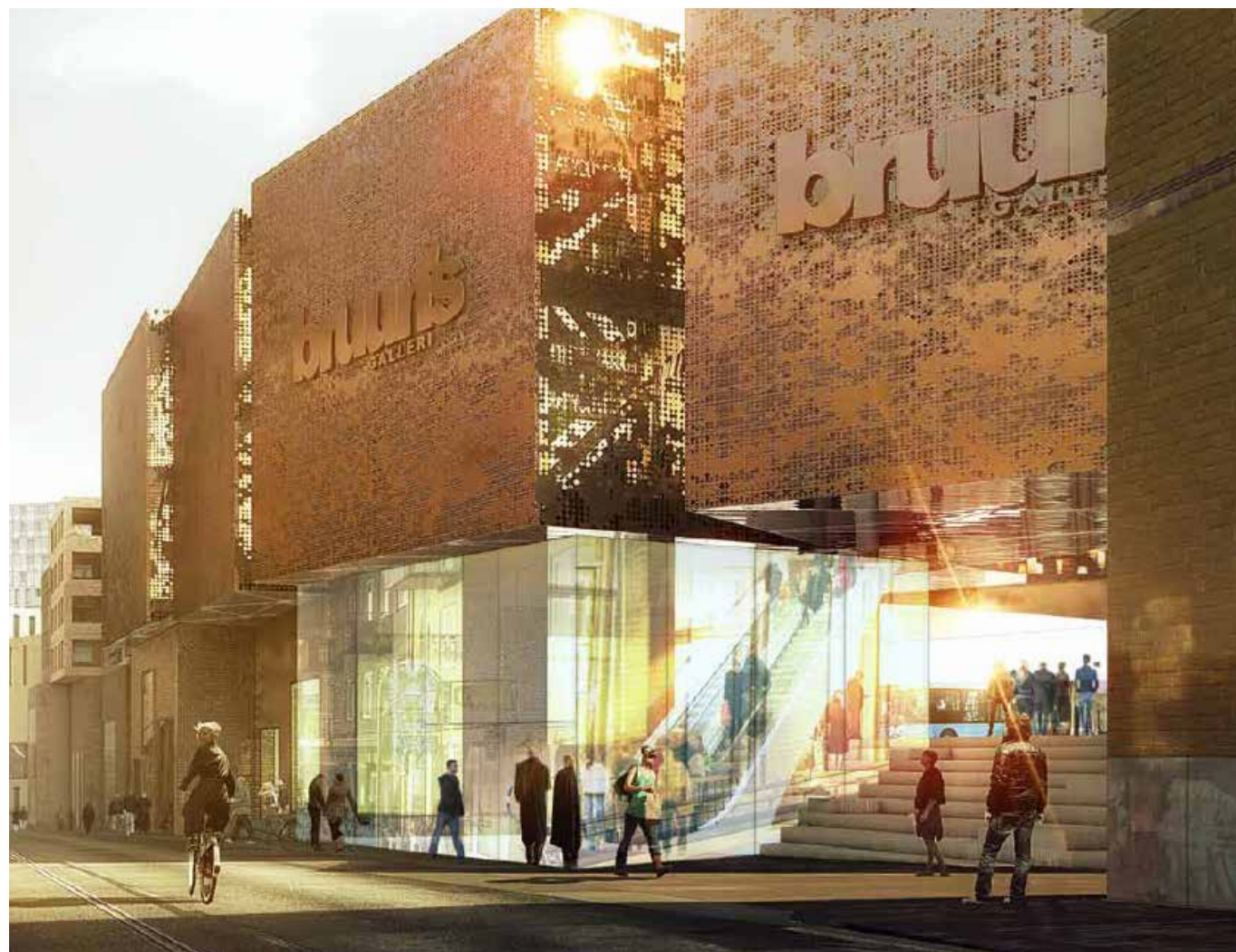
Det forventes at planlægning af et nyt og opdateret Perlekædeprojekt opstartes i 2021/22.



