Banekvarteret

HELHEDSPLAN FOR BANEKVARTERET I AARHUS

MTHøjgaard DSB Ejendomme PensionDanmark AARHUS KOMMUNE aaen engineering Gehl CF MØLLER ARCHITECTS

Nærværende materiale

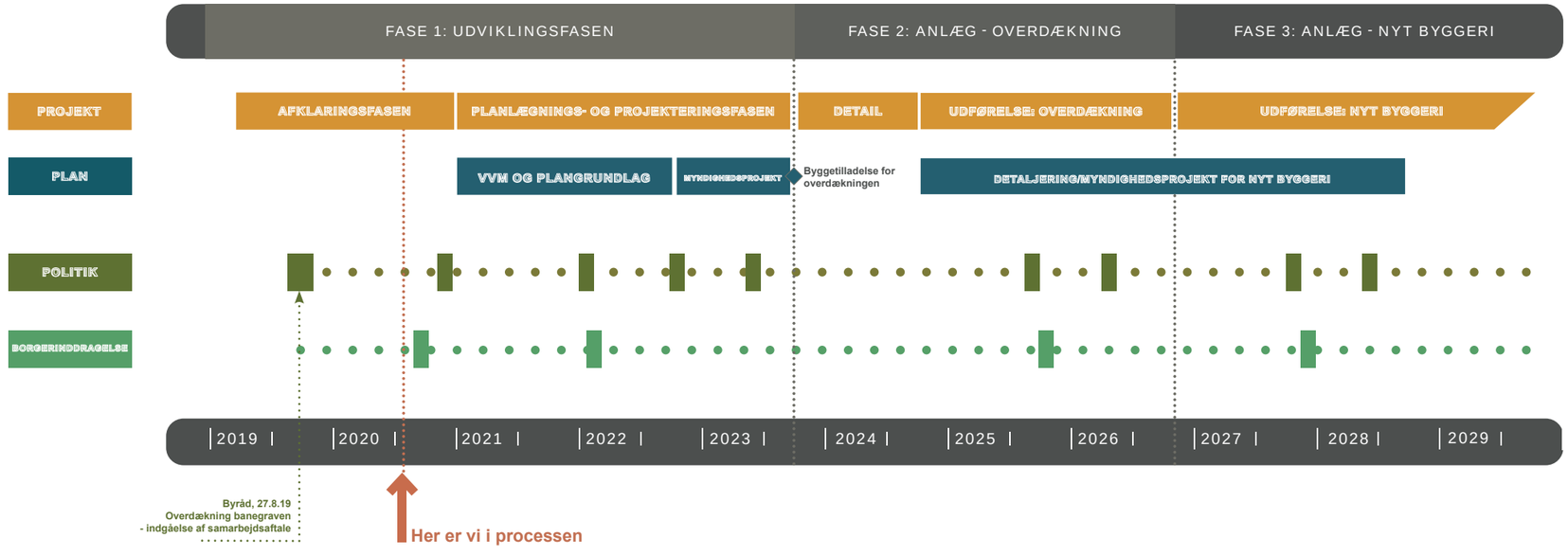
Aarhus Byråd tiltrådte den 25. september 2019 en indstilling om at indgå samarbejdsaftale om udviklingsfasen af overdækningen af banegraven mellem Aarhus Kommune, DSB Ejendomsudvikling A/S, MT Højgaard A/S og PensionDanmark Ejendomme Holding K/S. Byrådet tiltrådte endvidere igangsætning af og deltagelse i udviklingsfasen for projektet.

På baggrund af byrådsbeslutningen er der indledt et samarbejde vedr. belysning af muligheden for etablering af et en overdækning af banegraven indeholdende et parkeringsniveau, og en bebyggelse på anslået ca. 110.000 m^2 ovenpå dækket over banegraven mellem Bruuns Bro og Frederiks Bro.

Dette materiale præsenterer samarbejdsparternes vision for områdets udvikling og har karakter af at være et udkast til en helhedsplan. Materialet skal danne afsæt for igangsætning af arbejde med udarbejdelse af VVM og plangrundlag, hvor der også vil være fokus på involvering af både politikere og borgere.

Ud over samarbejdsparterne foregår udviklingsarbejdet i nær dialog med Banedanmark. Banedanmark skal de kommende år gennemføre en række ombygningsarbejder i hele Aarhus H og arbejder sideløbende med at projektudvikle og koordinere disse arbejder.

Det er en forudsætning for at gennemføre samarbejdsparternes vision for Banekvarteret at anlægsarbejderne i relation til etablering af selve overdækningen kan foregå i samme periode, som Banedanmark skal gennemføre egne ombygningsprojekter.



FORVENTET PROCES

MTHøjgaard DSB Ejendomme PensionDanmark AARHUS KOMMUNE aaen engineering Gehl CF MØLLER ARCHITECTS

Indhold

1. Vision **4**

VISION 5

BÆREDYGTIG BYUDVIKLING 8

2. Koncept **10**

BYLIV 14

BYRUM 20

3. Helhedsplan **36**

BYGADEN 46

MOBILITET 61

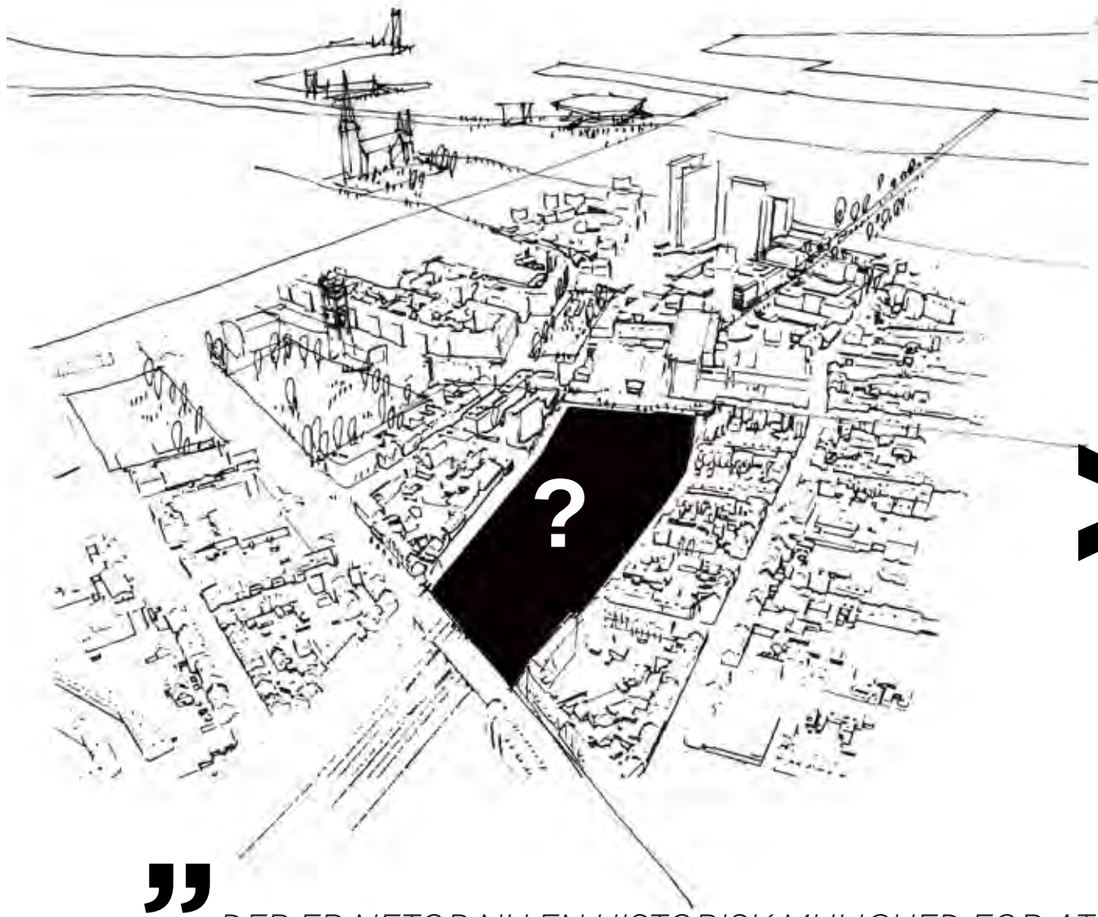
DESIGNPRINCIPPER 79

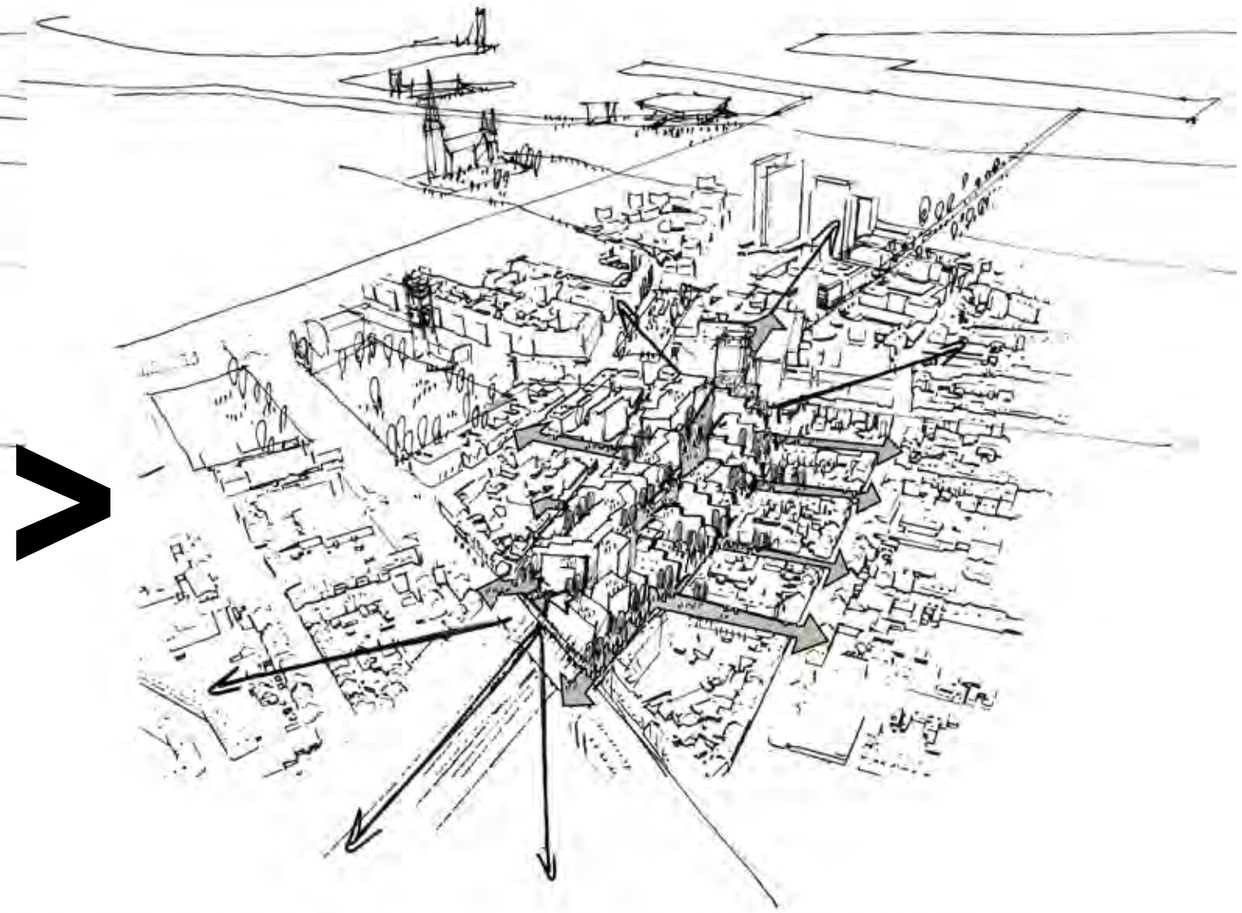
BOLIG- OG BYRUMSKVALITET 98

1. Vision

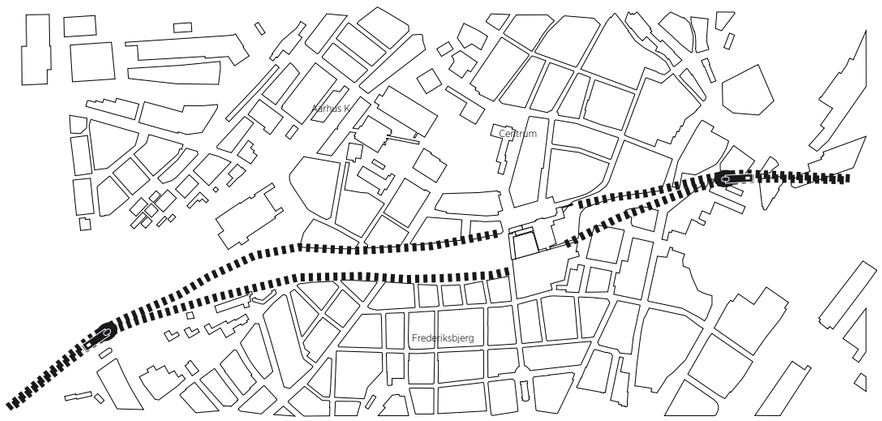
BANEKVARTERET I AARHUS

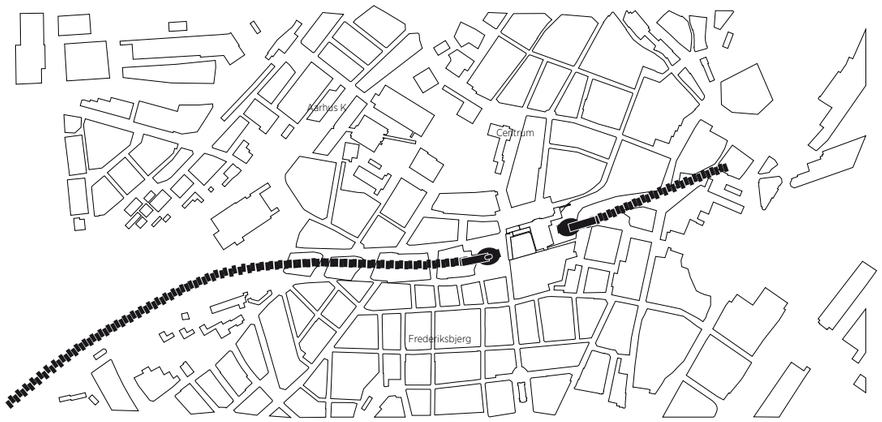
Vision





„DER ER NETOP NU EN HISTORISK MULIGHED FOR AT OVERDÆKKE BANEGRAVEN. DERVED KAN DER SKABES ET NYT OG ATTRAKTIVT CENTRALT BYMILJØ I AARHUS, SOM BÅDE BINDER BYEN SAMMEN I ET ATTRAKTIVT BY- OG BYGNINGSMILJØ AF INTERNATIONALT FORMAT, SAMT DANNER EN FANTASTISK INDGANG TIL BYEN





En naturlig del af Aarhus

BYEN BINDES SAMMEN IGEN – NYE SAMMENHÆNGE OG SYNERGIER SKABES

BANEKVARTERET

Levende, grøn og bilfri bydel

VARIERET BYLIV OG ATTRAKTIVE BYRUM FOR HELE BYENS BORGERE

Bæredygtig byudvikling

SOM SVAR PÅ KOMPLEKSE BYMÆSSIGE UDFORDRINGER

Byen og borgere mødes

FAVNER FREMTIDENS MOBILITET OG FORBINDER BORGERE, BEBOERE OG BESØGENDE

Fælleskaber og det gode liv

BYMÆSSIG MANGFOLDIGHED MED BOLIG OG ERHVERVSMILJØER I HØJ KVALITET, DANNER FÆLLESKABER OG RAMME FOR DET GODE BY- ARBEJDS- OG BOLIGLIV

Banekvarteret – en grøn, bilfri og bæredygtig bydel i Aarhus

Aarhus får en helt ny bydel, hvis Aarhus Kommune til november beslutter at gå videre med planerne for overdækning af banegraven mellem Bruuns Bro og Frederiks Bro. Med sin centrale placering midt i Aarhus og som trafikknudepunkt, hvor tusinder af mennesker færdes hver dag, har Banekvarteret potentiale til at blive en grøn og levende bydel for alle, der bor, arbejder og færdes i området.

Hvor der før kun var plads til togene i banegraven, bliver der med overdækningen plads til det hele – både tog, parkeringspladser til biler og cykler, nye grønne områder, plads til nye boliger og arbejdspladser samt stier og gader, der genforener Frederiksbjerg med Midtbyen.

Den skitserede helhedsplan for Banekvarteret lægger op til, at den nye bydel bliver en af verdens mest bæredygtige bydele, der lever op til både nationale og kommunale klimamål. Bydelen bliver grøn med træer, buske, facadebeplantninger, taghaver og forhaver, der åbner op for et samspil mellem dem der bor i bydelen og dem der passerer igennem.

I midten af det nye kvarter samler 'Banehaven' som en grøn oase i byrummet unge og ældre, beboere og gæster til udeliv, aktiviteter og fællesskab, og gennem bebyggelsen snor bygaden sig som en grøn forbindelse mellem broerne med afstikkere og forbindelser til nabokvartererne.

Bydelen skaber et bilfrit miljø med renere luft, mindre trafikstøj fra tog og biler, og hvor det er trygt og sikkert at færdes for gående og cyklister. Klimavenlige materialer og klimaneutrale bygninger er også tænkt ind i planerne.

Bæredygtig byudvikling

EN FORSKEL FOR MENNESKER, BY OG KLIMA

BANEKVARTERET bliver en bæredygtig bebyggelse med fokus på nytænkende løsninger i alt fra træbyggeri og upcycling til den livsstil der kan leves. Bydelen vil møde omgivelserne i byens skala og være en god og spændende ny nabo.

Bebyggelsen vil blande funktioner og brugere og vil med sin centrale placering blive en del af byen. Byrummene vil derfor blive indrettet så de er til glæde for brugere fra hele byen, men vil også være attraktive og anvendelige hverdagsrum for mange nye Aarhusianere. Derfor vil et vigtigt fokuspunkt være at skabe optimale rammer for det gode boligliv, med et godt mikroklima, gode solforhold, gode gårdrum, forhaver og kantzoner.

AMBITIONERNE FOR BANEKVARTERET ER AT VÆRE ET AKTIVT BIDRAG TIL DEN GRØNNE OMSTILLING – ET FORGANGSEKSEMPEL IFT. AT INDFRI BÅDE INTERNATIOALE OG NATIONALE KLIMAMÅLSÆTNINGER

FN's Klimakonvention

PARIS-AFTALEN

Begræse globalopvarmning
til **+ 1,5 ºC** i år 2100

DK's Klimalov

70 % MÅLSÆTNING

70% CO_2-redutkion i 2030
sammenlignet med 1990

Aarhus Klimapolitik

GRØN OMSTILLING

Go Green with Aarhus
Klimaplan og Klimastrategi

MÅLBART OG KONKRET:
Banekvarteret er en unik og historisk mulighed for at blive et konkret eksempel på en byudvikling, der lever op til nationale og internationale klimamålsætninger.

MÆRKBART:
Vi ønsker bæredygtighed der kan mærkes i hverdagen og bidrager til øget livskvalitet i både byrum og bygninger.

AMBITIONEN ER AT SKABE:

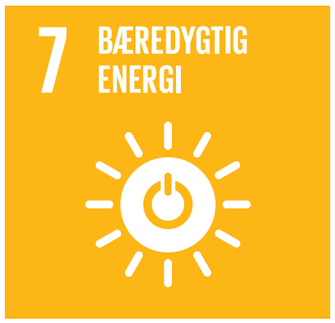
- en bilfri bydel
- forbedret luftkvalitet og mindre trafikstøj
- mulighed for naturlig ventilation
- kombineret med bæredygtig varmeforsyning
- lokal vedvarende energiproduktion
- byggeri med konstruktion i massivtræ hvor muligt
- at omdanne "brown field" – til vild bynatur
- at etablere grønne tage og facader
- at genoprette naturen
- at øge biodiversiteten
- at have Naturkvalitet som en del af hverdagen
- mulighed for klimaneutrale bygninger

Verdenmål som design drivende element

VI BRUGER FN'S 17 VERDENSMÅL FOR BÆREDYGTIG UDVIKLING, SOM RAMMESÆTNING AT DE BÆREDYGTIGE FOKUSOMRÅDER, OG TIL AT SYNLIGGØRE BANEKVARTERETS SAMFUNDSMÆSSIGE VÆRDISKABELSE.