Perlekædeprojektet m. ny og opgraderet rutebilstation - konkurrenceprojekt, 2011 (Illustrationer: Transform/Cobe)



Perlekædeprojektet set fra Søndergade - konkurrenceprojekt, 2011 (Illustrationer: Transform/Cobe)



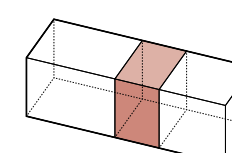
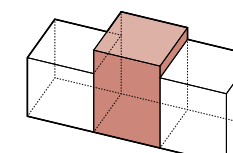
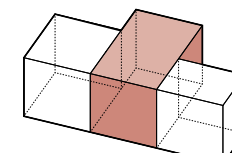
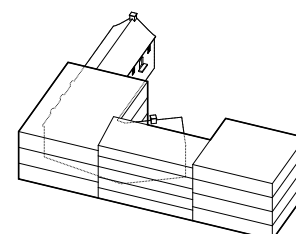
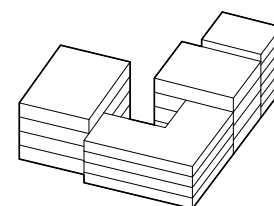
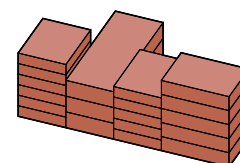
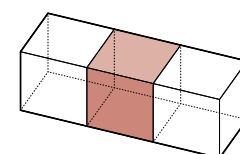
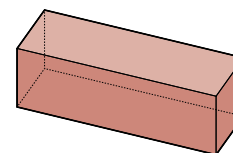
Perlekædeprojektet Ny Banegårdsgade (COBE/TRANSFORM)



Perlekædeprojektet Spanien (COBE/TRANSFORM)

PERLEKÆDEN

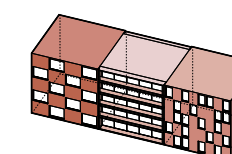
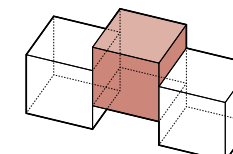
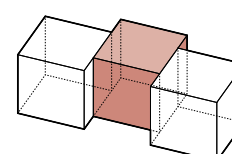
DESIGNPRINCIPPER



Varierende dybder på bygningerne kan tilgodes optimale forhold for kontorer, boliger eller service.

De enkelte bygninger kan skifte i højden og er dermed fleksible overfor varierende ønsker til funktionernes størrelse.

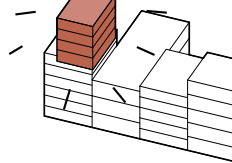
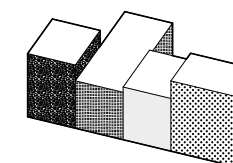
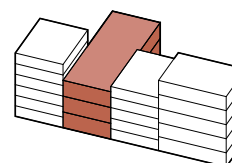
De enkelte bygninger kan variere i bredden. Facadebredder mellem 10 og 30 meter vil være mulige. For at sikre variation bør de enkelte perler tilpasses skalaen på byejendommene i den nærliggende karrestruktur. Facadelængder bør ikke overstige 30 meter.



Hver enkelt bygning kan skydes frem/tilbage fra facadelinjen, skabende små lommer i byen.

De enkelte perler kan skydes op og danne porte i byen.

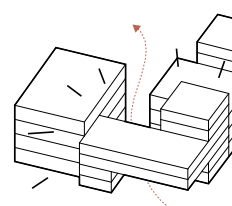
Hver enkelt facade får sit eget udtryk og sin egen facadekomposition. Det tilstræbes at få variation i facadematerialerne.



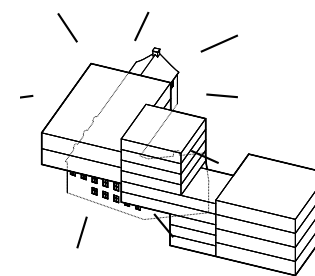
Blanding af funktioner tilstræbes.