UDVALGTE FOKUSOMRÅDER HVOR PROJEKTET RELATERER SIG TIL BESTEMTE VERDENSMÅL

- Lav luftforurening og lavt støjniveau pga. bilfri by
- Godt udendørs mikroklima
- Gode dagslysforhold
- Komfortabelt indeklima
- Sunde materiler med lav afgasning



- Høj andel af vedvarendeenergi forsyning
- Kompakte bygninger designet med lavt varmetab
- Bygninger der udnytter passive energitiltag
- Minimere behovet for mekanisk køling

- Blandet beboersammensætning
- Naturgenopretning og stor tilgængelighed af grønne offentlige rum
- Tilpasset fremtidens klima
- Fokus på bæredygtig mobilitet

- Fokus på lavt CO_2-aftryk pr. for både bygninger og byrum
- Træbyggeri fungerer som CO_2-bank
- Udviklingsplan der er robust og fleksibel over tid

VI BRUGER DGNB SOM KVALITETSSIKRIGNSVÆRKTØJ, TIL AT GØRE BÆREDYGTIGHED MÅLBART OG KONKRET, OG SOM EN FORM FOR BÆREDYGTIGHEDSKONTRAKT MELLEM DE INVOLVEREDE PARTER. **Banekvarteret skal som mimum opnå en DGNB Guld certificering. Der certificeretefter DGNB Byområde version 2020**

EKSEMPLER PÅ HØJ DGNB SCORE:

- Social og kommerciel infrastruktur
- Offentlig transport / trafik og mobiltiet
- Andel af brown field
- Arealudnyttelsesgraden
- Kommunal deltagelse

DGNB FOKUS:

- Scorer genrelt højt på økonomi-kriterier
- Forsat åbne muligheder for social- og process-kriterier.
- Opmærksomhed bør især rettets på teknik- og miljø-kriterierne

NÆSTE SKRIDT:

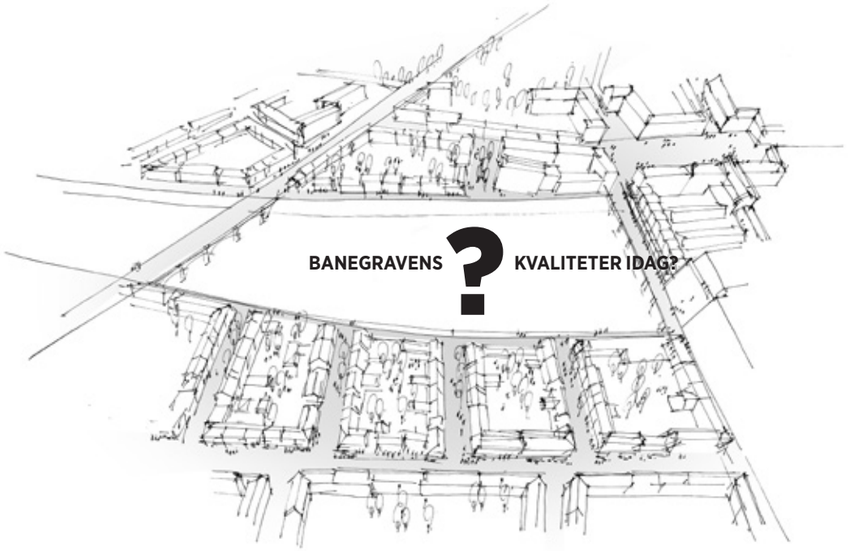
Opdatere DGNB byområde screening, der kortlægger potentialerne og udfordringerne ud fra den nyeste udviklignsplan.

Output: DGNB Score

2. Koncept

Koncept

BYLIV BYRUM BEBYGGELSE



>

BYLIV

Byens gulv bindes sammen og tilføres bymæssige funktioner og byliv

V

BYRUM

Klare byrum og flows
Landskabet binder rum sammen

V

BEBYGGELSE

Tilpasset by i unik kontekst
Byens grundstruktur og typologi videreføres

Konceptet for Banekvarteret er enkelt - at binde bymidten i Aarhus sammen igen og i direkte relation til byens generelle typologi; egenart og historiske kvaliteter. Udfra et fokus på grundelementerne BYLIV, BYRUM og BEBYGGELSE favnes Aarhus´unikke karakter som suppleres med et tilpasset og ambitiøst projekt – EN DEL AF BYEN

BANEKVARTERTETS byliv, byrum og bebyggelse vil blive en naturlig udvidelse af og kompliment til Aarhus byrumsnetværk. Byrummene vil forbinde byen på nye måder og skabe et styrket flow til og fra samt omkring Aarhus Banegård. De nye byrum er samtidigt en unik chance for at udvikle de urbane kvaliteter, som ikke findes i Aarhus bymidte i dag.

I samråd med byens borgere vil det blive afdækket, hvilke muligheder et bilfrit miljø giver for leg, nye grønne rum og andre byrumsprogrammer, som den historiske by ikke allerede tilbyder. Området har med sit mix af pendlere, arbejdsliv og boliger mulighed for at blive en levende og tryg bydel året rundt.

REF: Frederiksbjergs karrestruktur for banegravens udviddelse (markeret med rødt)

Koncept

BYLIV BYRUM BEBYGGELSE

"Aarhus identiteter skal udvikles med afsæt i aarhusianernes initiativ, engagement og medskaben"
Kommuneplan 2017, Hovedstrukturen

" I den tætte by skal pladsen udnyttes bedre – med større fælles anlæg og mere byliv. Opholdsarealer skal have høj kvalitet og bidrage til at gøre byen mere grøn"
Kommuneplan 2017, Hovedstrukturen

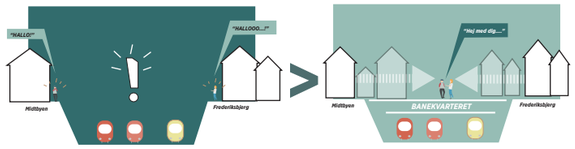
"Banekvarteret er en unik, bæredygtig og grøn bydel dybt forankret i Aarhus´s sjæl, egenart og historie, og som med internationale inspirationer og ambitioner skaber et bymiljø af højeste kvalitet og format – til glæde for byens borgere og til inspiration for kommende byudvikling i hele verden."

Koncept

BYLIV BYRUM BEBYGGELSE

En naturlig del af Aarhus

BYEN BINDES SAMMEN IGEN – NYE SAMMENHÆNGE OG SYNERGIER SKABES



Fra barriere.....

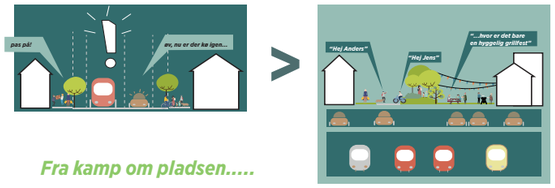
....Til sammenhængende by!

BANEKVARTERET

Levende, grøn og bilfri bydel

VARIERET BYLIV, OG ATTRAKTIVE BYRUM FOR HELE BYENS BORGERE

Det bilfrie byliv



Fra kamp om pladsen.....

....Til plads til alt!

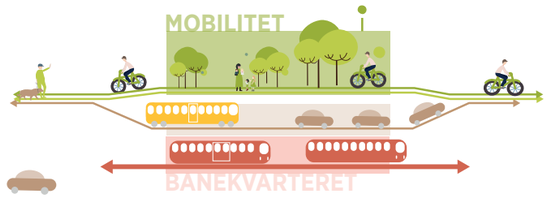
Bæredygtig byudvikling

SOM SVAR PÅ KOMPLEKSE BYMÆSSIGE UDFORDRINGER

mere af det aarhus gør bedst.....

Byen og borgere mødes

FAVNER FREMTIDENS MOBILITET OG FORBINDER BORGERE, BEBOERE OG BESØGENDE



GRØNNE ATTRAKIVE RUM....

....DET GODE BOLIGLIV!

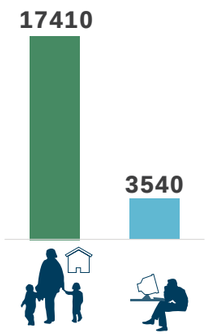
Fælleskaber og det gode liv

BYMÆSSIG MANGFOLDIGHED MED BOLIG OG ERHVERVSMILJØER I HØJ KVALITET, DANNER FÆLLESKABER OG RAMME FOR DET GODE BY-ARBEJDS- OG BOLIGLIV

Byliv

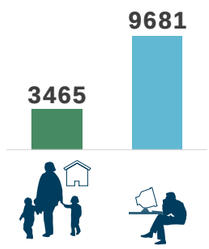
OMRÅDEANALYSE

Banekvarteret ligger i krydsfeltet mellem
kulturkvarter, midtby og blandet bykvarter



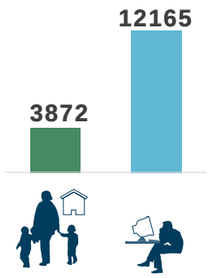
Antal boliger og erhverv

FREDERIKSBJERG ER ET BLANDET BYOMRÅDE MED MANGE BOLIGER;
0,75 m² bolig pr m² areal
(43 m² bolig pr. pers.)



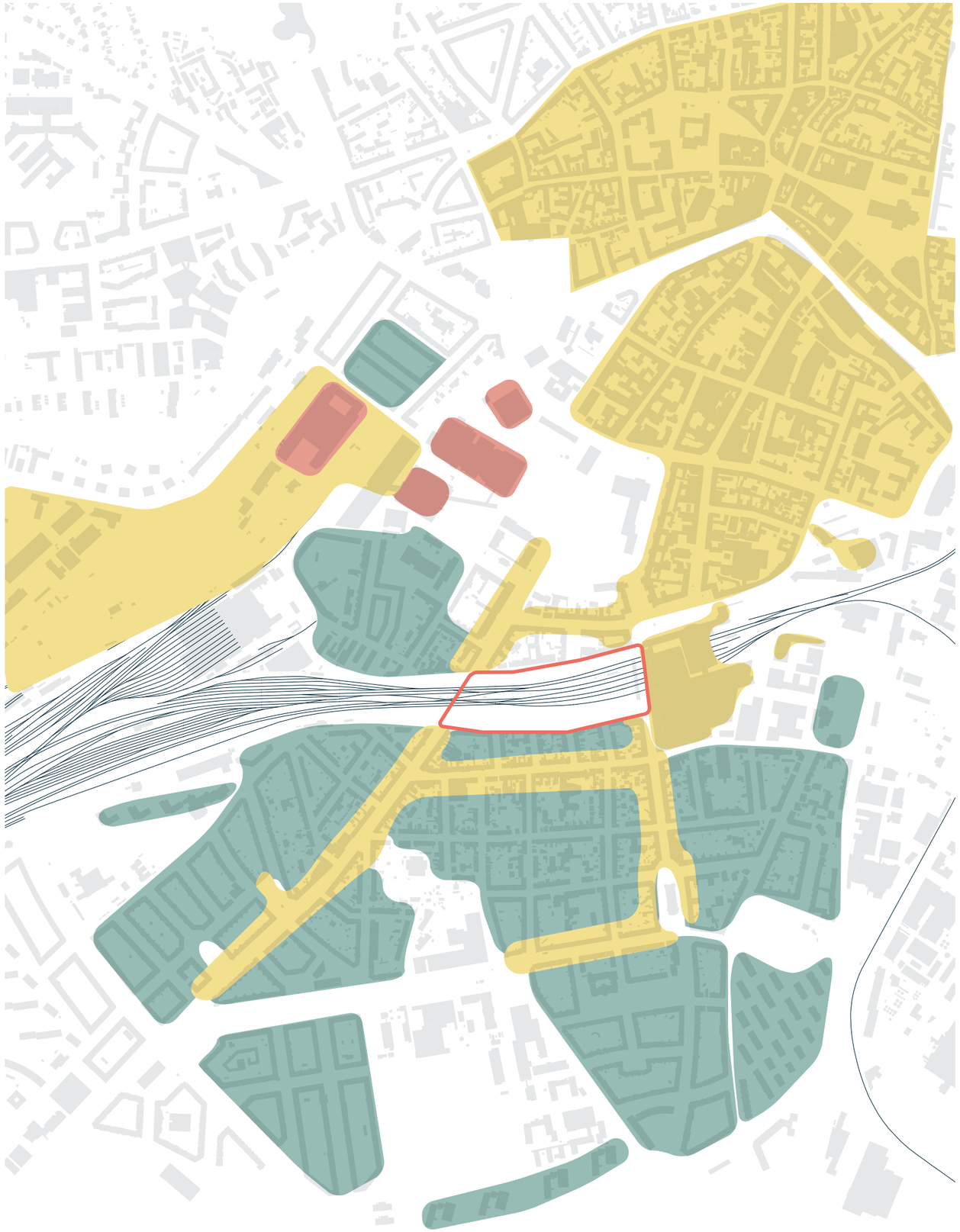
Antal boliger og erhverv

RÅDHUSPARKKVARTERET RUMMER FORHOLDSVIS MEGET ERHVERV;
0,28 m² bolig pr m² areal
(43 m² bolig pr. pers.)



Antal boliger og erhverv

MIDTBYEN RUMMER EN STOR DEL ERHVERV;
0,4 m² bolig pr m² areal
(42 m² bolig pr. pers.)



Byliv

OMRÅDEANALYSE

Store flows af mennesker igennem området

Banekvarteret er det mest stationsnære byudviklingsområde i byen og skal være bilfri. Kvarteret skal tilbyde trygge og tilgængelige rammer for bæredygtig mobilitet og gøre det let og bekvemt at anvende og skifte mellem bæredygtige transportformer.

FREDERIKSBJERG

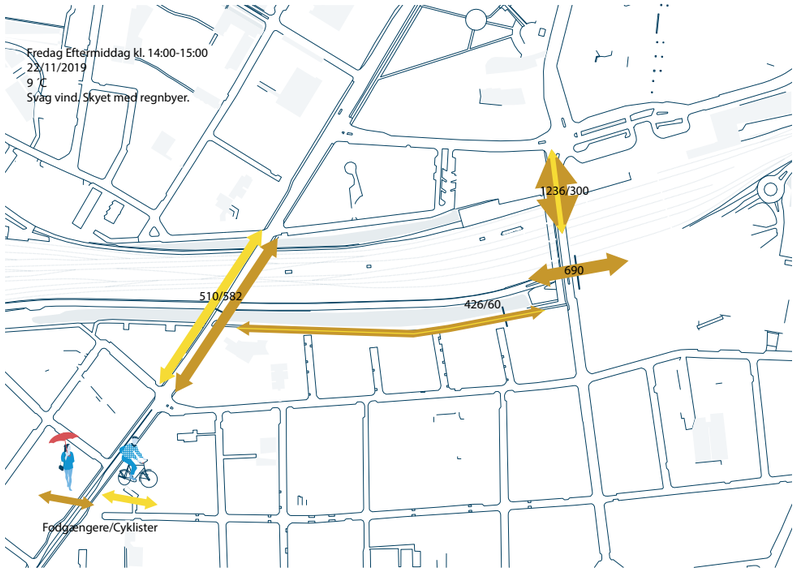
- Bygader med blandede trafikanter i alle gaderum

RÅDHUSPARKKVARTERET

- Adskilte trafikanter – netværk af stier gennem grønne rum
- Indre strøg og 'gaderum' leder flows og aktivitet indendørs i dagtimerne (lukket aften/nat)
- Meget aktivitet i få korridorer, da jernbanen udgør en barriere for flows

MIDTBYEN

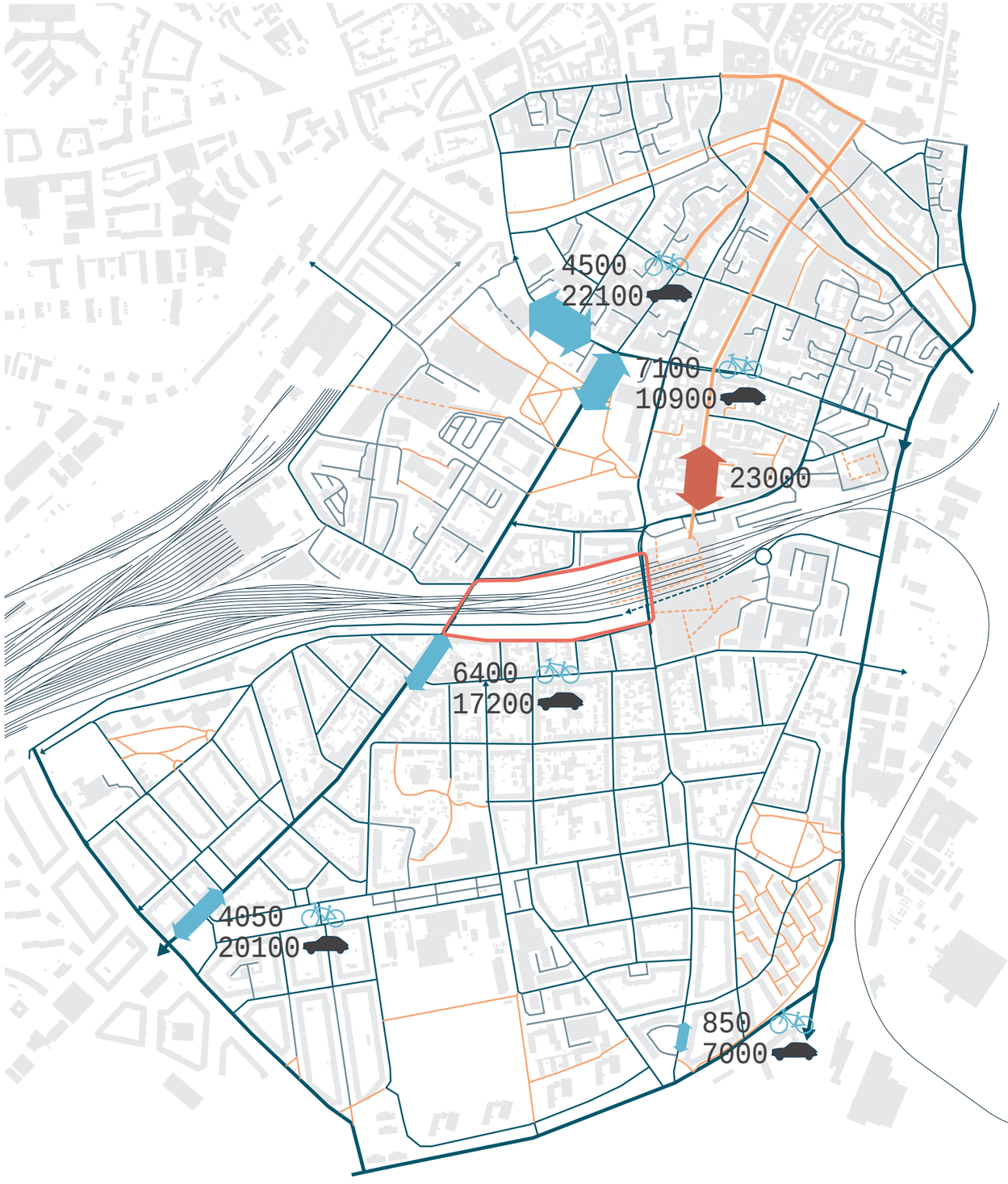
- Gågade og shared spaces
- Lav hastighed og begrænsninger for biler i store dele af Midtbyen
- God tilgængelighed med offentlig transport genererer mange gående (busgader, letbane mm)



STIKPRØVETÆLLINGER

Stikprøvetællinger på en regnfuld hverdags-formiddag og eftermiddag viser, at den største cykeltrafik i området sker ad MP Bruuns Gade.

Der er klart flest fodgængere i området – kun på Frederiks Allé er antallet af cyklister og gående stort set lige.



Gennemkørende bilveje
Sekundære bilveje
Stier for bløde trafikanter

Byliv

OMRÅDEANALYSE

Aktive destinationer og hverdagsliv i nærområdet

Rådhusparkkvarterets store kulturelle institutioner tiltrækker mange gæster til udstilinger, koncerter og events, men over 15 gange så mange mennesker besøger hvert dag stationen, Bruuns og strøget – det er her hverdagslivet udfoldes.

RÅDHUSPARKKVARTERET

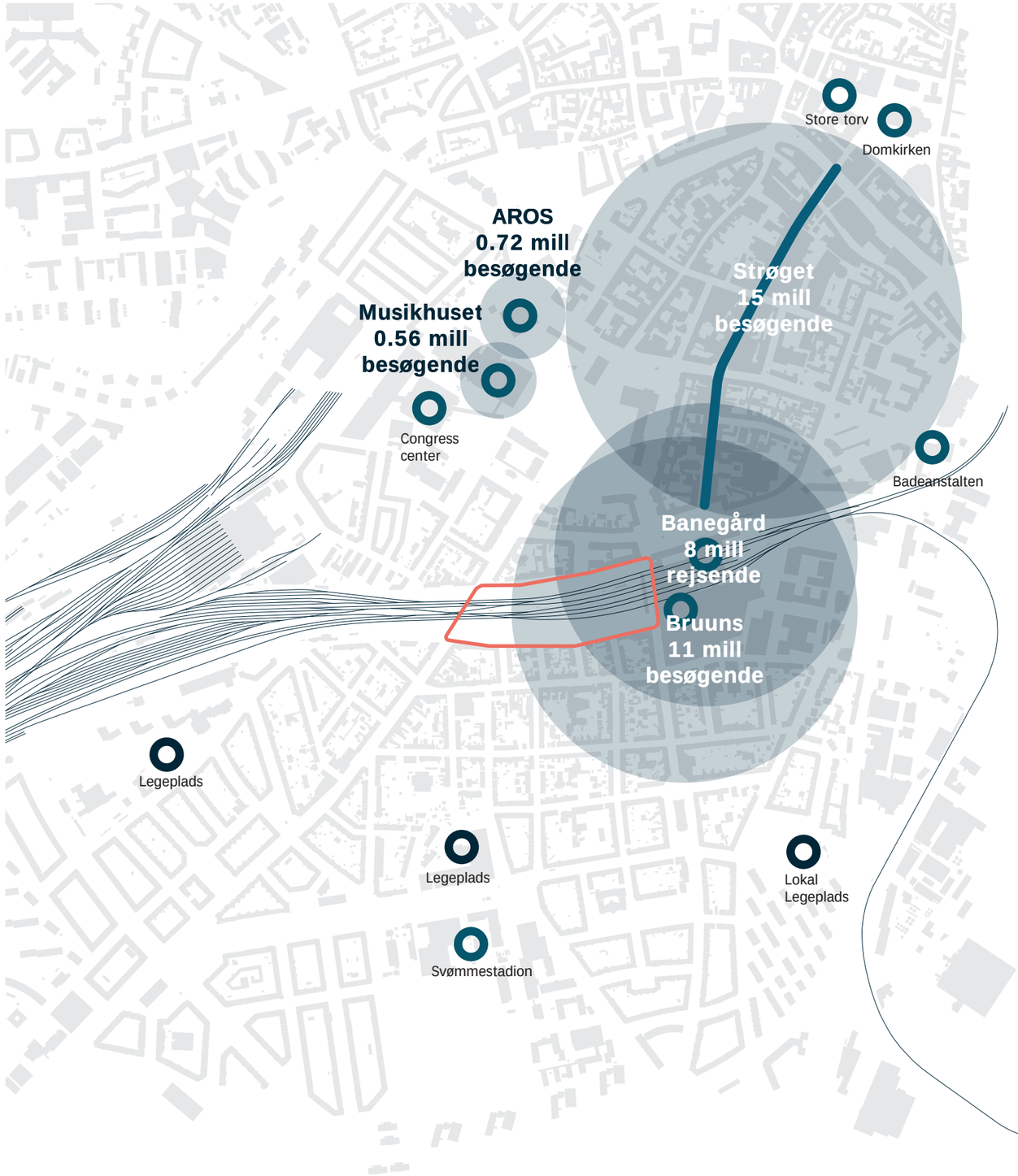
- Stationen genererer meget liv – især i myldretiden
- Stor koncentration af handel giver stor aktivitet og ophold
- meget aktivitet i få korridorer, da jernbanen udgør en barriere for flows

FREDERIKSBJERG

- Primært beboelse
- Mange unge i forhold til Aarhus demografi
- Lokale handelsgader med miks af funktioner
- Offentlige institutioner med legepladser

MIDTBYEN

- Stor blanding af funktioner
- Primært erhverv
- Mange mellem 18-34 i forhold til Aarhus demografi
- Lokale handelsgader med miks af funktioner



Attraktor

Areal repræsenterer mængde besøgende

Byliv

OMRÅDEANALYSE

Opsummering og opmærksomhedspunkter

"Banekvarteret" som en bilfri og tryg bydel har stort potentiale for at skabe trygge og spændende rammer for børn og unge.