For at kunne aflæse hver enkelt perle som en uafhængig bygning er det vigtigt, at facadematerialet er synligt på alle husets flader, og således løber med rundt om hjørnet på alle facader.

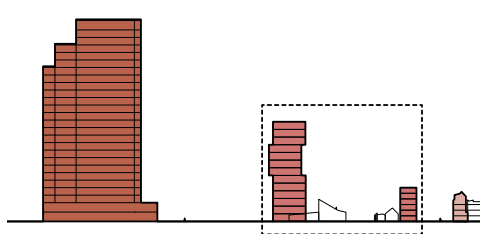
Ved at stable volumenerne, i modsætning til blot at forlænge/ekstrudere byens fodaftryk, opnår man både monumentalitet og tæthed, men kan fastholde et nærvær i byens skala og byens rum.



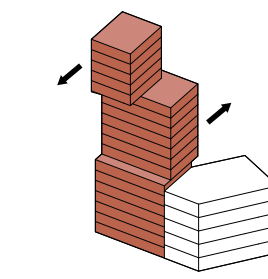
Byens hjørner åbnes og små pladser leder ind i gårdrummet.



De eksisterende huse bør bevares og indgå i den samlede perlekæde. Ved at bygge hen over de gamle huse skabes en dramatisk situation, hvor nyt og gammelt samler sig i et dynamisk billede.



Der foreslås tårnbygninger mod de eksisterende højhuse i området.



Principper for at bygge højt arbejder med stablede volumener der bibeholder områdets skala i en ny komposition.

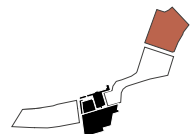
FAKTA

Helhedsplanen viser en række overordnet principper for udviklingen Politigrunden, såfremt Politiet planlægger at realisere ønsket om at flytte.



Integrering af gammel industrihal, som del af den grønne kant

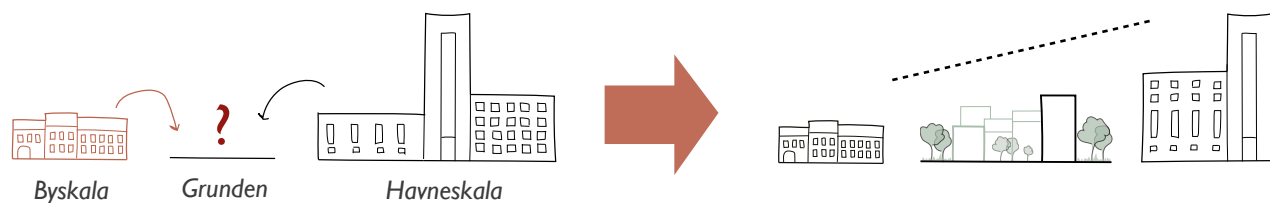
POLITIGRUNDEN



På hjørnet af Sønder Allé og Dynkarken ligger Politigrunden. Indtil 1983 husede arealerne den gamle Sabroe kølefabrik, men siden da har Aarhus politigård ligget på stedet. Grunden rummer et stort potentiale, ikke kun på grund af den centrale placering, men også fordi den er kendetegnet ved to identitetsrige træk:

- Et grønt forareal mod Sønder Allé med store flotte træer.
- Politigården, som er en markant bygning, og i forholdsvis god stand.

Grunden forventes på sigt at skulle omdannes og spørgsmålet er hvordan en ny bebyggelse forholder sig bedst til omgivelserne?



MELLEM TO SKALAER

På grunden findes i dag politigården og store eksisterende træer. Grunden ligger placeret mellem to områder med vidt forskellige skalaer. Vest for grunden er 1800 tallets købstadsstruktur med byhuse på 2-4 etager. Øst for grunden er der rester af den industrielle fortid med store bygningsvolumener, der spiller op mod havnens skala.

BEBYGGELSE MEDIERER DE TO SKALAER

Den nye bebyggelse på Politigrunden bør mediere mellem den lille og den store skala. Derfor skal bebyggelsen trække op mod havnens store volumener mod øst, og ned mod byhuse mod vest.

POLITIGRUNDEN

ET GRØNT ARMBÅND

BEVARING

- TRÆER OG SÆRLIGE BYGNINGER

Der findes mange store træer på grunden i dag. Disse træer er med til at give grunden identitet. Helhedsplanen peger derfor på at bevare det grønne område og træerne. Der er en karakteristisk ældre hal på grunden som med fordel kan indgå i en ny bebyggelse. Desuden er det muligt at transformere politigården som er karakteristisk ikke kun for grunden, men også i Aarhus. Det er meget mere bæredygtigt at genbruge eksisterende bygninger, og det vil give en klar identitet til stedet.

DEN GRØNNE KANT

- DEN EKSISTERENDE KANT VIDEREBYGGES

Den grønne kant fortsættes rundt om grunden. Kanten har forskellig bredde, alt efter den lokale kontekst. Mod Sønder Allé og den nordlige del af Dynkarken er kanten smal og skaber et stramt byrum, mens kanten bliver bred og skaber et grønt byrum mod hallen. Nord for grunden bliver der skabt et grønt byrum, hvor den grønne kant smelter sammen med den eksisterende begrønning.

BEBYGGELSEN LUKKES

- SKABER ET GRØNT "ARMBÅND"

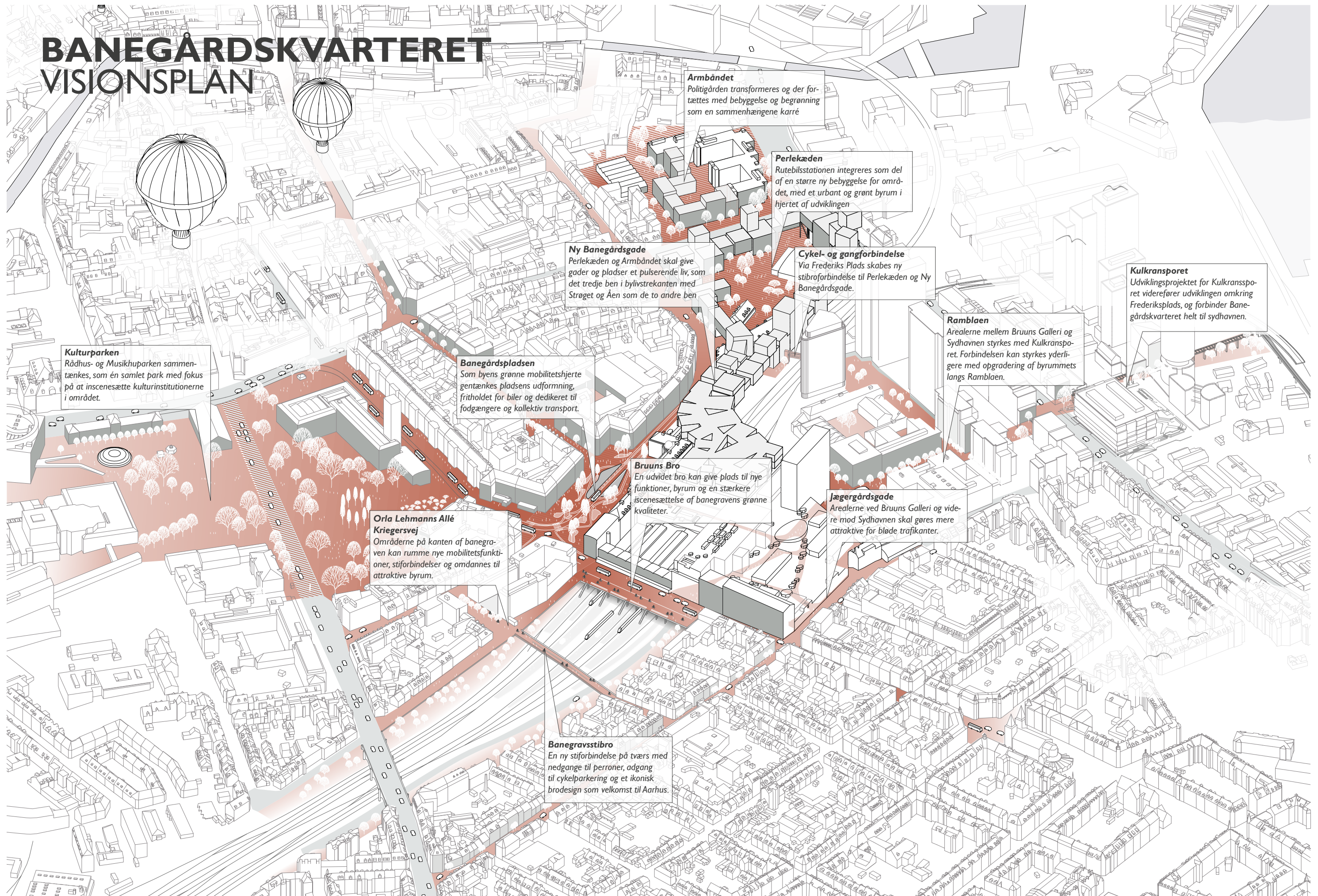
Der etableres et nyt bygningsvolumen som fortsætter og afslutter politigården. Med den nye bygning etableres et gårdrumsmiljø på indersiden. Bygningens højde trapper ned mod byhusene mod vest, og op mod politigården og havnen mod øst.