I Aarhus kommune er der 18,5 % børn, men i områderne omkring projektområdet er der kun mellem 4,5 og 11 % børn.

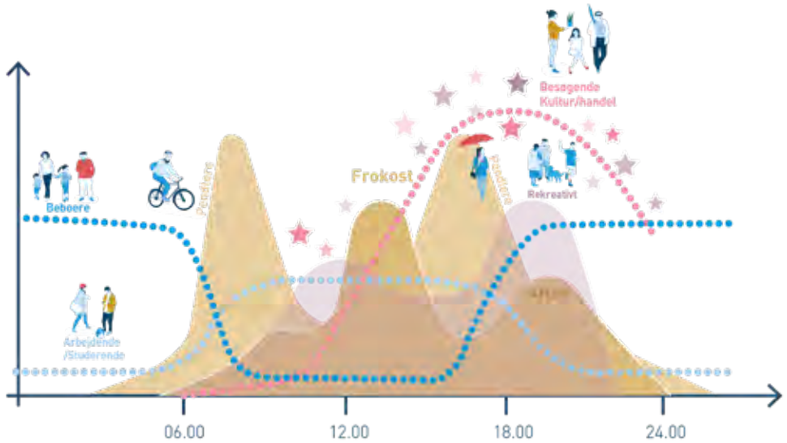
"Banekvarteret" giver mulighed for at skabe bedre rammer for børn og børnefamilier ved at skabe flere steder for leg og aktivitet samt familieboliger (imødekomme Aarhus Kommunes ønske om 30% familieboliger indenfor ringvejen;jfr. Kommuneplanen).

DETTE KAN GIVE KVALITET TIL "BANEKVARTERET":

- De mange forbipasserende igennem området er et potentiale/ grundlag for kommende byliv og kommerciel aktivitet
- Jægersgårdsgades attraktive handels- og caféliv
- Frederiksbjergs identitet som attraktiv bydel
- En stor blanding i baggrund, type og alder af brugere og forbipasserende

HVAD MANGLER OG KAN LEVERES I PROJEKTET TIL "BANEKVARTERET":

- Bilfri og tryg bydel
- God tilgængelighed med offentlig transport
- Opholdsmuligheder for ventende
- Familieboliger
- Større offenlig legeplads



BLAND FUNKTIONER OG BRUGERE FOR ET VARIERET BYLIV 24-7

Området har med sit mix af pendlere, arbejdsliv og boliger muligheden for at blive en levende og tryg bydel året rundt.

INVITERE FORBIPASSERENDE OG DAGLIGE PENDLERE INDENFOR

STYRKE DE REKREATIVE MULIGHEDER OG INVITERE TIL AT BRUGE DEM

FLERE TILBUD TIL DEM DER ARBEJDER HER – BÅDE FØR OG EFTER ARBEJDE OG I PAUSE-/ MØDESITUATIONER

GODE TILBUD I NÆROMRÅDET. BINDE BYEN SAMMEN OG SKABE EN NYE DESTINATIONER.

DIVERSITET I BOLIGTILBUDDET SKABER MERE FORSKELLIGT LIV GENNEM DØGNET OG UGEN

PENDLERE TIL AARHUS H

Pendlere gennem byen (cykel/gående) samt forbipasserende

REKREATIVT LIV

Både forbipasserende og brugere af områdets rekreative tilbud

DAGLIGE BRUGERE

De daglige brugere af området f.eks. arbejdende, studerende

BESØGENDE

Besøgende til områdets destinationer f.eks. kultur, offentlig service og handel/restauranter

BEBOERE

Beboere fra områdets boliger samt de nærved liggende områder

Byliv

BYENS GULV – PROGRAMMERES MED UDADVENDTE FUNKTIONER SOM SKABER BYLIV

Byliv

SKALABEARBEJDNING OG PROGRAMMERING I MENNESKELIG SKALA

Helhedsplanen dannes ud fra sammenhæng imellem BYLIV BYRUM BEBYGGELSE

Byrum

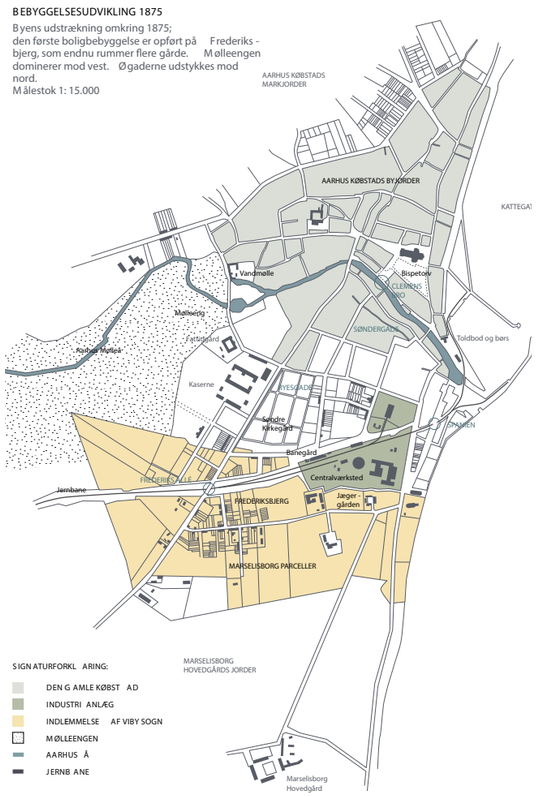
BAGGRUND – BANEGRAVEN I DAG

Byrum

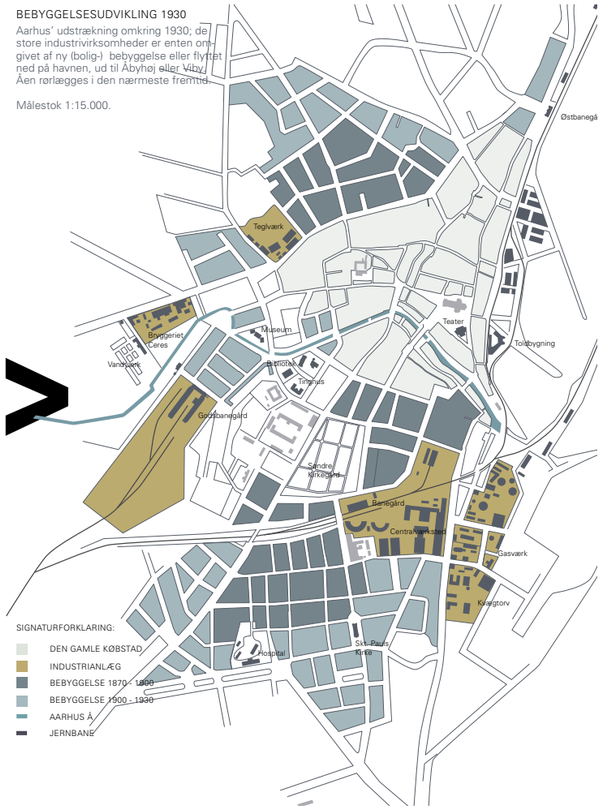
BAGGRUND

Banegravens historiske udvikling – Banegården som katalysator for byens udvikling

I over 100 år har Aarhus diskuteret en mulig overdækning af banegraven for at forbinde bydelene i midtbyen, der ved udvidelsen af banegraven i 1935 brutalt blev revet fra hinanden. Nu har byen fået en helt enestående mulighed for at realisere tankerne i forbindelse med elektrificering af banen, hvor spor og signaler alligevel skal bygges om.
Derfor besluttede Aarhus Kommune sidste år at undersøge mulighederne for ikke bare at overdække banegraven, men at udvikle en ny bilfri og bæredygtig bydel.

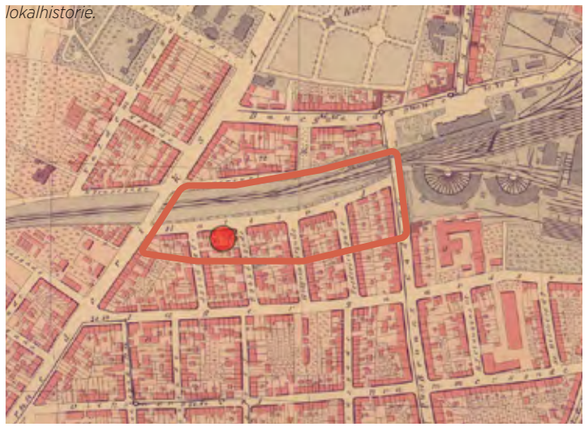


BEBYGGELSENS UDVIKLING 1875
Illustration fra redegørelsen: Arbejderkvarterer i aarhus – dengang og nu'



BEBYGGELSENS UDVIKLING 1930
Illustration fra redegørelsen: Arbejderkvarterer i aarhus – dengang og nu', Viby lokalhistorie.

Banegraven 1899



Frederiksbjergs karrestruktur for banegravens udviddelse (markeret med rødt)

BANEGRAVEN FØR UDVIDELSE

Banegraven inden udvidelsen ca. 1900

Kvarteret omkring Halls Vej før udvidelsen af banegraven

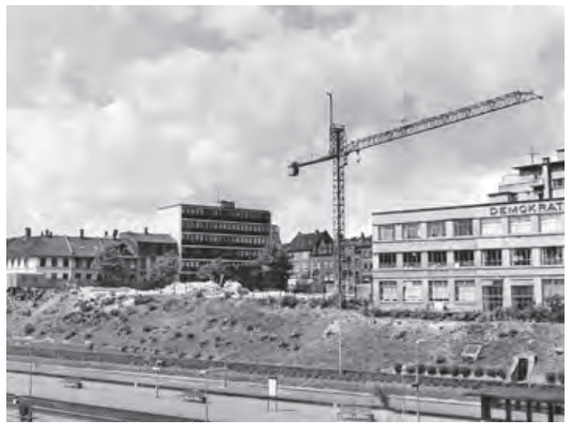
Halls Vej: I forbindelse med banegravens udvidelse i årene 1918-26 foretoges et voldsomt indgreb i bebyggelsen langs den sydlige side. Såvel Halls Vej som henved halvdelen af de tilstødende kareer blev indlemmet i baneterrænet, der i dag kun adskilles fra bebyggelsen af baneskråningen og den ret smalle Hallsti.

BANEGRAVEN EFTER UDVIDELSE

Banegraven efter udvidelsen 1924

Hallsti efter udvidelsen af banegraven

Hallssti (tidligere Halls Vej). Med baneterrænets udvidelse blev der før levende handelsgade Halls Vej til en bagside med usammenhængende bebyggelse. Dette forhold har sammen med støjbelastningen fra jernbanetrafikken stor betydning for kvaliteten af området som helhed.

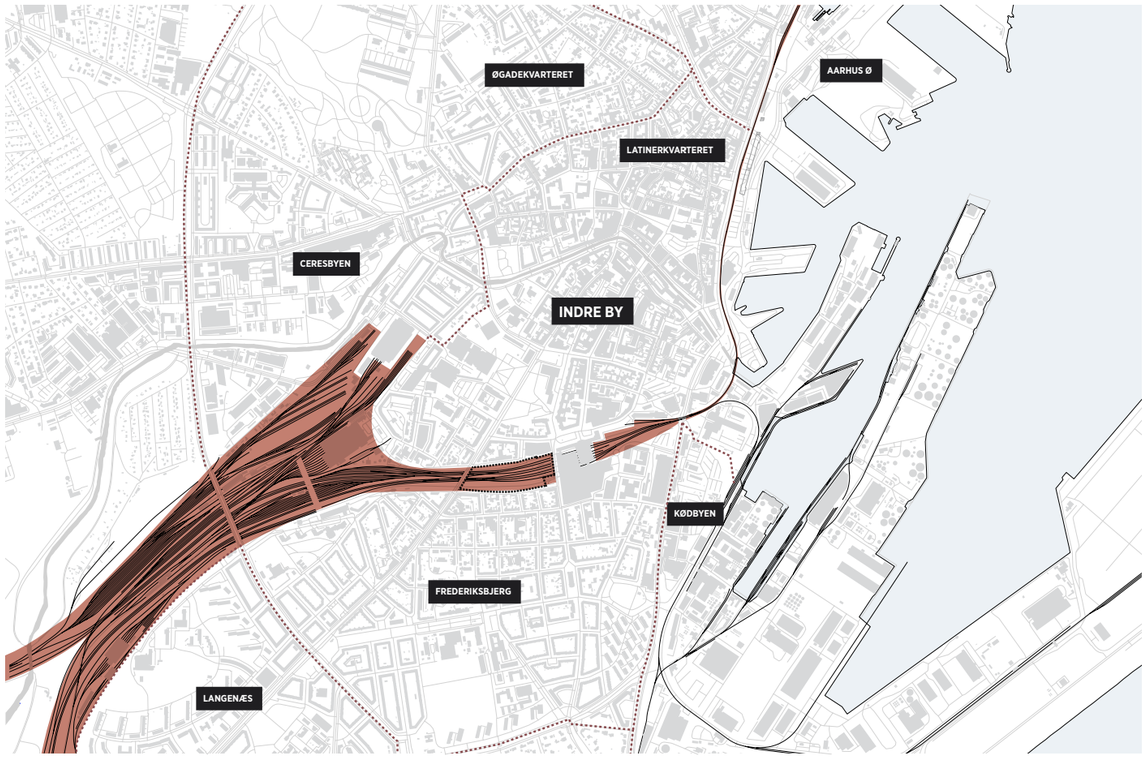


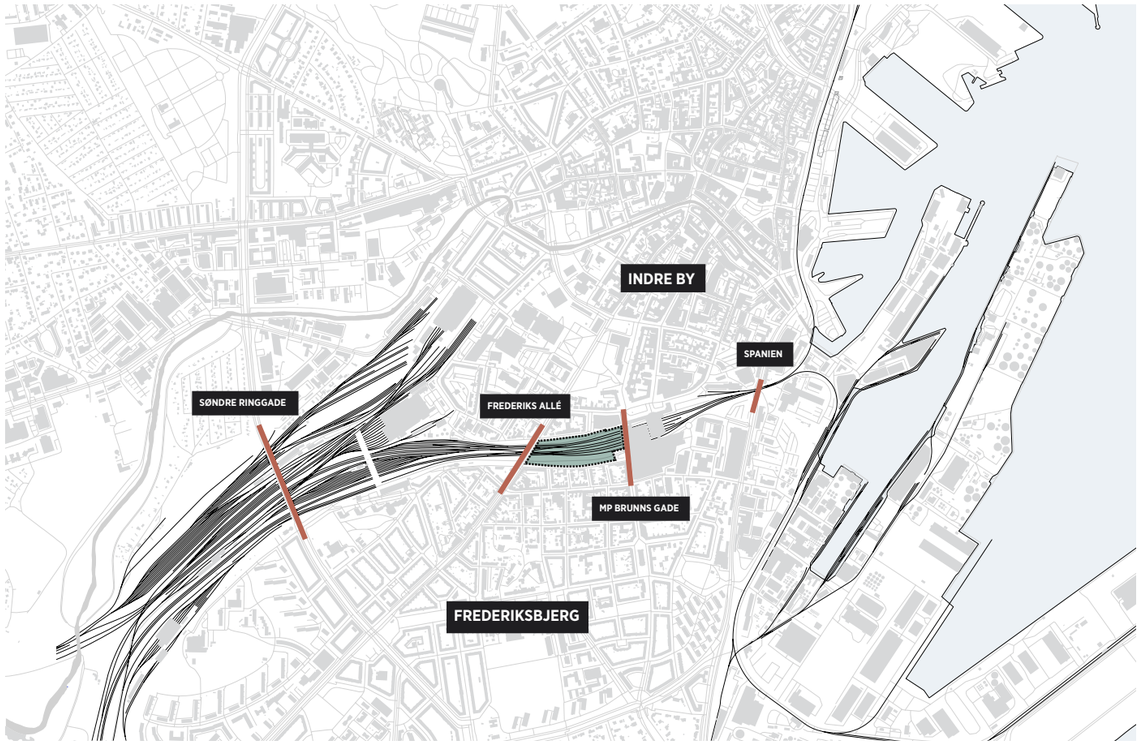
Banegraven 1924

Byrum

BAGGRUND

Byens historiske forbindelse af broer – Hvordan Aarhus blev til det Aarhus det er i dag?





CLEMENTS BRO 1884

Efter opførelsen af Clements bro ændrede trafikken i Aarhus sig med ét markant og strækningen fra banegården til Domkirken blev til et decideret strøg'.

BRUUNS BRO 1875

Før opførelsen af den første Bruuns Bro boede der små 300 mennesker på det ældste Fredeiksbjerg. Efter opførelsen steg beboertallet på 5 år til 2.000 mennesker, og på små 30 år . (på Billedet Bruuns Bro nr. 2)

Byrum

OMRÅDEANALYSE

Forholdsvis få offentlige byrum af god kvalitet

MIDTBYEN:

- Smalle gader og lave bygninger
- Mindre byrum omkranset/defineret af bygninger på alle sider
- Pladser ofte i forbindelse med offentlige bygninger

FREDERIKSBJERG:

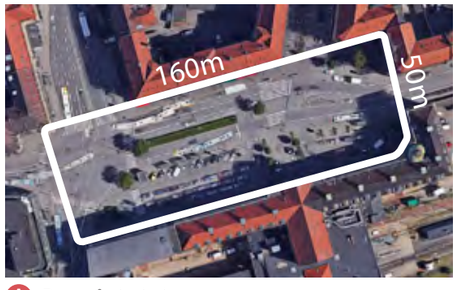
- Aktive stueetager langs lokale hovedgade
- Større parkarealer
- Stor grad af overfladeparkering – også i byrum

RÅDHUSPARKKVARTERET:

- Store uprogrammerede grønne- og parkarealer ved enkeltstående kulturinstitutioner og Rådhuset
- Rum ofte omkranset af veje på alle/flere sider
- Store parkeringsarealer

STATIONSOMRÅDET:

- Byrum indeholder en stor del trafikrelateret aktivitet (vejareal, parkering, busstops osv)
- "Byrum"udfolder sig inde i bygningerne (semiprivate) og har en lukketid.