På indersiden af bebyggelsen skabes et grønt hjerte. Den høje grad af begrønning på grunden samt den store grad af transformation giver grunden en stærk grøn og bæredygtig identitet.



BANEGÅRDSKVARTERET

VISIONSPLAN



Kulterparken
Rådhus- og Musikhuparken sammen-
tænkes, som én samlet park med fokus
på at iscenesætte kulturinstitutionerne
i området.

**Orla Lehmanns Allé
Kriegersvej**
Områderne på kanten af banegra-
ven kan rumme nye mobilitetsfunkti-
oner, stiforbindelser og omdannes til
attraktive byrum.

Banegårdspladsen
Som byens grønne mobilitetshjerte
gentænkes pladsens udformning,
fritholdet for biler og dedikeret til
fodgængere og kollektiv transport.

Ny Banegårdsgade
Perlekæden og Armbåndet skal give
gader og pladser et pulserende liv, som
det tredje ben i bylivstrekanten med
Strøget og Åen som de to andre ben

Armbåndet
Politigården transformeres og der for-
tættes med bebyggelse og begrønning
som en sammenhængene karré

Perlekæden
Rutebilstationen integreres som del
af en større ny bebyggelse for områ-
det, med et urbant og grønt byrum i
hjertet af udviklingen

Cykel- og gangforbindelse
Via Frederiks Plads skabes ny
stibroforbindelse til Perlekæden og Ny
Banegårdsgade.