A *Banegårdspladsen*

B *Mølleparken*

C *Ingerslev Blvd.*

D *Pustervig*

E *Lilletorv*

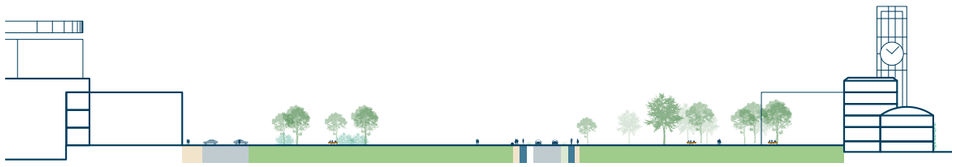
Byrum

OMRÅDEANALYSE

Stor variation i byrumstyper

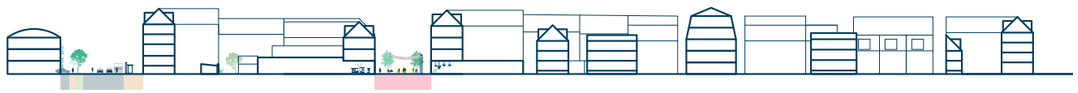
FREDERIKSBJERG (A):

- Veldefinerede og regulære gade- og byrum
- Gårdrumstypologi – klart defineret zoner
- Store fælles grønne gårdhaver – ofte med mindre privat have pr. bebyggelse



RÅDHUSPARKKVARTERET (B):

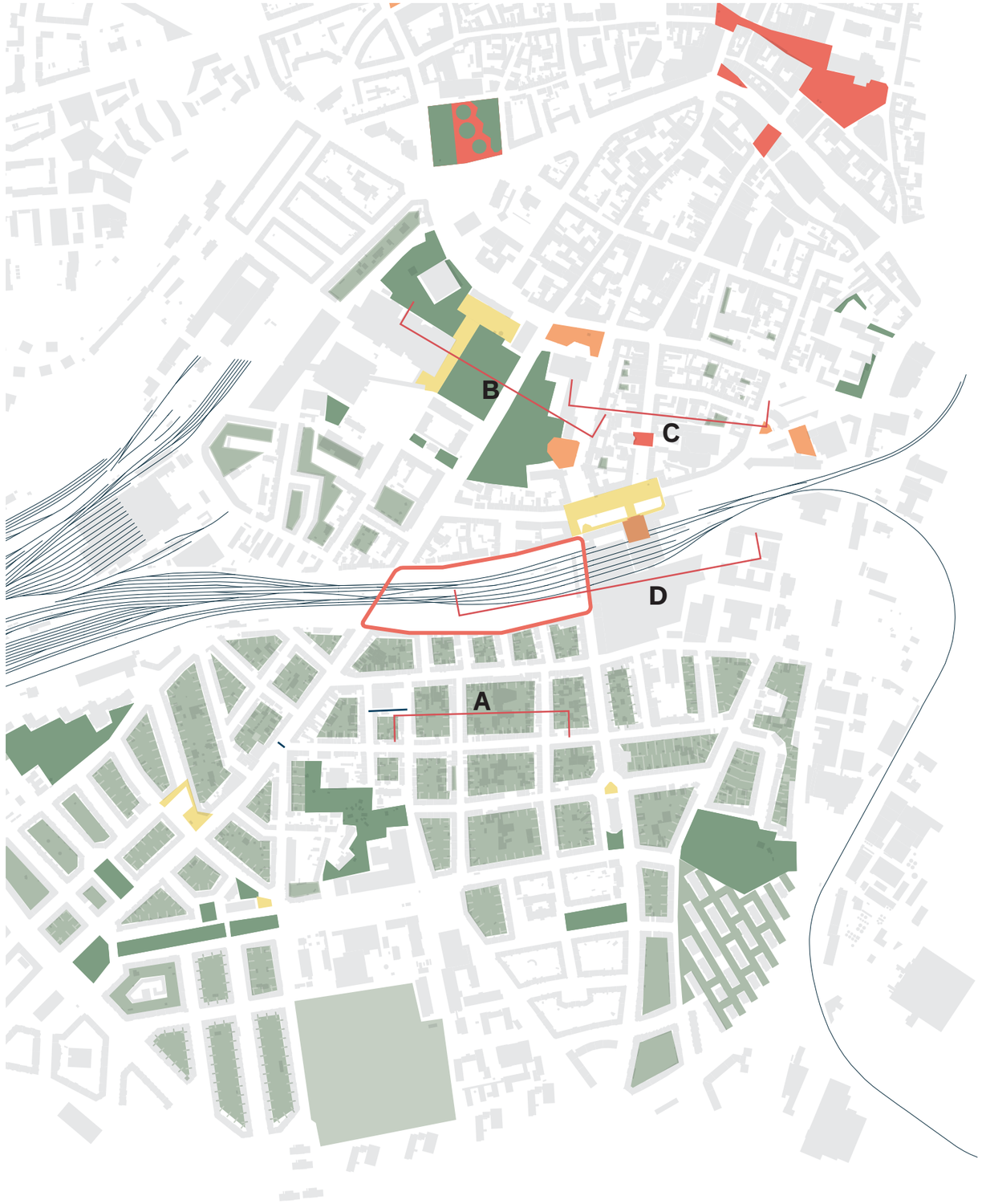
- Store grønne- og parkarealer
- Muligheder for events
- Udefinerede gaderum og byrum – udflydende
- Brede gader og høje bygninger
- Ikke en gårdrumstypologi.



MIDTBYEN (C):

- Veldefinerede gader og byrum – smalle gader
- Tætpakkede og funktionelle gårdrum – især med andre funktioner end bolig.
- Begrænset med grønt og grønne elementer
-

- Stationsområdet (D):
- Forholdsvis store trafikrum.
- Områdets "byrum" udfolder sig inde i bygningerne.



Græsarealer
Private grønne gårde
Offentlige grønne arealer
Offentlige pladser

Opsummering og opmærksomhedspunkter

Banekvarteret skal være en blandet bydel som opleves som tryg og levende hele døgnet. Blandingen af funktioner bør faliteres ud fra en ramme, der er fleksibel i forhold til fremtidens behov og tendenser uden at gå på kompromis med den blandede by's kvaliteter.

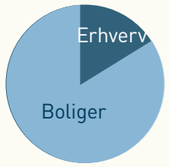
DETTE KAN GIVE KVALITET TIL "BANEKVARTERET":

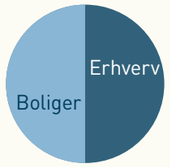
- Definerede pladser og gaderum der samler livet/flow af mennesker

Forbillede i Frederiksbjergs forhaver og fælles baggårde
God tilgængelighed med offentlig transport

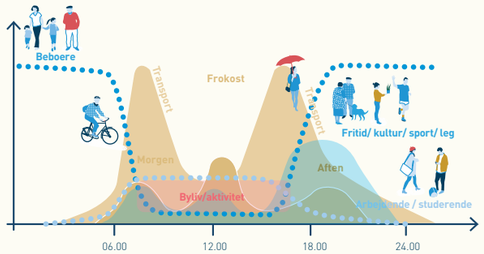
HVAD MANGLER I NÆROMRÅDET OG KAN LEVERES I PROJEKTET TIL "BANEKVARTERET":

- Frederiksbjerg mangler fælles faciliteter og semioffentlige fællesskaber
- En bilfri og tryg bydel
- Grønne herlighedsværdier
- Attraktive udendørs opholdsmuligheder og aktiviteter for ventende ved stationen

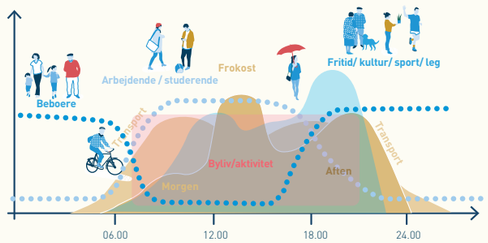




Lav daglig aktivitet – færre fra byen tiltrækkes



Aktivitet gennem hele døgnet – større attraktionsværdi for andre brugergrupper

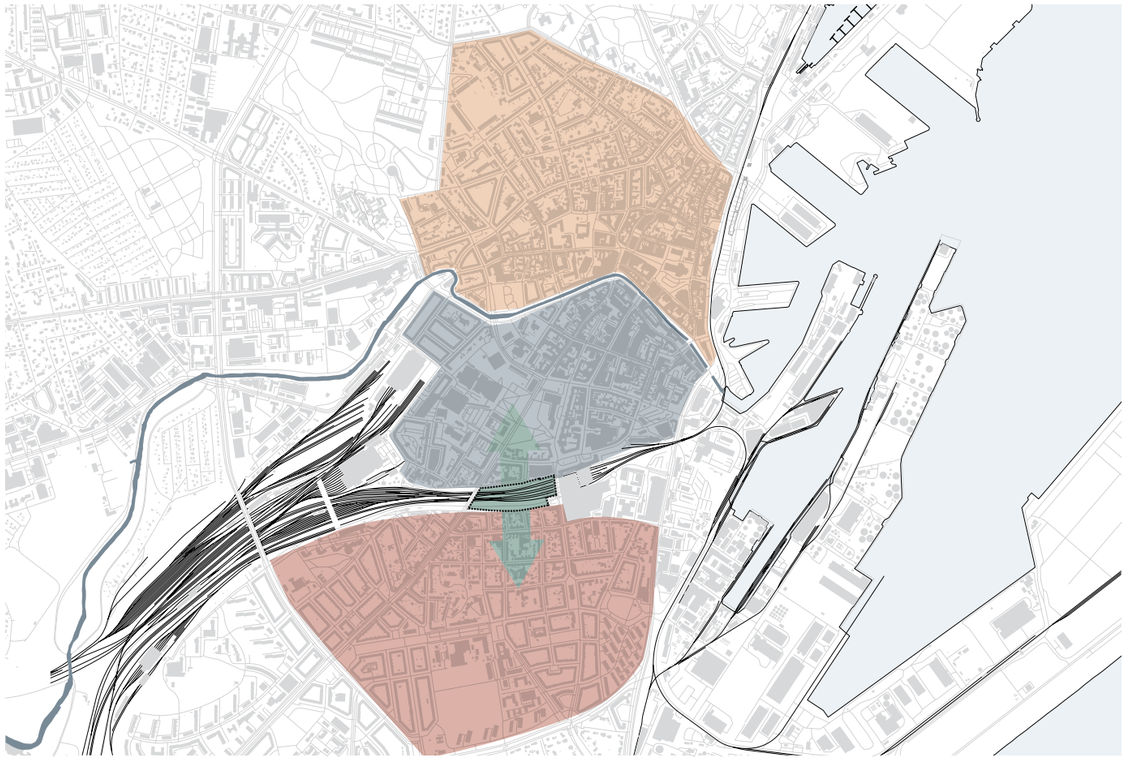


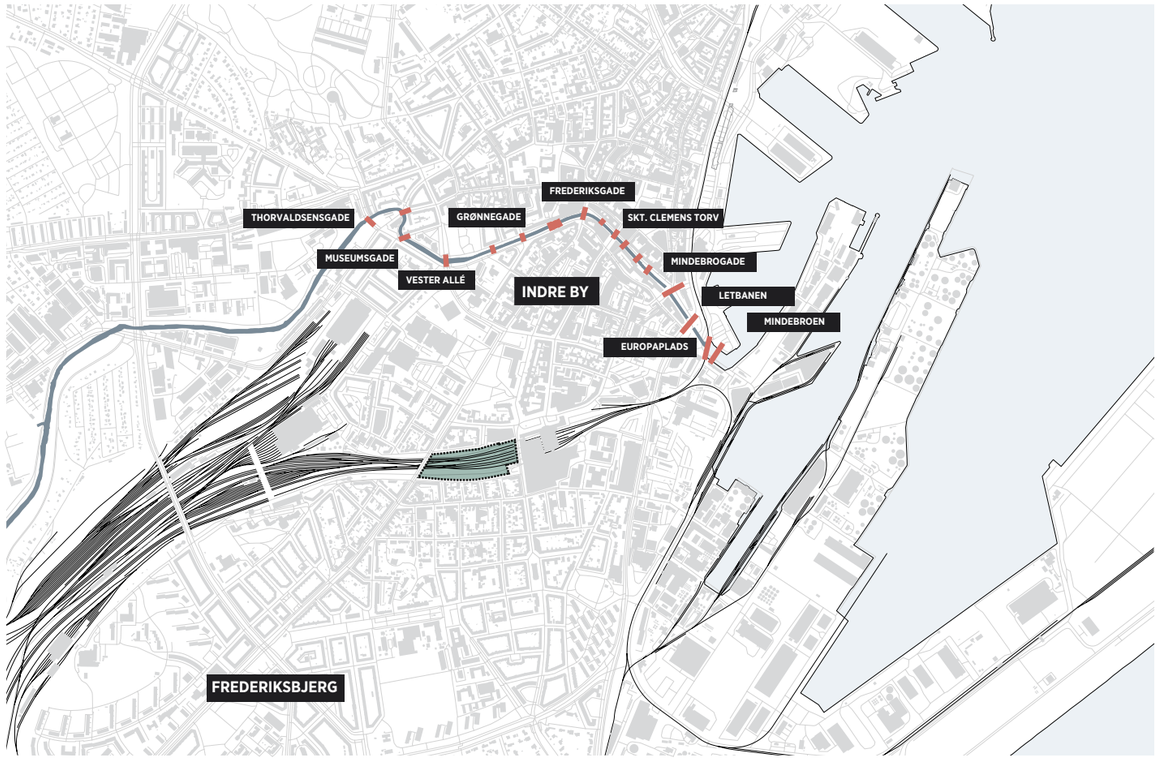
Blandingsforholdet gør en forskel – når der er en stor andel boliger falder aktiviteten midt på dagen i hverdagene. Ved en mere lige fordeling mellem bolig og erhverv – samt tilstedeværelse af offentlige og kulturelle institutioner – skabes der basis for et mere varieret og dynamisk byliv igennem hele døgnet og ugen.

Byrum

BAGGRUND

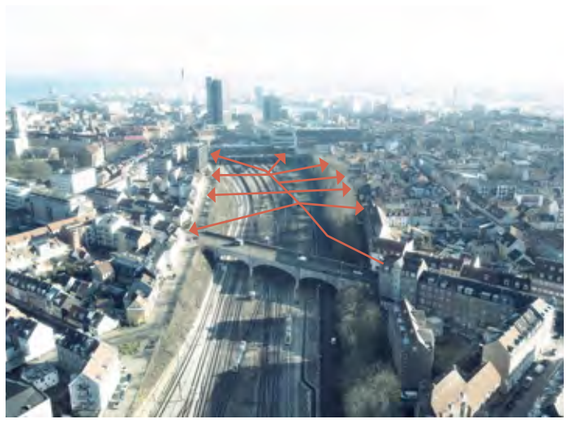
Potentialet for Aarhus – Byen bindes sammen af en levende bydel





Banekvarterets potentiale

Banekvarterets byliv og byrum vil blive en naturlig udvidelse af og kompliment til Aarhus byrumsnetværk. Byrummene vil forbinde byen på nye måder og skabe et styrket flow til og fra samt omkring Aarhus Banegård. De nye byrum er samtidigt en unik chance for at udvikle de urbane kvaliteter, som ikke findes i Aarhus bymidte i dag. I samråd med byens borgere vil det blive afdækket, hvilke muligheder et bilfrit miljø giver for leg, nye grønne rum og andre byrumsprogrammer, som den historiske by ikke allerede tilbyder
Området har med sit mix af pendlere, arbejdsliv og boliger mulighed for at blive en levende og tryg bydel året rundt.



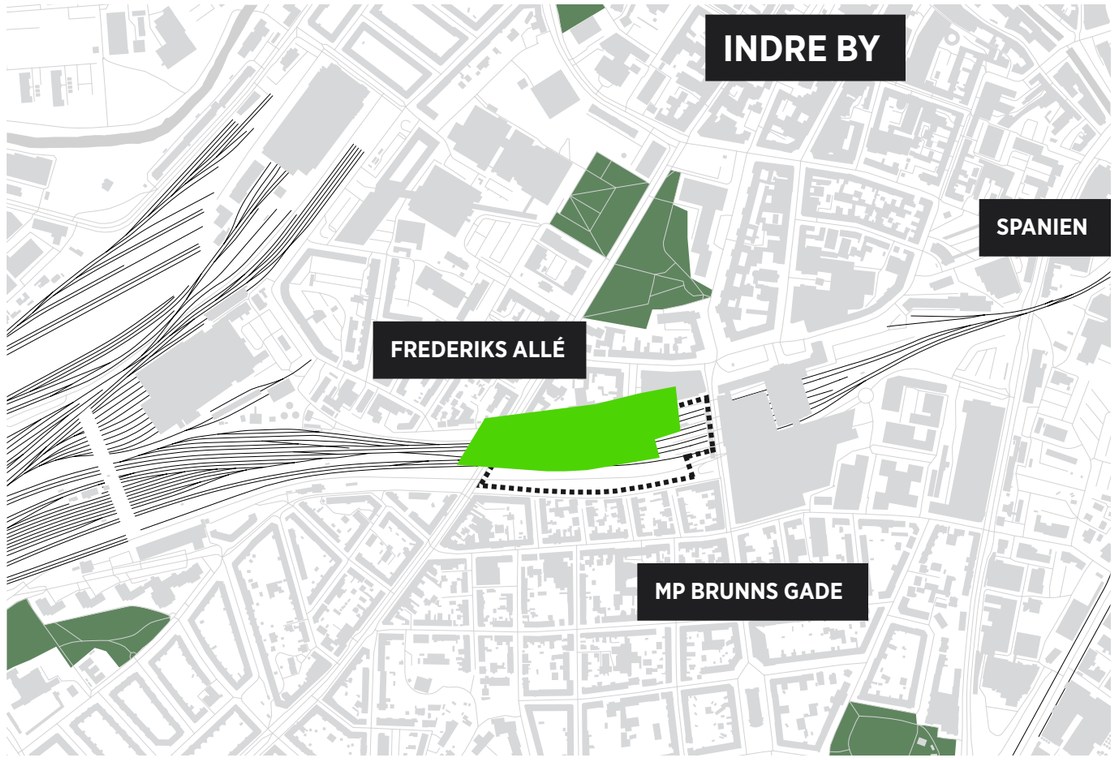
Banekvarteret 20xx
Med overdækningen af banegraven ifb. med de nye eltog, bindes Aarhus endnu engang tættere sammen og skaber nye muligheder for at bo og leve og færdes i aarhus

Byrum

BAGGRUND

Bilfri bydel med nye offentlige og grønne byrum

DEN U-PROGRAMMEREDE RÅDHUSPARK ER DET ENESTE GRØNNE OMRÅDE I NÆRHEDEN AF BANEGRAVEN.



ET GRØNT BILFRIT KVARTER FOR HELE BYEN

Bygninger

OMKRANSET AF BYGNINGER MED BEVARINGSVÆRDI

Banekvarteret indskriver sig i en kontekst med stor kulturhistorisk værdi med mange bevaringsværdige bygninger. Flere af disse bygninger grænser direkte op til banen.

FREDERIKSBJERG VEST

FREDERIKSBJERG ØST

SKT. PAULS GADE

Frederiksbjerg Vest, rød monumental karrekvarter efter Ambt og Kampmanns plan

Frederiksbjerg Øst, pudset og pyntet med karnapper, spir mm efter Ambt og Kampmanns plan

De grønne forhaver og stil efter inspiration fra Berlin. Den sidste gade i Frederiksbjergs 1. udviklingsfase.

Bevaringsværdige bygninger

A

B

C

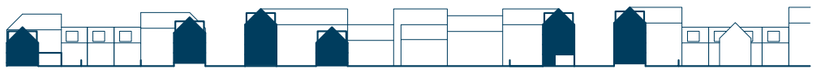
D

E

F

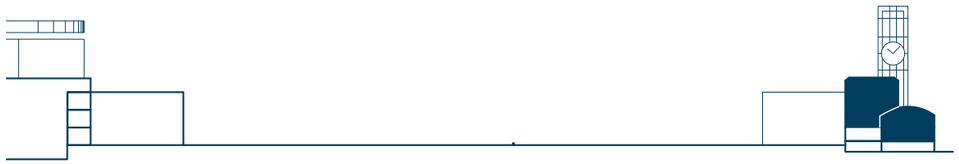
Bygninger

BYGNINGERNES KARAKTER



FREDERIKSBJERG A

- Aktive stueetager langs lokale hovedgader
- 3-5 etagers ejendomme med meget klart definerede gaderum og fælles gårdrum.
- Blandede boligtyper og størrelser.



RÅDHUSPARKKVARTERET B

- Funktionsopdelt
- Store ikoner på en flade. Institutionelle bygninger.
- Offentligt tilgængelige – dog ofte påkrævet billet.
- Stæke markører for identitet og aktiviteter

MIDTBYEN C

- Smalle gader og lave bygninger
- 41% af bygningerne er opført tidligere end år 1900 i Midtbyen, den gennemsnitlige alder på bygninger i Århus er 1972, i Midtbyen er det 1904
- Stor detaljeringsgrad i facader og handel i stueetager.
- Stor fleksibilitet i bygningsmassen. Skiftende funktioner og størrelser.

STATIONSKVARTERET D

- Store bygningsvolumener som vender forsiden indad og lukker sig udadtil
- Få boligbyggerier

Banekvarteret ligger lige i smørhullet mellem flere forskellige bebyggelsestyper der har forskellige karakterer, funktioner og kvaliteter.

Bygninger

AARHUS´ TYPOLOGI

BEBYGGELSE

LAV OG VARIERET BEBYGGELSE

KARREBEBYGGELSE

PEJLEMÆRKER

BYRUM

KLARE OG DEFINEREDE BYRUM

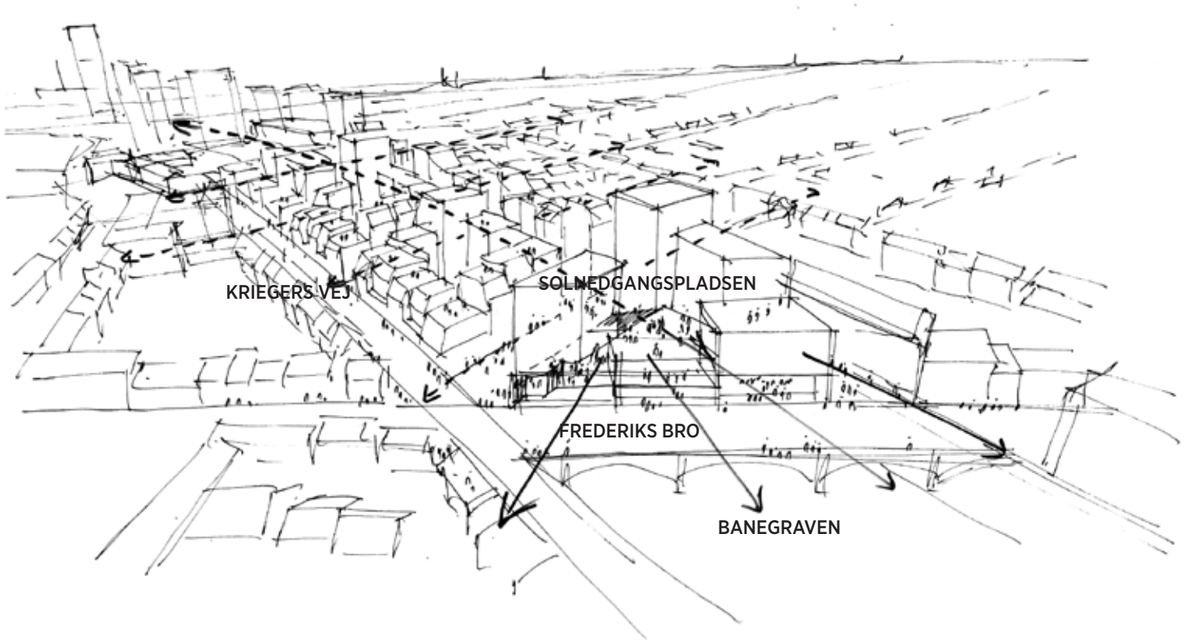
GRØNNE AREALER

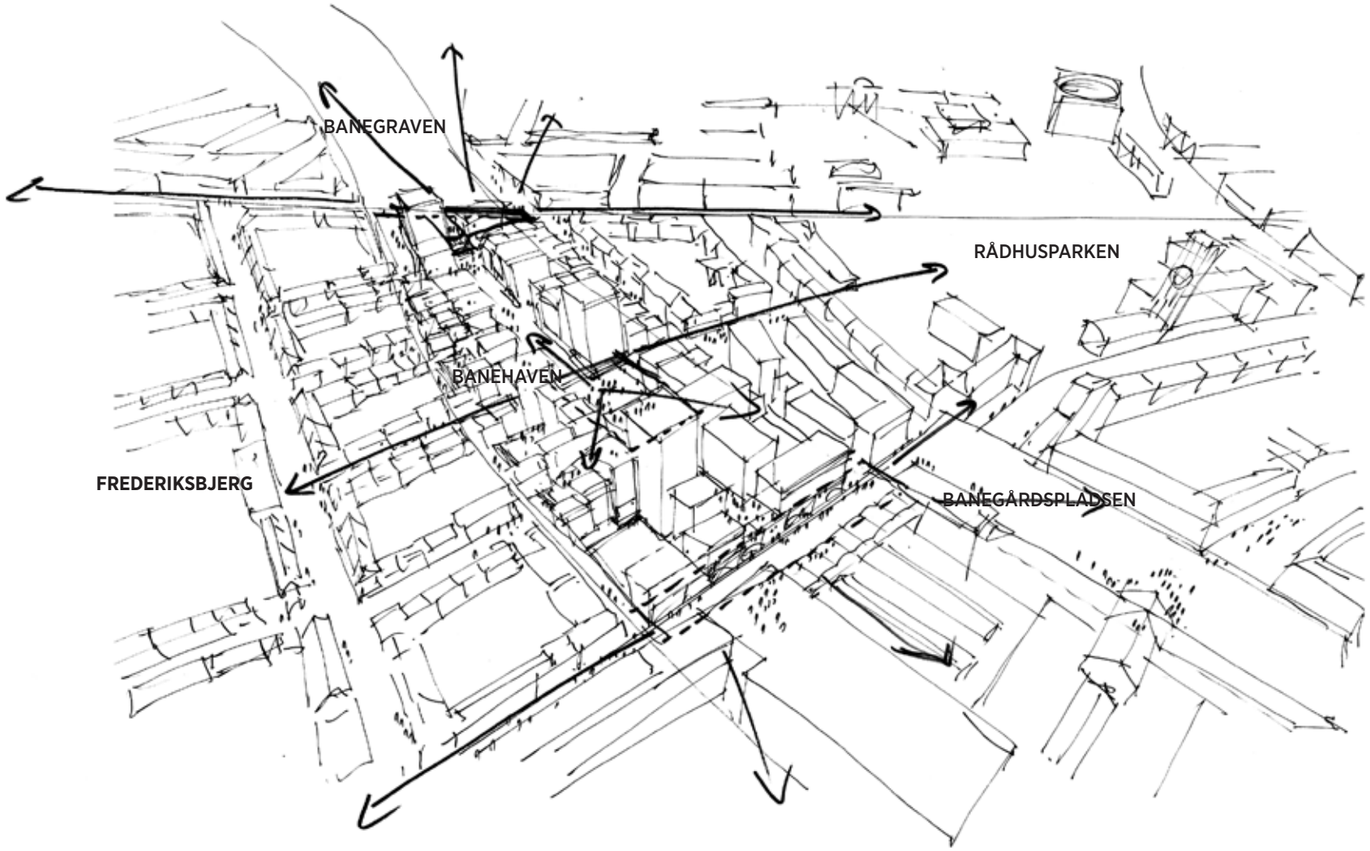
BYNATUR MED PLADS TIL UDFOLDELSE _GRØNNE FACADER

Bygninger

BYRELATION

Banekvarteret tilpasset byens typologi og struktur som suppleres af attraktive offentlige destinationer og byrum med en samlet grøn profil.





Bygninger

AARHUS´ TYPOLOGI

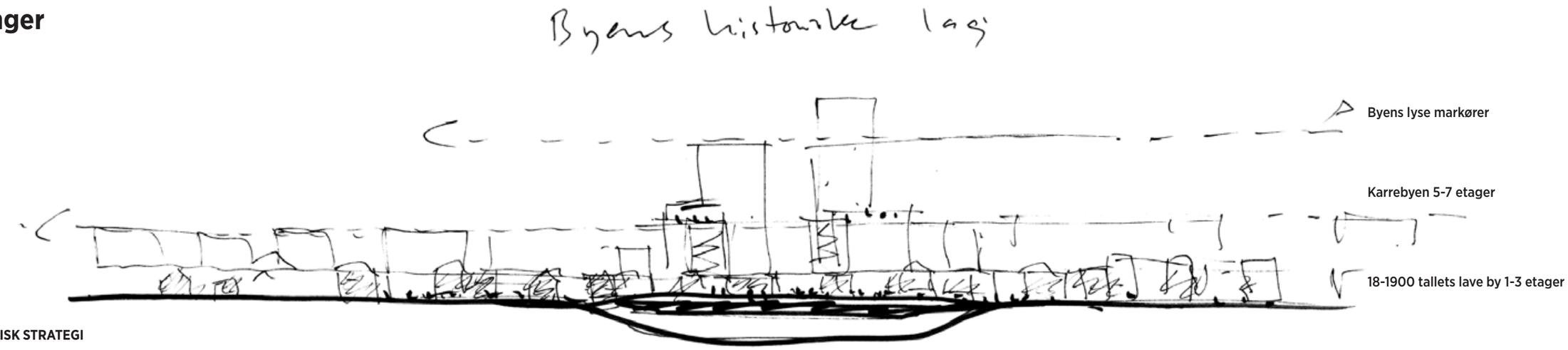
BYENS BASE
DEN LAVE HISTORISKE BY I 1,5-3 ETAGER

BYENS MELLEMNIVEAU
DEN RØDE OG GULE KARREBY I 5-7 ETAGER

BYENS LYSE TOP
DE LYSE PEJLEMÆRKER I BYEN

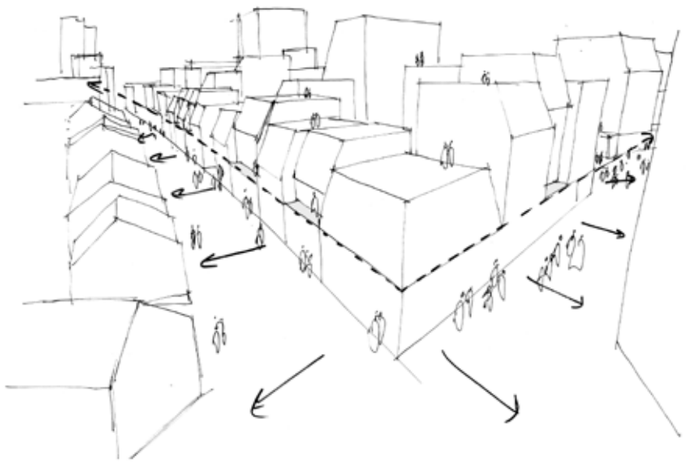
Bygninger

BYRELATION



ARKITEKTONISK STRATEGI

Solid stoflig base samt lyse rumlige markører bundet sammen af det grønne

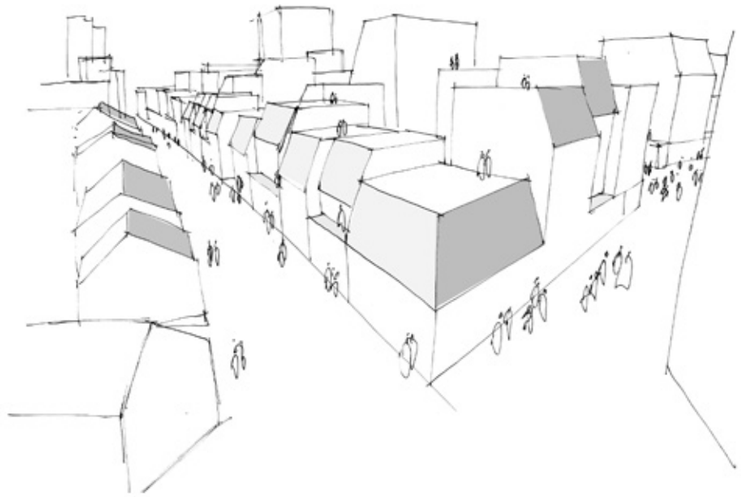


BYDELSENS GULV

Byliv – program og miljø
Landskab – fra urbant til grønt
Skala – materialitet of stoflighed

BYDELSENS RUM

Rumligt hieraki og forløb
Skalatilpasning – fra lav til urban
Bymasse med variation og forskydning
Stoflighed; materialitet og grønnefacader



BYDELSENS TAGE

Skalatilpasning og profil
Ophold og begrønning integreret
Lyse og rumlige markører

Bygninger

MØDET MED BYEN

Områdets bebyggelse, som skitseret i helhedsplanen for overdækningen, er udformet med høj arkitektonisk kvalitet tilpasset Aarhus' DNA og byhistorie og de omkringliggende kvarterers særegenhed. Banekvarteret møder Kriegersvej og Hallsti med lavere byhuse, mens et enkelt højhus står som et pejlemærke mod Bruuns Bro og markerer kvarterets mødet med den mere urbane bymidte. På Solnedgangspladsen på Frederiks Bro får folk et nyt mødested, hvor de uhindret kan se solen gå ned over godsbanen året rundt.

Bygninger

OPSUMMERING OG OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER

Banegraven har et unikt potentiale til at blive et spændende og dynamisk nyt område i centrum af Aarhus.
Banekvarteret indskriver sig lige i mødet mellem mange forksellige typer af bebyggelse og derfor giver mulighed for et dynamisk mix af bebyggelse som samtidigt kan flette fint sammen med sin kontekst.

DETTE KAN GIVE KVALITET TIL "BANEKVARTERET":

- De omkringliggende bygninger henvender sig til forskellig funktioner og boligtyper som giver et forskelligartet og dynamisk byliv.
- Se mod Frederiksbjerg for boligkvaliteter, kantzoner, gårdhaver, diversitet i boligyper.
- Se med Midtbyen for aktivitet, karakter og stimulerende byrum.
- Se mod Rådhusparkkvarteret for identitetsgivere, bymarkører og særlige funktioner.

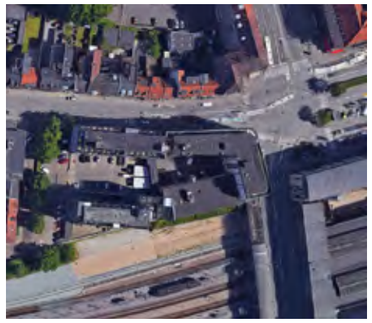
HVAD MANGLER OG KAN LEVERES TIL "BANEKVARTERET":

- Bredt ud udbud af bolig- og bebyggelsestyper der kan spænde fra de store volumener til den helt lille og intime skala.
- Huse opført i moderne byggematerialer som samtidigt har høj detaljeringsgrad, historiefortælling og oplevelsesrigdom.
- Bygninger med gode overgange mellem ude og inde, der fordrer et godt mikroklima både i private, fælles og offentlige udearealer.
- Fleksibilitet i bygninger og materialer, så funktioner, størrelser, brugere kan ændres over tid.
- Boliger med gode dagslysforhold og naturlig ventilation og bløde overgange mellem ude og inde.

Hallsti/jægergårdsgade
Rabarber kvarteret

Kriegersvej
Banekvarteret

Banegårdsgadem Orla Lehmanns Vej
Banekvarteret



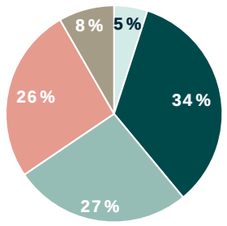
1870-1895

Før 1900

?

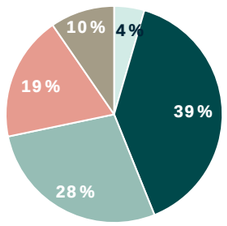
I OMRÅDERNE OMKRING PROJEKTOMRÅDET ER DER I GENNEMSNIT 43 M² BOLIGAREAL PER BEBOER

66 % af boligerne på Frederiksbjerg er under 84 m2



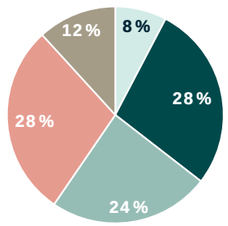
Boligstørrelser på Frederiksjerg

71 % af boligerne i Rådhusparkkvarteret er under 84 m2

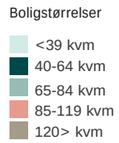


Boligstørrelser i Rådhusparkkvarteret og stationsområdet

60 % af boligerne i Midtbyen er under 84 m2



Boligstørrelser i Midtbyen



3. Helhedsplan

BYDELENS LAG, LANDSKAB, INFRASTRUKTUR, DAGSLYS- OG OPHOLDSKVALITETER

Aarhus Midtby

”Banekvarteret er en unik, bæredygtig og grøn bydel dybt forankret i Aarhus´s sjæl, egenart og historie, og som med internationale inspirationer og ambitioner skaber et bymiljø af højeste kvalitet og format – til glæde for byens borgere og til inspiration for kommende byudvikling i hele verden.”

Helhedsplanen for den nye bydel Banekvarteret i Aarhus skaber en ny og grøn bydel i hjertet af byen.

Banekvarteret er en helt ny bydel skabt ved at overdække banegraven og togbanerne imellem Bruuns Bro og Frederiks Bro i det centrale Aarhus. Den nye bydel binder Aarhus Centrum og Frederiks bjerg direkte sammen som én sammenhængende bydel og indfrier således tidligere tiders visioner og ideer om overdækning af banegraven der kan føres helt tilbage fra starten af 1900 tallet.

Den nye bydel sikrer med sin opbygning og koordinerede planlægning ifht. hele byens udvikling effektiv infrastruktur og plads til at indarbejde fremtidens mobilitetsstrategier til glæde for alle byens borgere. Således tænkes både den eksisterende bystruktur sammen med fremtidige infrastrukturelle behov for banedrift, person flows, logistik, parkering, cykelparkering, taxi og bus relationer sammen i ét helhedsgreb som forenkler og forstærker fremtidens infrastruktur og mobilitet. Ved at samtænke byens generelle behov skabes yderligere potentialer for positive forbedringer i den omkringliggende kontekst som eksempelvis Banegårdspladsen, Bruuns Bro, Frederiks Bro etc.

Banegraven s fremstår idag som et ” hul i byen”

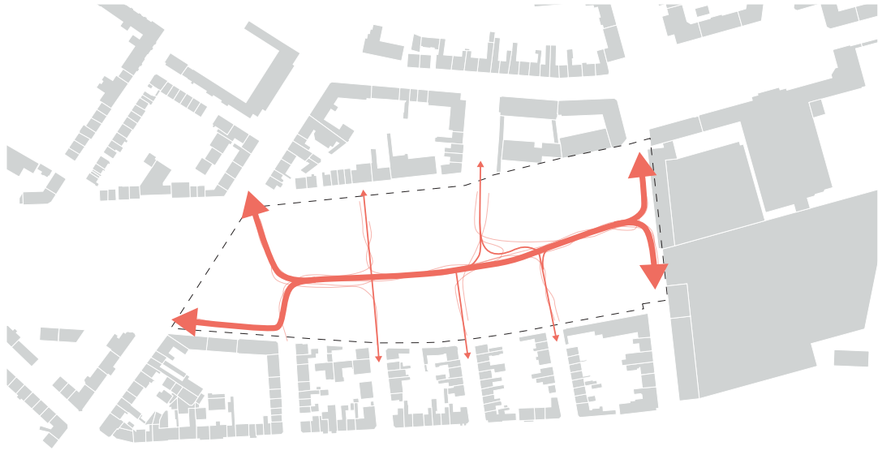
Med banekvarteret bindes byen sammen i en urban struktur der tager sit direkte afsæt i områdets egenart og hitoriske kvaliteter

Helhedsplan – diagrammer

BYEN BINDES SAMMEN

Den nye bydel syer Frederiksbjerg sammen med midtbyen på tværs af banegraven ved at fortsætte eksistrende sidegader fra Jægergårdsgade og Banegårdsgade.

DESIRELINES



De nye forbindelser samles i en central 'DESIRELINE'. der forbinder bydelen på tværs, Banekvarterets hovedgade.

BYG VIDERE PÅ DET EKSISTERENDE GADERUM

Banekvarteret forbindes med den nære kontekst ved at forlænge og forstærke allerede eksisterende gaderumsprofiler, der i dag fremstår afskårede (Hallssti-bebyggelserne) eller ufuldendte (Kriegersvej)

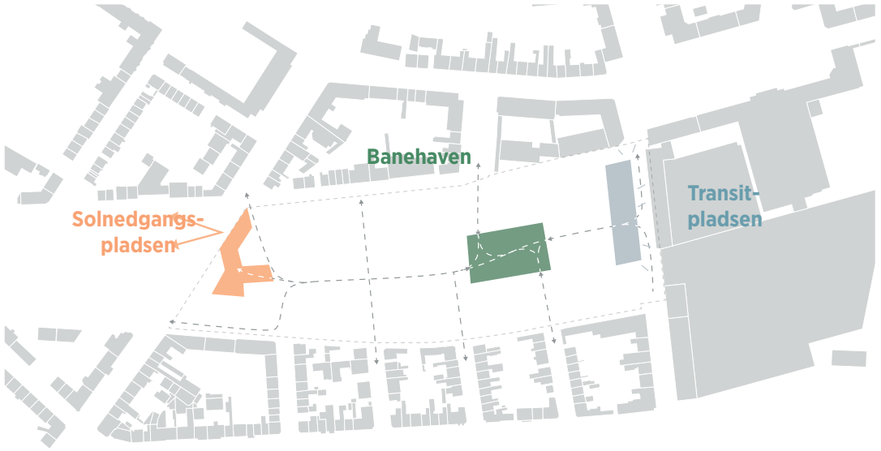
INSPIRERET AF 'HALLSVEJ' OG BANEGRAVENS KURVEDE LINJER

Banekvarterets centrale linje kurves og gør op med 'de lige linjers monotoni'

Bruuns Bro

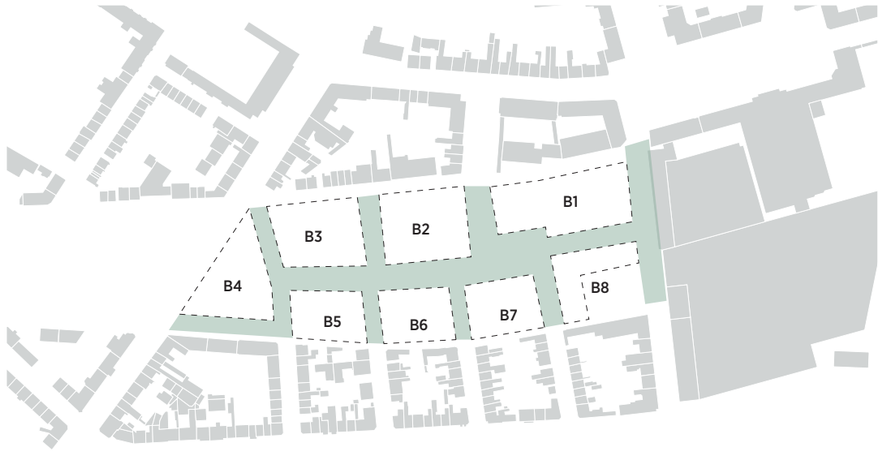
Helhedsplan – diagrammer

NYE PLADSDANNELSER I KOBLINGSPUNKTERNE



Langs den centrale hovedlinjes koblingspunkter dannes en serie af byrumspladser der med hver deres karakter og programmering tilbyder både de lokale og omkringliggende byboere ophold og aktivitet.

GADERUM OG PLADSER I DEN NYE BYDEL



Den nye bydels gaderum og byggefelter

OFFENTLIGE FUNKTIONER OG FÆLLESHUSE I DEN NYE BYDEL

Offentlige funktioner som restaurant, cafe, butikker og fælleshuse er placeret direkte i relation til byens pladser.

PROGRAM – BOLIG / ERHVER

Fordeling af bolig og erhverv over stueplan

Solnedgangspladsen

SITUATIONSPLAN 1: 1000
BILER
TAXA
BILER
TAXA
TAXA HOLDEPLADS
TERRASSEN
SOLNEDGANGSPLADSEN
BRUUNS BRO
BANEPLADSEN
BANEHAVEN
BANEHAVEN
JERNBANEGADE
HYGGEPLADS
VENDEPLADS
HUL
HUL
solrappen
lokal plads
lokal plads
lokal plads
lokal plads
lokal plads
Bro til gård
porse
legekøve
trampolin
trampolin
Plads
Cykelparkering
Cykelparkering
Cykelparkering

Bygaden

Helhedsplan – diagrammer

OFFENTLIGE GRØNNE RUM

I de offentlige grønne byrum mødes man med hele byen. Her indrettes med forskellige typer af ophold og aktivitet

GÅRDFÆLLESSKABER

Gårdhaverne er fælles for for dem der bor i karreen. Her programmeres med grønne fællesskabende funktioner som leg, dyrkning, osv.

OPGANGSFÆLLESSKAB / FORHAVEN SOM MØDESTED

I boliggaderne etableres dybe grønne forhaver for at give mest muligt privathed og et grønt samligssted for det helt nære opgangsfællesskab.

FÆLLES TAGHAVER

På tagene etableres fælles taghaver med forskellige grader af offentlighed alt efter hvor de ligger i kvarteret. Banekvarteret tilbyder taghaver der er fælles for opgangen, karreen og hele byen med en unik udsigt over Aarhus.