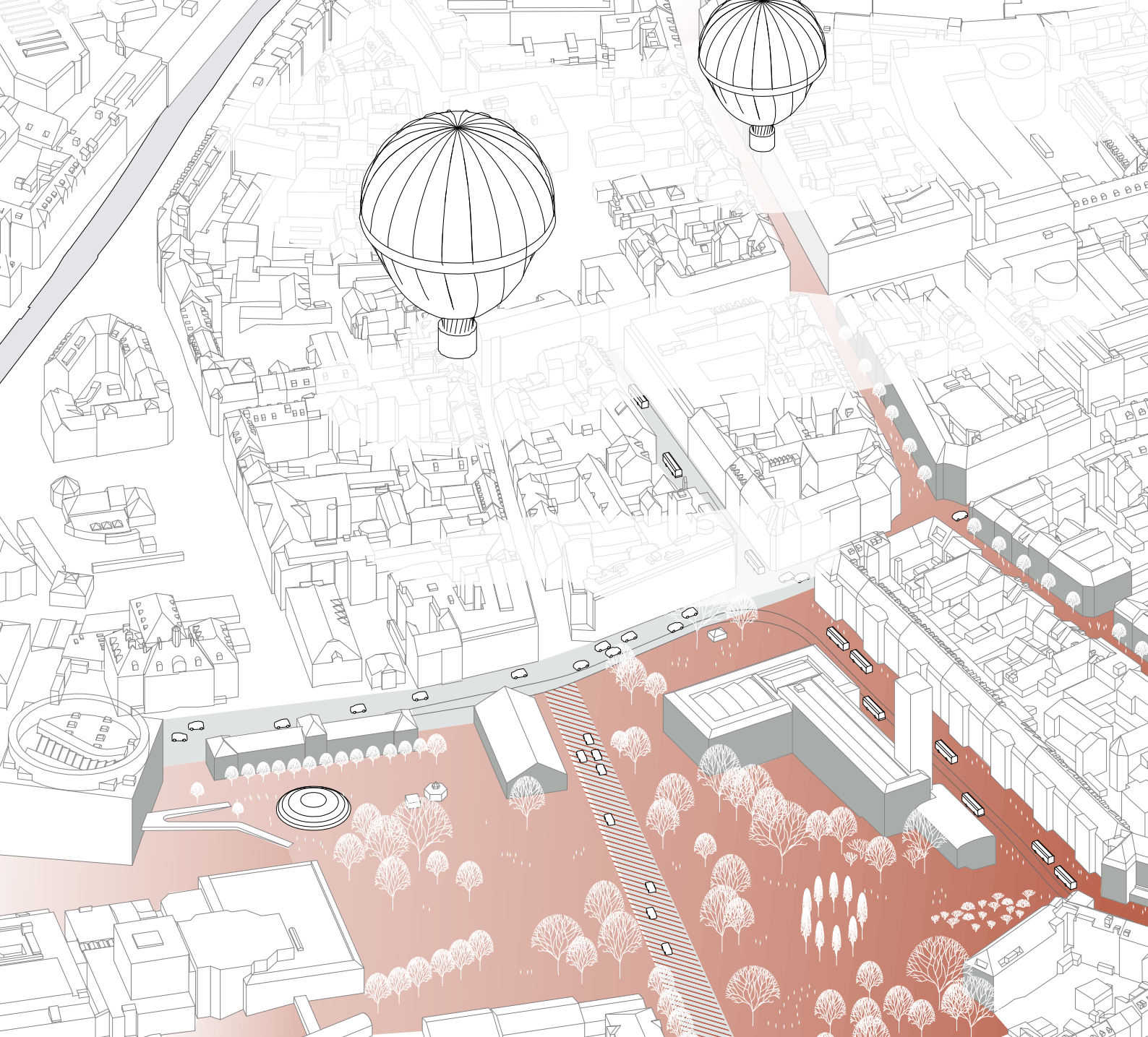
Ramblaen
Arealerne mellem Bruuns Galleri og
Sydhavnen styrkes med Kulkranspo-
ret. Forbindelsen kan styrkes yderli-
gere med opgradering af byrummets
langs Ramblaen.

Kulkransporet
Udviklingsprojektet for Kulkranspo-
ret viderefører udviklingen omkring
Frederiksblads, og forbinder Bane-
gårdskvarteret helt til sydhavnen.

Bruuns Bro
En udvidet bro kan give plads til nye
funktioner, byrum og en stærkere
iscenesættelse af banegravens grønne
kvaliteter.

Jægergårdsgade
Arealerne ved Bruuns Galleri og vide-
re mod Sydhavnen skal gøres mere
attraktive for bløde trafikanter.

Banegravstibro
En ny stibroforbindelse på tværs med
nedgange til perroner, adgang
til cykelparkering og et ikonisk
brodesign som velkomst til Aarhus.



FORSLAG TIL HELHEDSPLAN FOR BANEGÅRDSKVARTERET

UDGIVET AF

Aarhus Kommune
Teknik og Miljø
Marts 2021

I SAMARBEJDE MED

Transform, Cobe, Orbicon/WSP,
Urban Creators og Tom Nielsen

TEKNIK OG MILJØ
Aarhus Kommune