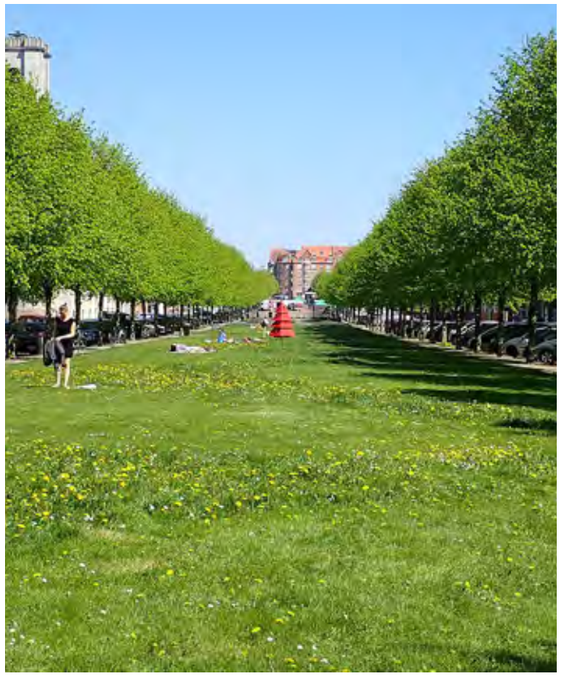
Bygulv

træning
multihal
bager
gårdhave
spisehus
galleri
gårdhave
fælleshus
gårdhave
gårdhave
kiosk
brætspil
gårdhave
cafe
vinbar
gårdhave
gårdhave
erhverv
restaurant
erhverv/hotel
co-working
gårdhave

Grønne elementer

AARHUS MIDTBY
DE FORMELLE
GRØNNE BYRUM

MØDET MELLEM BYENS ELEMENTER & ATMOSFÆRER



FREDERIKSBJERG
DE FRODIGE GÅRDHAVER &
DE U-PROGRAMMEREDE GRØNNE BYRUM

Byens gulv

BELÆGNINGER OG BEGRØNNING

"Terrassen"

- Solnedgangs ophold
- Bordtennis
- Udendørs servering
- Leg/ Træning

De Grønne Øer

- Siddeområder
- Skralde Øer - Hils på din Nabo
- Nedgang til Parkering
- Leg

"Banehaven"

- Legepladser
- Træningsøer
- Udeservering
- Hængekøjer

"Gårdhaverne"

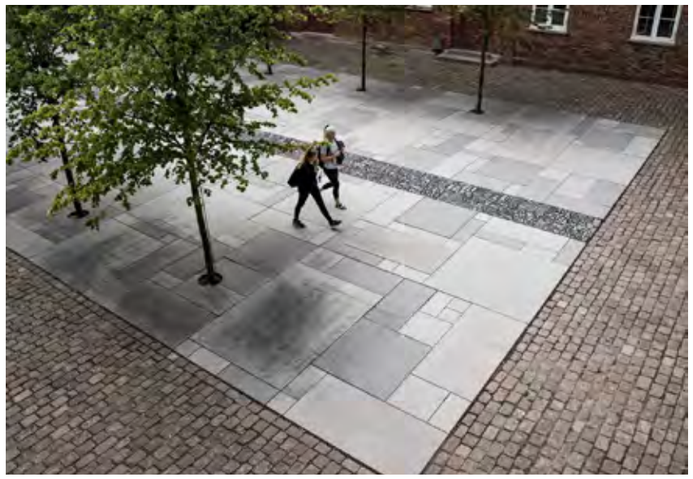
- Spiselige planter & træer
- Drivhuse
- Grohaver
- Baghaveleg

Gaderne

- Forhaver
- Opholdsområder

Belægningsreferencer

NYE FORHOLD

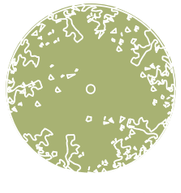


Dybbølgade

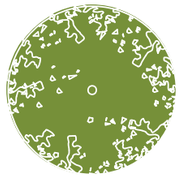
Træsorter

DIFFERENTIERING & EGENART

Sorbus latifolia
– Bredbladet Røn

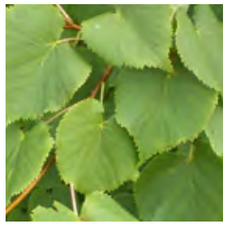


Robinia psudoacacia
– Robinia



SIDEGADERNE

Tilia cordata
– Småbladet Lind



BYGADEN

Amelanchier laevis
– Bærmispel

Malus hybr.
– Paradisæble

SIGNATUR BUSKE

Corylus colurna
– Tyrkisk Hassel

BANETRAPPEN

Platanus acerifolia
– Platan

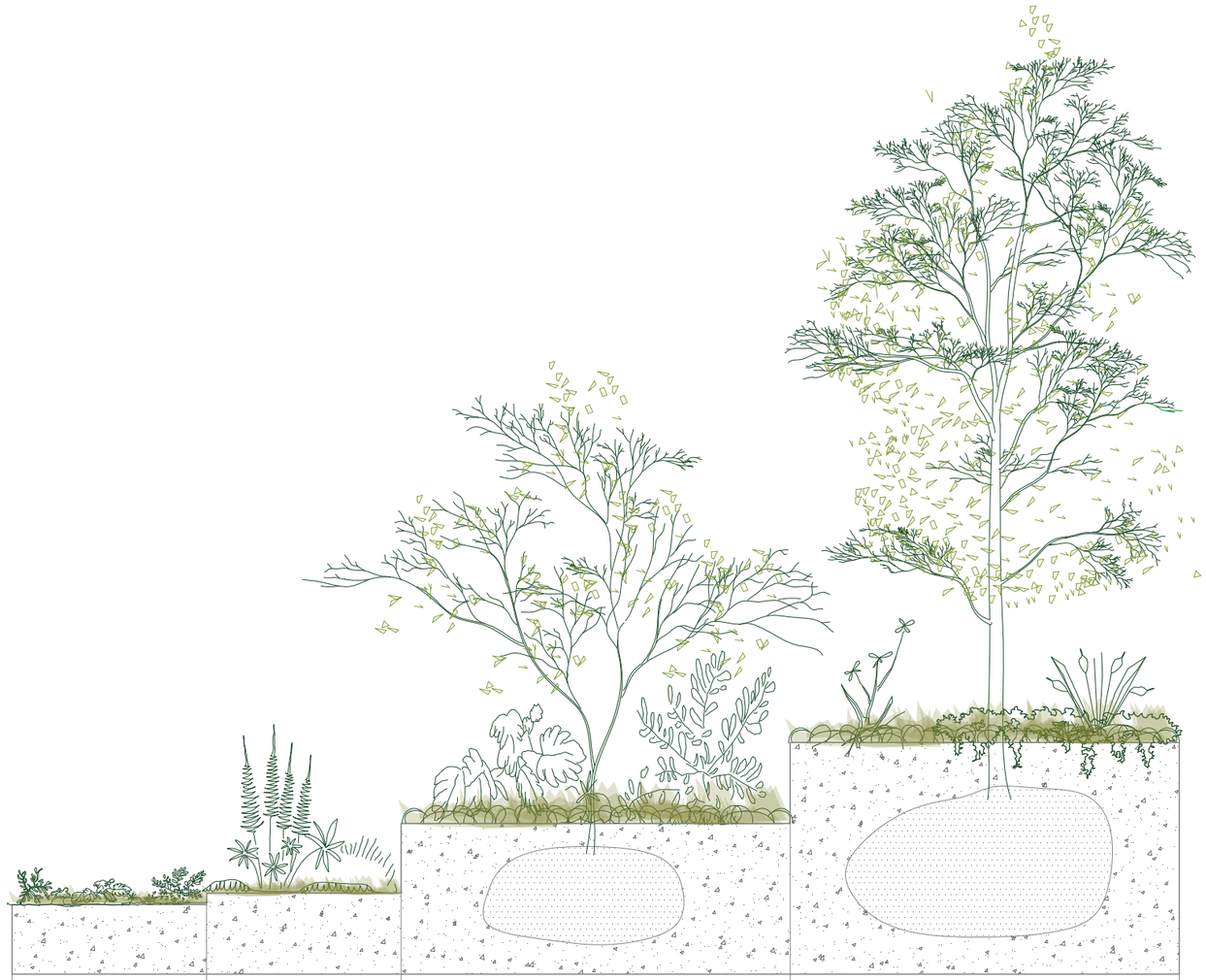
Quecus robur
– Alm. Eg

BANEPARKEN

Quecus rubra
– Rød Eg

Etablering af landskab på dæk

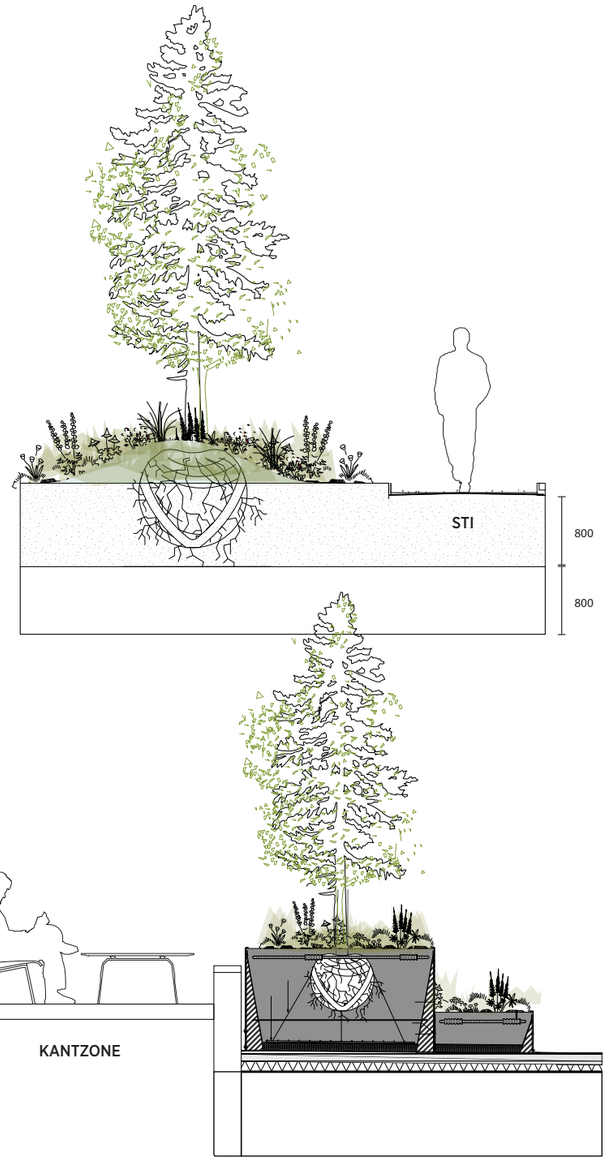
OPBYGNING & JORDDYBDER



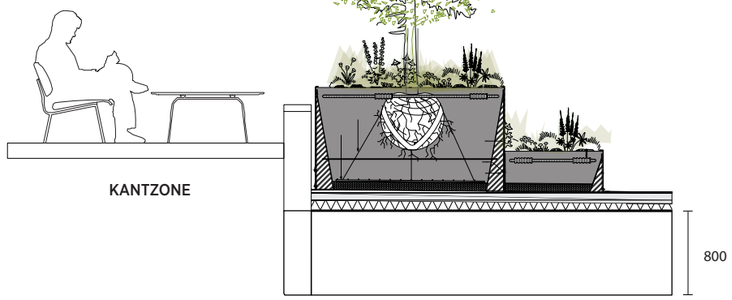
Græs/Stauder	Mindre Buske	Større Buske & Mindre Træer (4-6m)	Store Træer(8-10m)
350 kg/m2 30 cm	450 kg/m2 35 cm	925 kg/m2 65 cm	1550 kg/m2 100 cm

OVERSIGT OVER OPBYGNINGSDYBDER

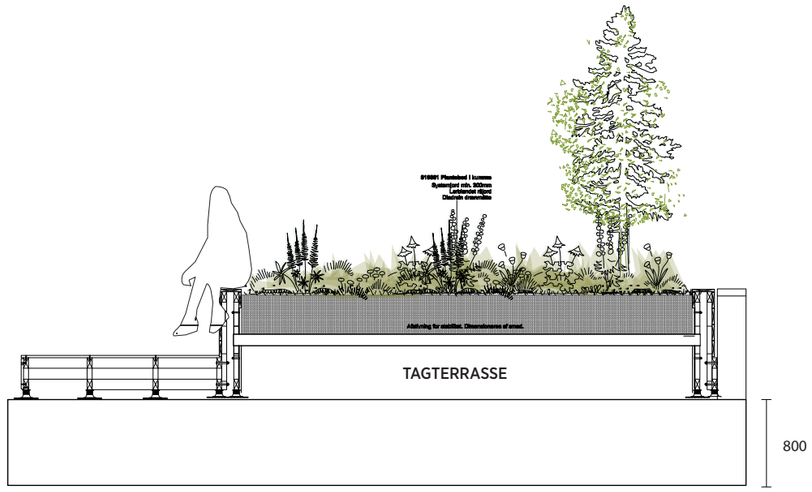
NATURLIGT OPBYGGET LANDSKAB MED PLADS TIL RODNETTET FOR TRÆER OG BUSKE



PLANTEKASSE-OPBYGNING MED PLADS TIL RODNET
TIL TRÆ SAMT BELÆGNING FOR OPHOLD OMKRING

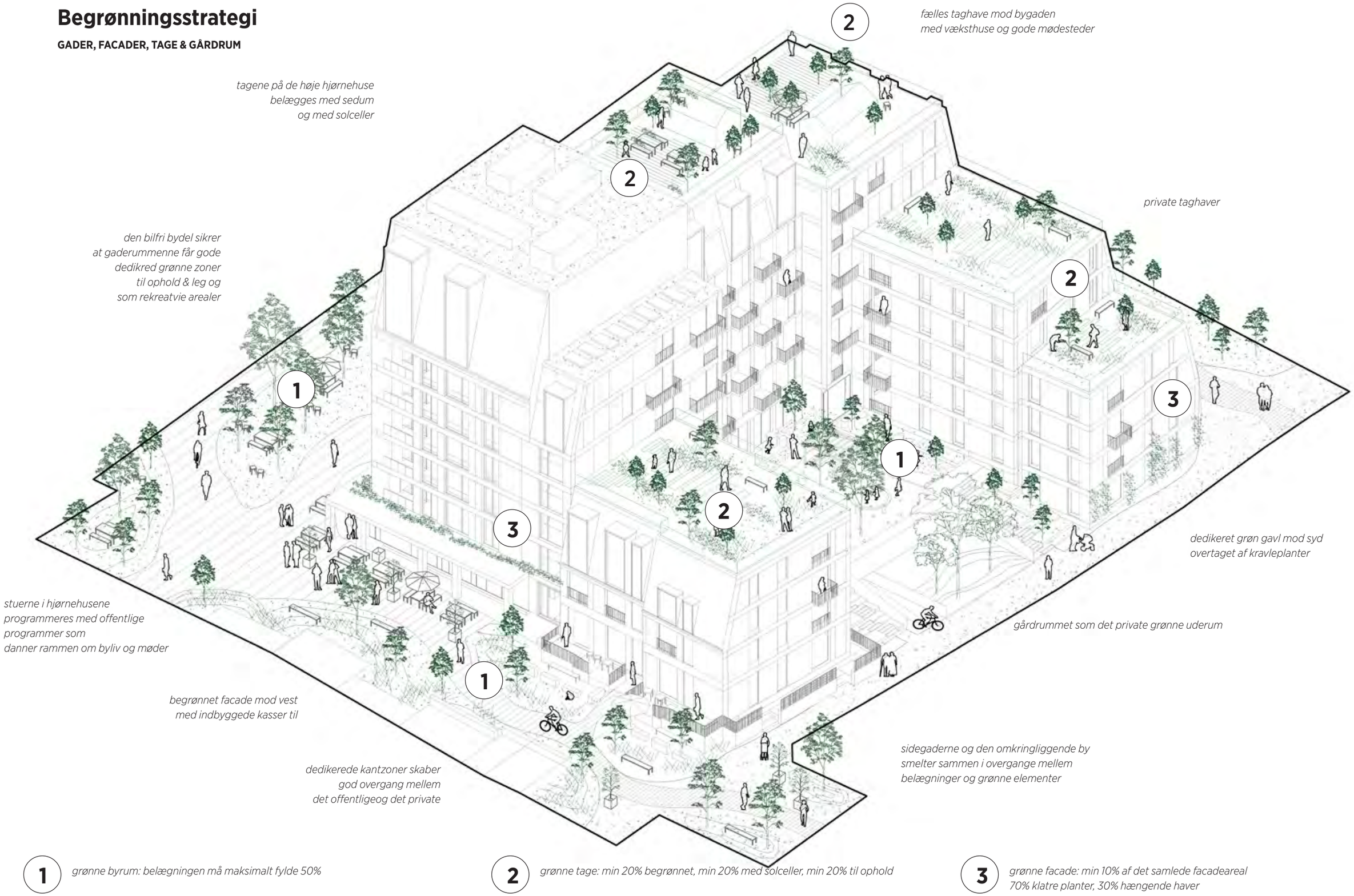


PLANTEKASSE-OPBYGNING TIL F.EKS. GRÆSSER
ELLER SEDUM MED AKTIV KANT TIL OPHOLD



Begrønningsstrategi

GADER, FACADER, TAGE & GÅRDRUM



1 *grønne byrum: belægningen må maksimalt fylde 50%*

2 *grønne tage: min 20% begrønnet, min 20% med solceller, min 20% til ophold*

3 *grønne facade: min 10% af det samlede facadeareal*
70% klatre planter, 30% hængende haver

Hallssti

BIKEFIX
CYKEL HOTEL

Mobilitet

ANKOM I BYENS HJERTE OG MÆRK DENS URBANE PULS

BANEKVARTERET vil blive en bilfri bydel, der inviterer til bæredygtig mobilitet. Med sin placering ovenpå stationen har bydelen de optimale forudsætninger for at styrke og understøtte offentlig transport, cykel og gang i Aarhus. Banekvarteret kan samtidig blive et naturligt pilotprojekt for fremtidens mobilitet: nye parkeringsløsninger, micro-, dele- og el-mobilitet samt mobilitet som service vil være oplagt at teste på bydelsniveau. Koblinger til den omkringliggende by for fodgængere og cyklister, samt direkte forbindelse til banegårdens perroner, vil være essentielle greb for at nå målet om en bilfri og bæredygtig bydel.

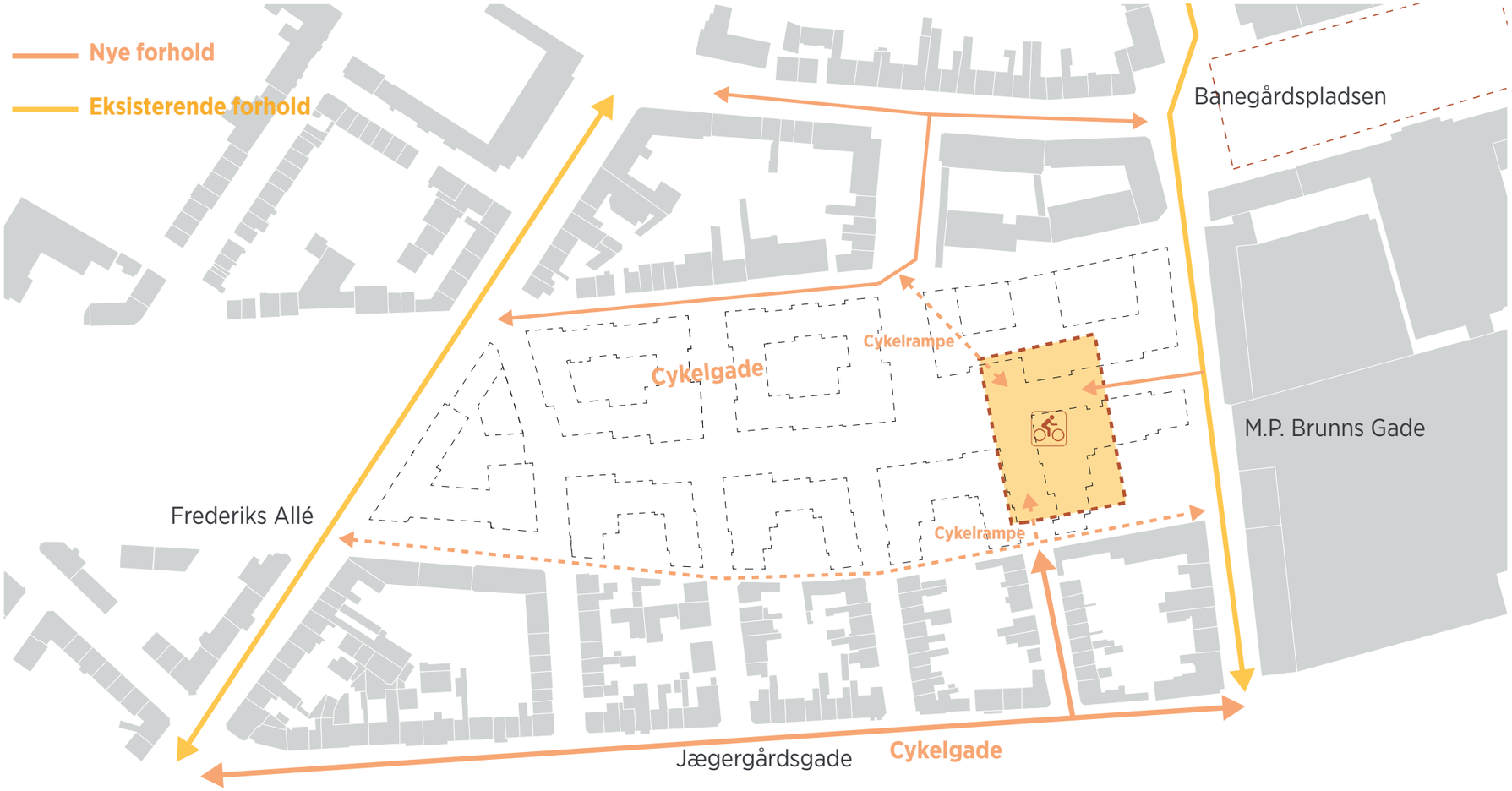
"De fleste borgere foretrækker, at cykler og kollektiv trafik skal prioriteres over biler i Midtbyen"

Spørgeskemaundersøgelse blandt 1000 borgere i Aarhus Kommune (Epinion)

"Fremtidig byudvikling skal følge et stationsnærhedsprincip, således at nye boliger, arbejdspladser og servicefunktioner søges lokaliseret i gåafstand fra den kollektive trafiks hovedrutenet, som dermed kan håndtere en stor del af det fremtidige pendlingsbehov"

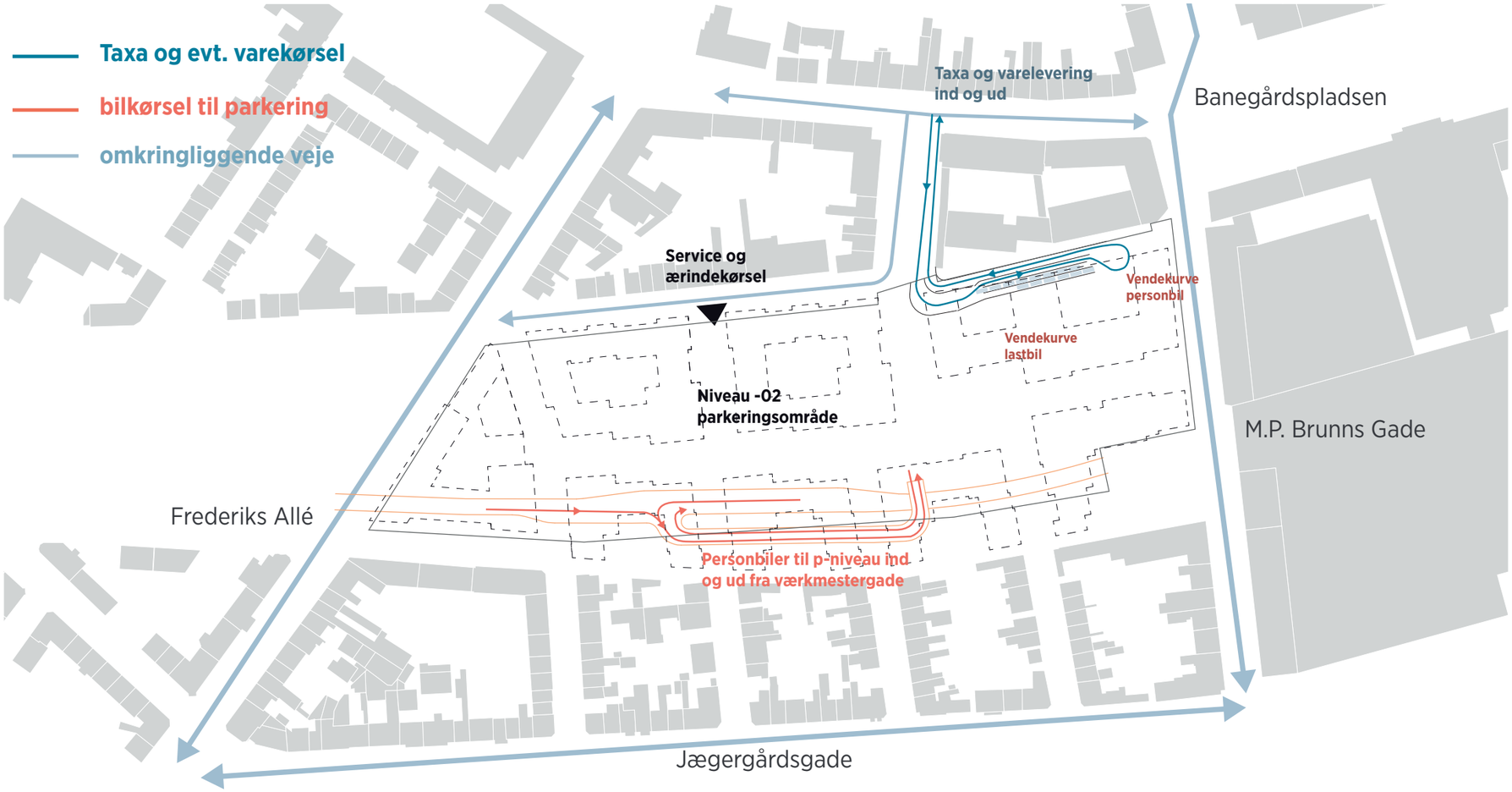
Mobilitetsplan Aarhus Midtby

CYKELTRFIK OMKRING OG TIL OMRÅDET



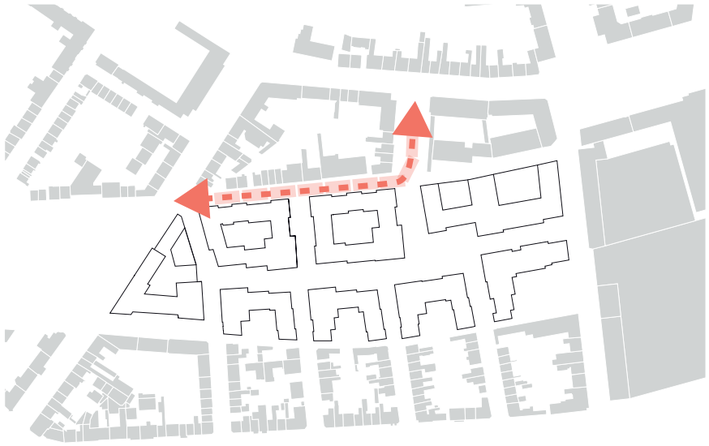
Mobilitet

TRAFIK: BILER, TAXA, SERVICEKØRSEL



Mobilitet

KRIEGERSVEJ – EN NY CYKELGADE I AARHUS



Kriegersvej og Orla Lehmanns Allé omdannes til cykelgade og erstatter Hallsti som hurtig cukelrute på de cyklendes primisser

Referencer cykelgade

HALLSSTI – EN SIVEGADE FOR GÅENDE OG CYKLENDE

Halls sti omdannes til langsom cykel-sive-gade med små grønne og inviterende "forhindringer" undervejs.

Sivegade

BYGADEN SOM OPLEVELSEFORLØB

Cykler og gående kan færdes frit overalt i det nye kvarter. Bygaden udgør en sammenkoblende sti som "syr" området sammen med den omkringliggende by med mange opholds- og legeområder langs.

Oplevelsessti

Banekvarterets lag

BANETERRÆNET, MELLEMNIVEAUET, TRANSFERDÆKKET, BYGULVET OG BYDELEN

Med Projektets placering i hjertet af aarhus, i luftrummet midt mellem midtbykvarteret, banegårdskvarteret og Frederiksbjerg, indskriver det sig i en stor og afgørende kulturhistorisk fortælling om Aarhus' udvikling fra den spæde industrialisering før an af havnen og banegårdens opførelse til idag. Det forpligter!

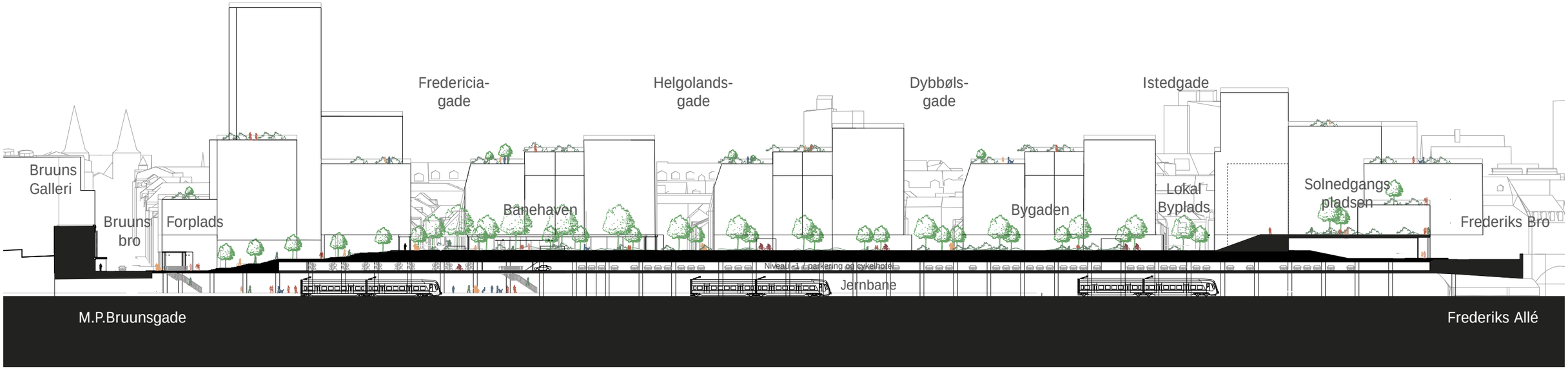
De nære omgivelser omkring banegraven udgør – historisk set – et ungt byområde. For godt 160 år siden blev banegården opført 'uden for byen' og de første bebyggelser blev opført på dengang dyrkede marker.

Går man en tur fra Hallssti, via Bülowsgade til Marselisboulevard får man idag et stort indblik i de skiftende tiders byggeskik og idealer. Fra småhusene mod banegraven, til 4 etagers arbejderbolgier fra 1870'erne, til Hack Kampmanns 5-6 etagers røde karre by ved Stadion til Friisk og Moltkes modernistiske højhuse på Marselisboulevard. Fra små købstadshuse, til murmester arkitektur til Århundredeskiftets arkitektudfoldelser med flere at tidens største arkitekter på spil.

Aarhus er mangfoldig! den er ikke kun rød, gul eller beton, den er det hele , og mere til.
Afsnittet om designprincipper og egenart er resultatet af et større analyse og research om områdets historie, livet der leves der, og de fysiske rammer for at kunne udpege de særlige potentialer, kvaliteter, rumligt, stofligt, programmatisk og stemningsmæssigt der gør sig gældende her, og som de forskellige delområder i den nye bydel kan flette sig sammen med og bygge videre på.

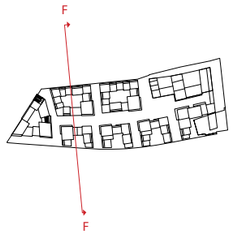
Længdesnit gennem de to broer

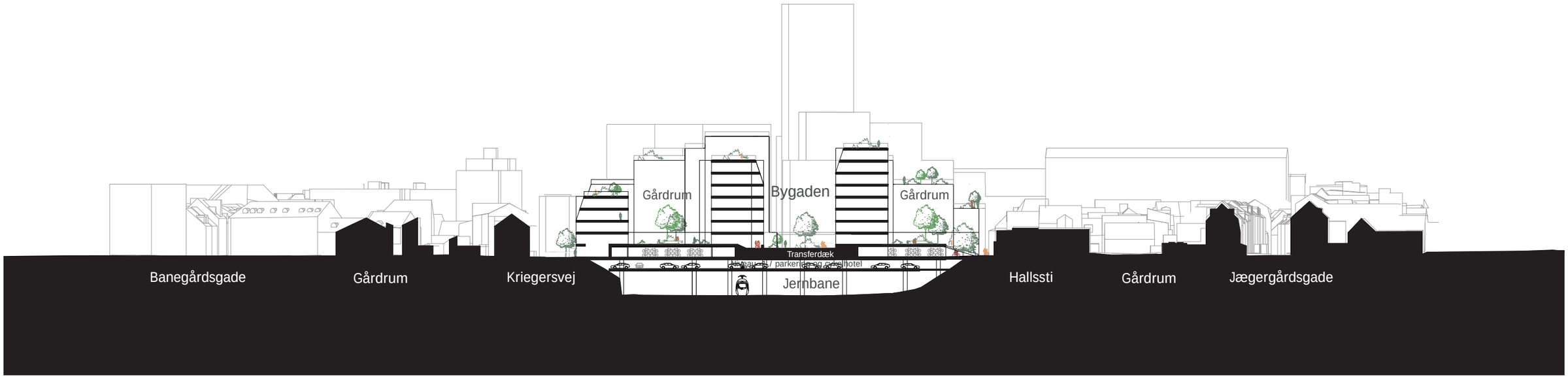
SNIT C-C 1: 1000



Snit gennem Kriegersvej og Hallssti_vest

SNIT F-F 1: 1000

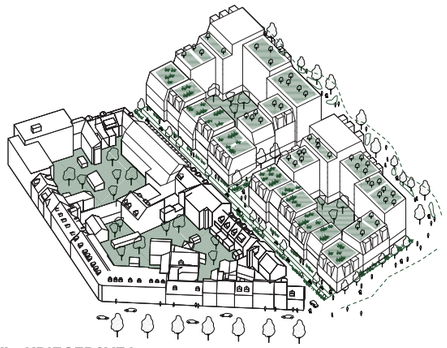




Designprincipper

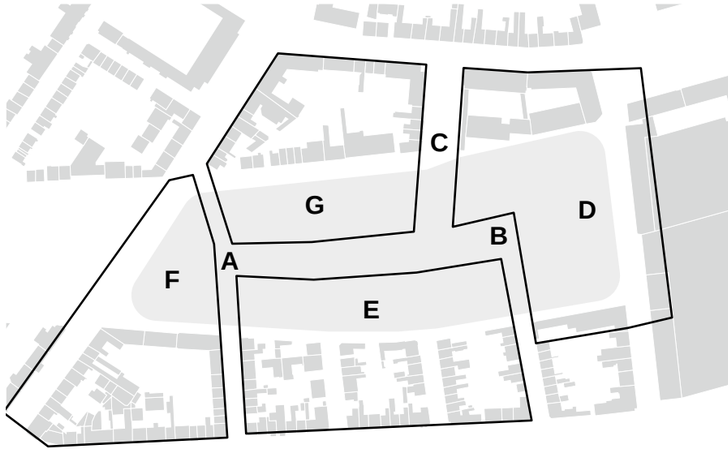
OVERORDNEDE PRINCIPPER OG EGENART FOR DELOMRÅDER

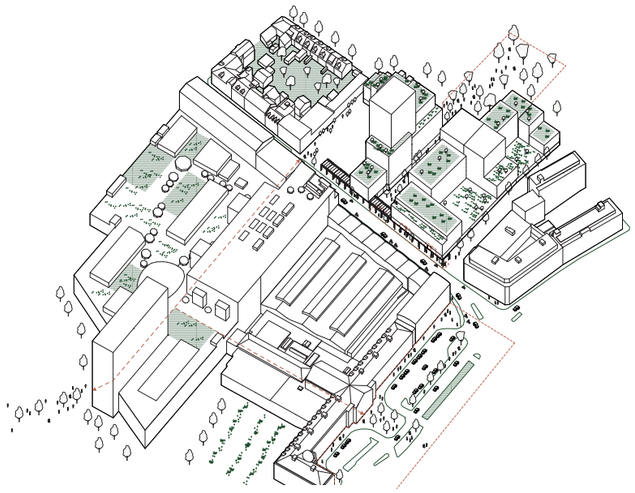
DIFFERENTIERING I DELOMRÅDER



DELOMRÅDE "G" – KRIEGERSVEJ

DELOMRÅDE "F" – FREDERIKS ALLÉ





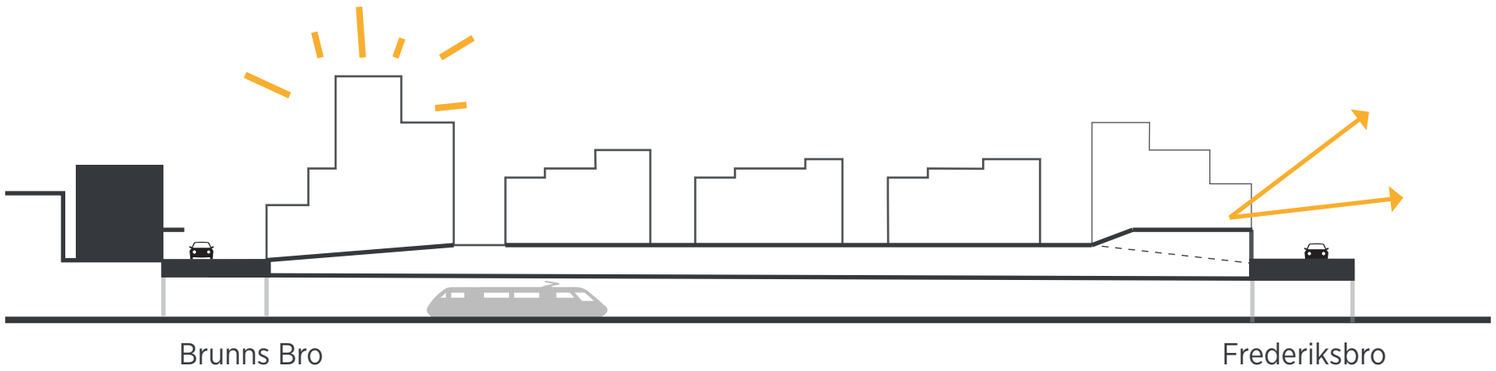
DELOMRÅDE "D" – BRUUNSGADE

DELOMRÅDE "E" – HALLSSTI

Bebyggelse / arkitektur

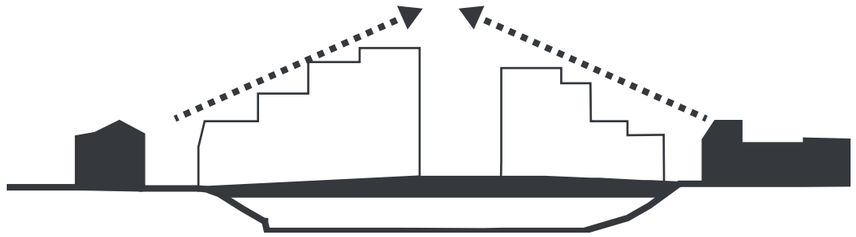
OVERORDNEDE DESIGNPRINCIPPER

ANKERPUNKT OG DESTINATION



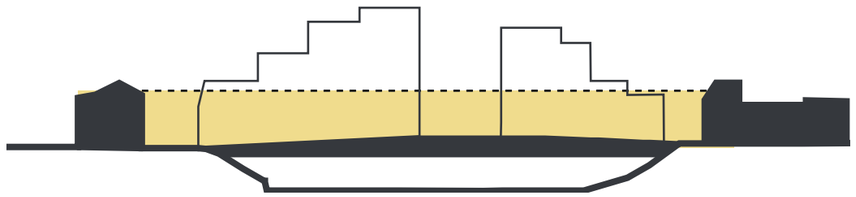
Ankomsten til området fra Bruuns Bro markeres med en signifikant bygninge der bliver et pejlemærke for Aarhus Mobilitetshub. Ved Frederiks Bro etableres en ny byplads der tilbyder alle byens borger et unikt udsigtsspot over banegraven og ådalen.

TILPASNING TIL KONTEKSTEN



Bebyggelsen optager højderne fra omkringliggende kontekst og stiger mod midten.

BYENS BASE BINDER BYEN SAMMEN

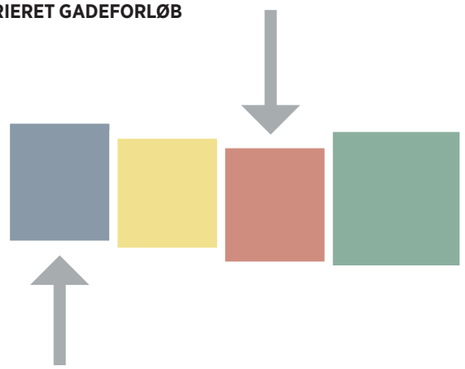


Den nære konteksts skala og horisontale facadehieraki binder det nye kvarter sammen på tværs med basen som motiv.

Bebyggelse / arkitektur

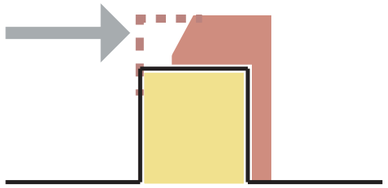
OVERORDNEDE DESIGNPRINCIPPER

VARIERET GADEFORLØB



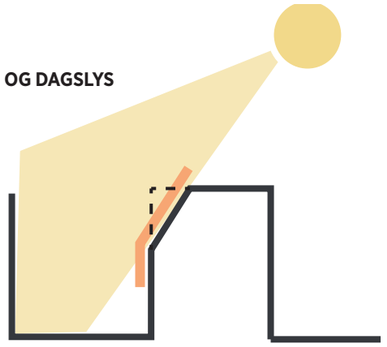
Bygningerne forskyder sig i plan Bygningerne forskyder sig i plan og danner langs bygaden et kurvet forløb der bryder med de lige linjers monotoni.

FORSKYDNING



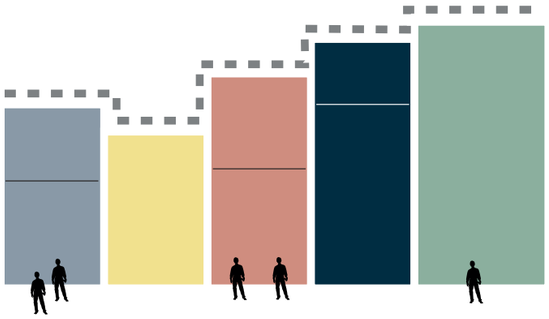
De høje bygninger trækkes tilbage

TAGPROFIL OG DAGSLYS

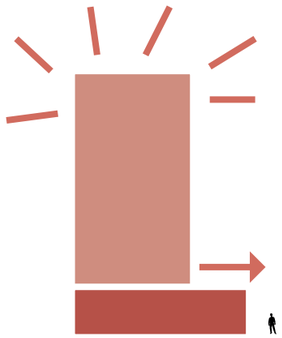


som tilpasning til konteksten udforms bygningerne med skrå tagprofil inspireret af områdets mansarder. Dette er også med til at optimere dagslysforholdenene i kvarteret

DIVERSITET OG IDENTITET

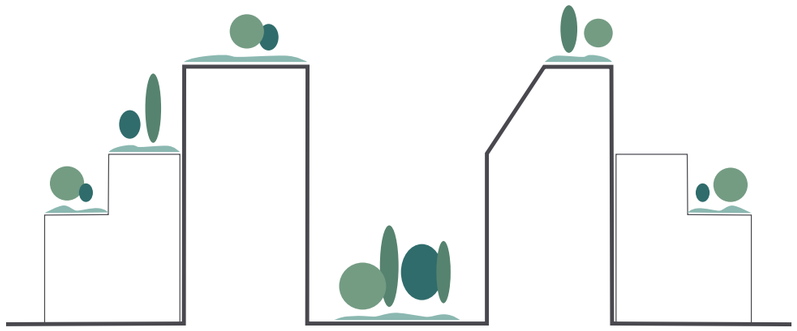


BY I ØJENHØJDE



den fremskudte base nedskalerer byrummene og giver dem en menneskelig skala. Den fremskudte base programmeres med levende byfunktioner .

GRØNT BYMILJØ



Tagflader, hovedstrøg og pladser begrønnes

Delområde D

SKALA, FACADERYTME, MATERIALITET, TAGUDFORMNING OG SAMMENHÆNG

Designgreb for østbyen / Delområde D

MØDET MED BRUUNS BRO OG BANEGÅRDSKVARTERET

OMRÅDETS HISTORIE

BRUUNS BRO OPFØRT CA 1875
Placeringen af banegården og det nedgravede baneterræn delte aarhus i to – den gamle købstad og den nye inddustriby. Efter opførelsen af Bruuns Bro voksede Frederiksbjerg fra små 300 mennesker til 2.000 mennesker indenfor en kort årrække.

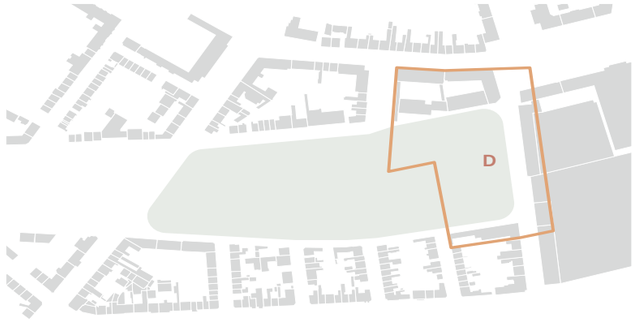
M.P Bruunsgade udgør en vigtig og central linje i byen. Færdes man på M.P Bruunsgade har man, uanset retning, udsigten til prominente og historiske bygninger tegnet af vores største arkitetker. Rådhuset i Park Alle af Arne Jacobsen i den ene ende og Skt. Pauls Kirke, i Skt Pauls gade, i den anden. Derimellem flere arkitektoniske værker af bl.a Høegh Hansen. Skt. Pauls Gade repræsenterer afslutningen på Frederiksbjergs 1. udviklingsfase.

ARKITEKTONISKE KARAKTERISTIKA

- Typologi: Handels- og kontorhuse. Hybride bygninger der blander Mobilitet, Handel, Kontor
- Karakter: Vertikal rytme, med strukturel karakter, nyt møder gammelt i en 'bycollage'
- Funktioner: Mobilitetscentrum, offentlige aktive stueetager, med kontor/erhverv ovenpå
- Tagudformning: Flade flade tage med tilbagetrækninger øverst.
- Motiver: Basen, arkaden, søjlegrid.

KIlder: Olesen. et kvarter og dets mennesker, Registrant – Frederiksbjerg Øst/vest, Podcastserien om Frederiksbjerg med Stadsarkivar Søren Bitsch

OMRÅDET HALLSTI OG JÆRGERGÅRDSGADE



Designgreb for østbyen / Delområde D

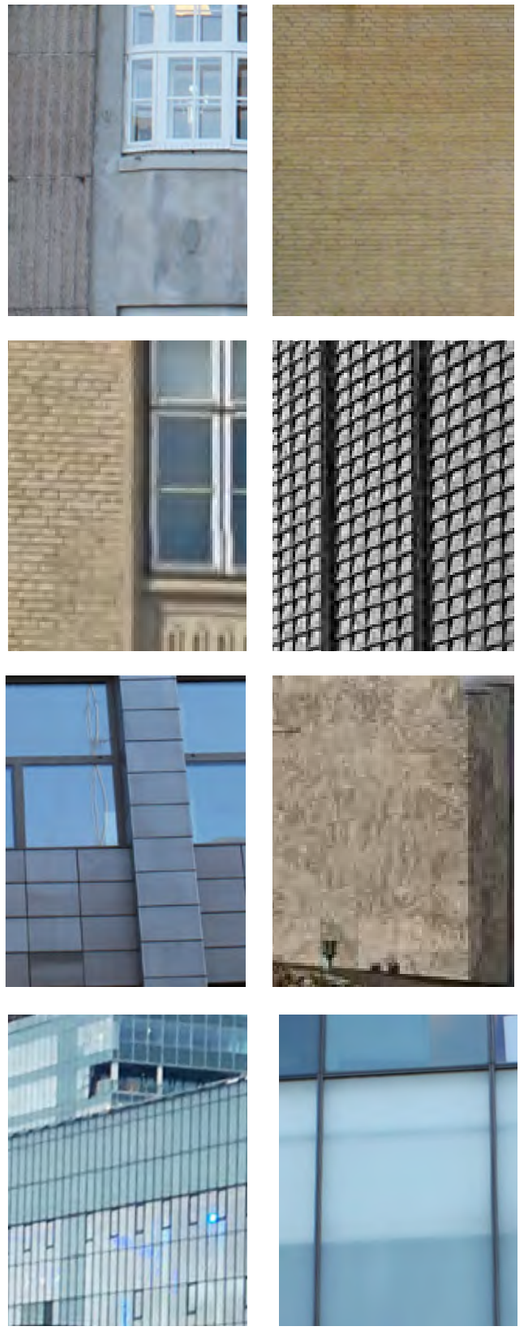
MØDET MED BRUUNS BRO OG BANEGÅRDSKVARTERET

INSPIRATION I KONTEKSTEN

Høje punkter står på en base

Butikker i stueetagen

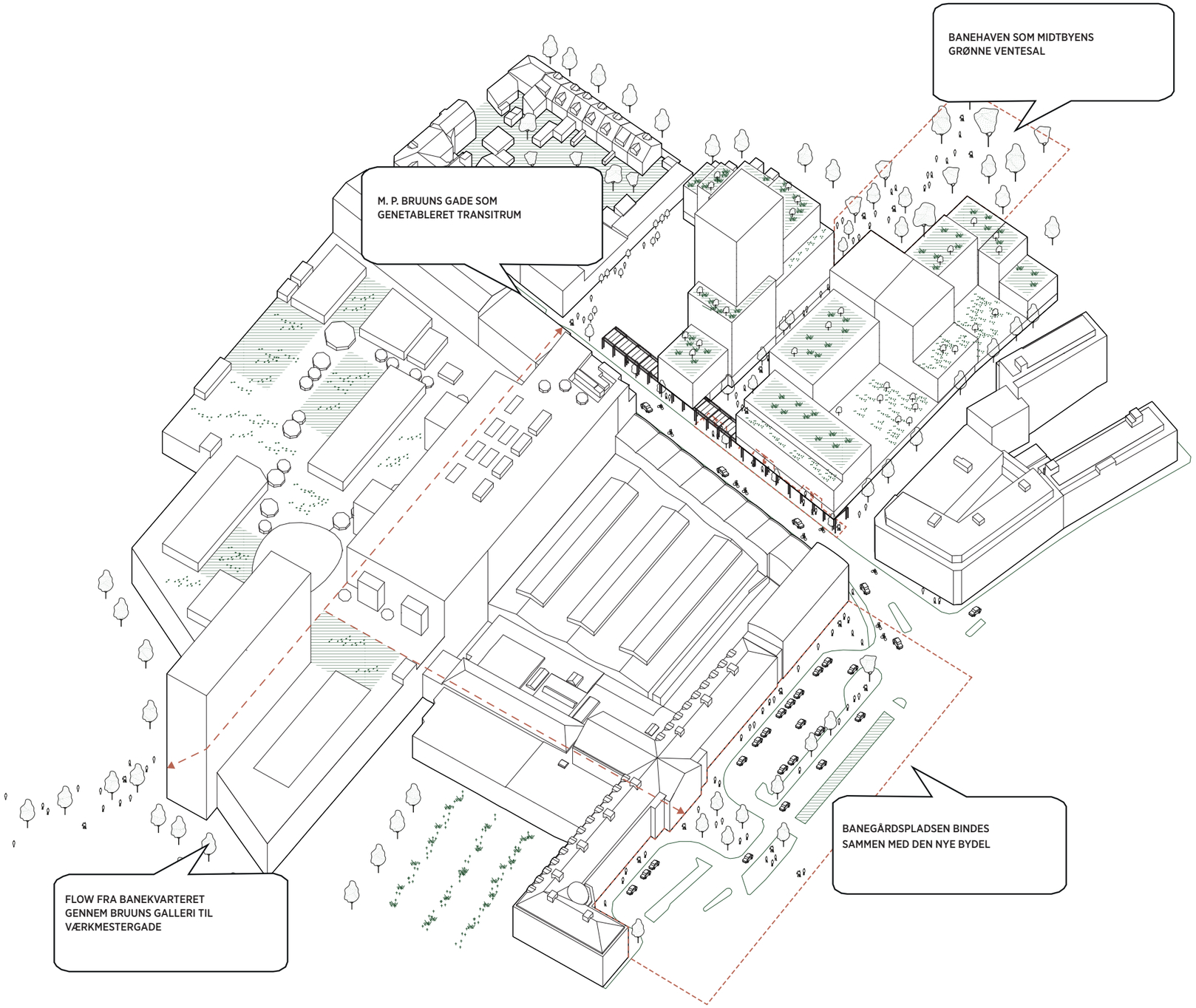
STOFLIGHED



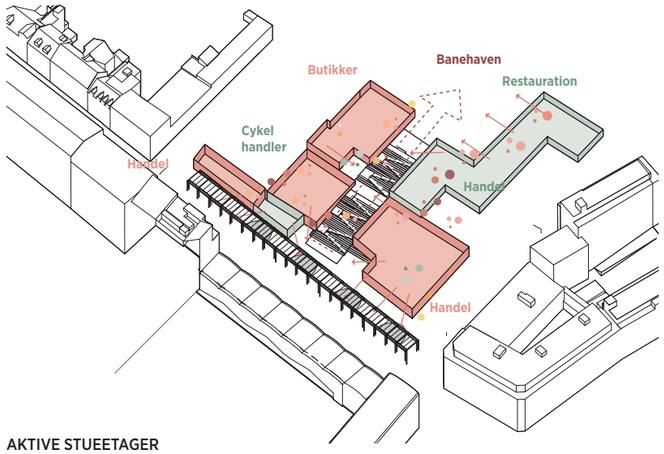
Nuancer af gul tegl, Natursten i grå- og brunlige toner

Designgreb for østbyen / Delområde D

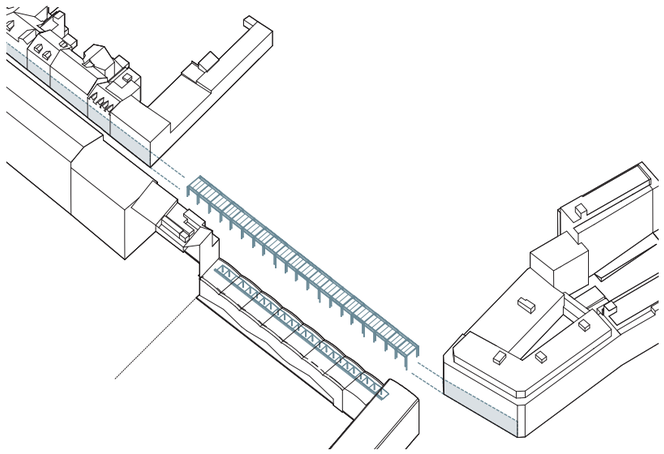
MØDET MED BRUUNS BRO OG BANEGÅRDSKVARTERET



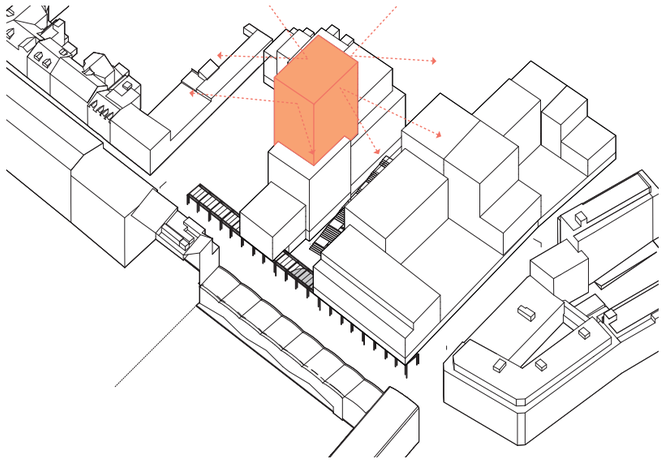
UDVALGTE KONCEPT DIAGRAMMER



AKTIVE STUEETAGER



VIDERFØRELSE AF 'BASEN' OG STYRKE BRUUNS BRO SOM DEFINERET GADERUM



ANKERPUNKT OG MARKØR FOR VIGTIGT BYRUM

Bruuns Bro

Delområde E

SKALA, FACADERYTME, MATERIALITET, TAGUDFORMNING OG SAMMENHÆNG

Designgreb for Hallsti / Delområde E

SAMMENFLETNING MED DET ÆLDSTE FREDERIKSBJERG

OMRÅDETS HISTORIE

Det nordligste Frederiksbjerg syd for banelegmet blev opført 1870-1875, umiddelbart efter opførelsen af den Første banegård og udgør idag det ældste Frederiksbjerg. Boligerne blev opført af arbejdssøgende landboer der tilstrømmede Aarhus i den tidlige industrialisering for at arbejde i d nye indstrier der var opstået. Det var boliger til de fattigste.

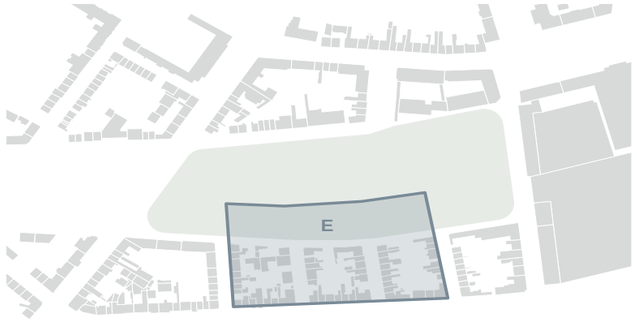
Bebyggelsernes udformning var påvirket af bl.a:
Krav i bygningsvedtægtet to trapper ved bebyggelse over 2 etager. Så økonomisk formåen satte en øvre grænse for etagehøjden.
Ved udvidelsen af banegraven mod syd nedlagdes Hallsvej og og havldelen af randbebyggelserne mellem Jægergårdsgade og Hallsvej og Hallsti opstod.
I sidegaderne til bl.a Hallsti ses idag mange flotte eksempler på det tidstypiske småhusbygger. Virkemidler som pilatsre, gesimser og blændinger på husets facader i forskellige pudsede toner af pastel og jordfarve.

ARKITEKTONISKE KARAKTERISTIKA

- Typologi: Handels- og kontorhuse. Hybride bygninger der blander Mobilitet, Handel, Kontor
- Karakter: Vertikal rytme, med strukturel karakter, nyt møder gammelt i en 'bycollage'
- Funktioner: Mobilitetscentrum, offentlige aktive stueetager, med kontor/erhverv ovenpå
- Tagudformning: Flade flade tage med tilbagetrækninger øverst.
- Motiver: Basen, arkaden, søjlegrid.

KIlder: Olesen. et kvarter og dets mennesker, Registrant – Frederiksbjerg Øst/vest, Podcastserien om Frederiksbjerg med Stadsarkivar Søren Bitsch

OMRÅDET HALLSTI OG JÆRGERGÅRDSGADE



Designgreb for Hallssti / Delområde E

SAMMENFLETNING MED DET ÆLDSTE FREDERIKSBJERG

INSPIRATION I KONTEKSTEN

Hallsvej – Aarhusgaden der forsvandt

Byhuse med forskellig karakter

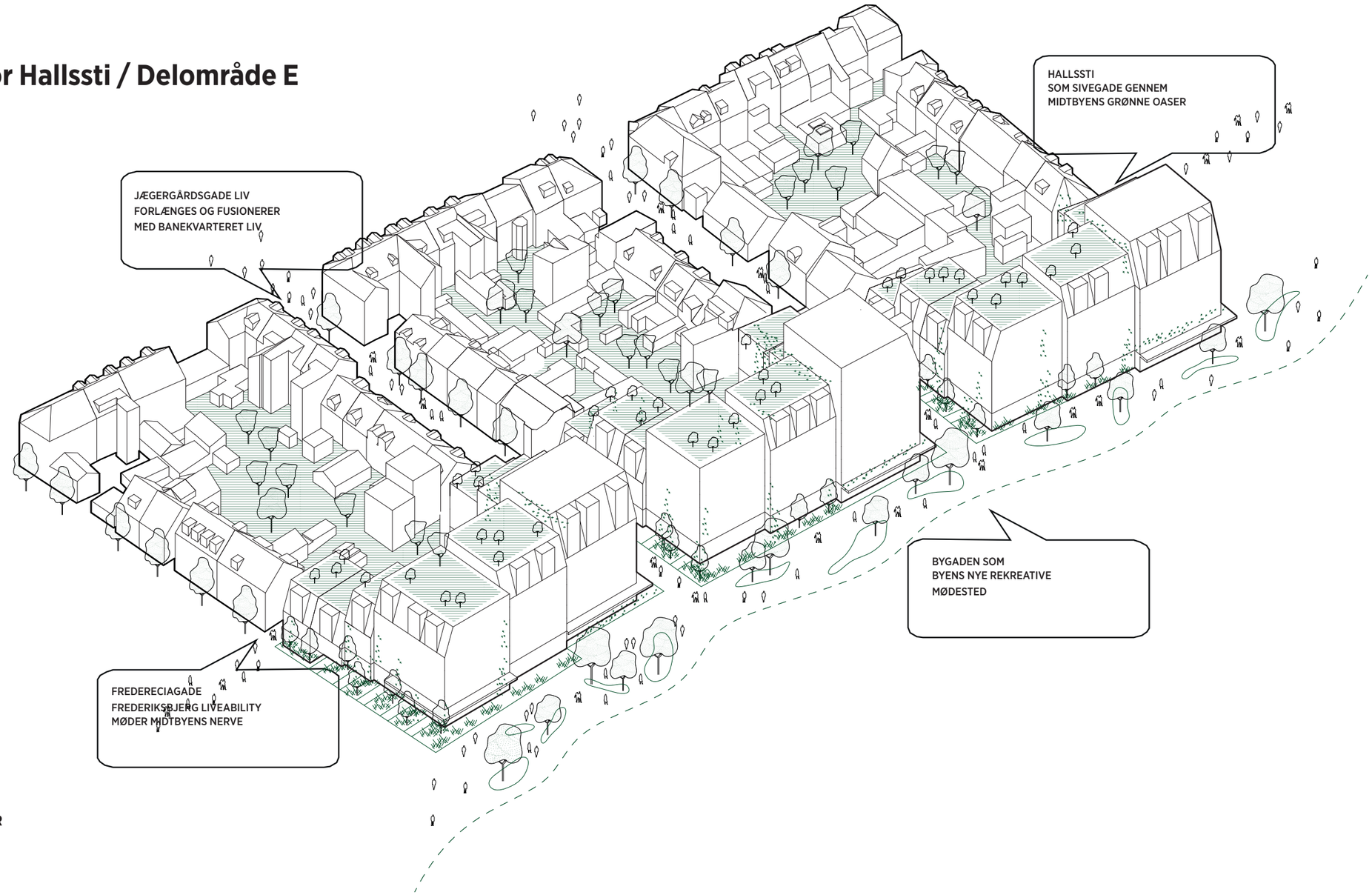
Grønne fællesforhaver i skt. Paulsgade

STOFLIGHED

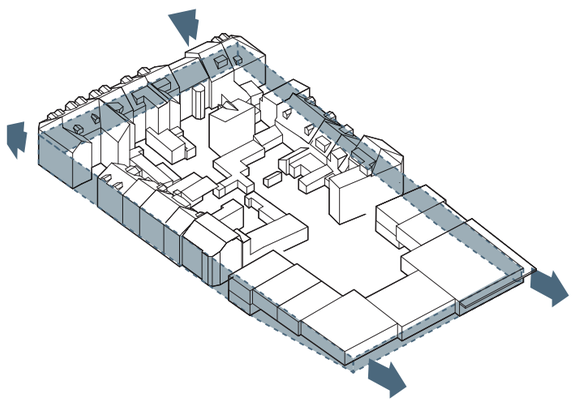
Rød og gul tegl, Puds i toner af varm natur

Designgreb for Hallssti / Delområde E

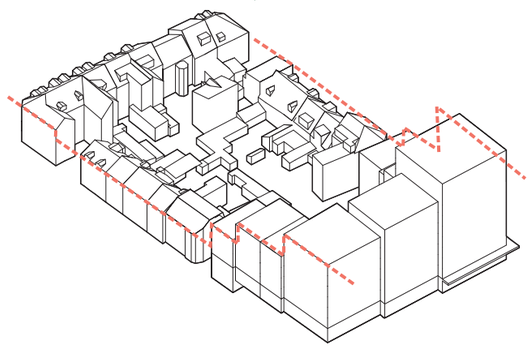
DESIGNGREB



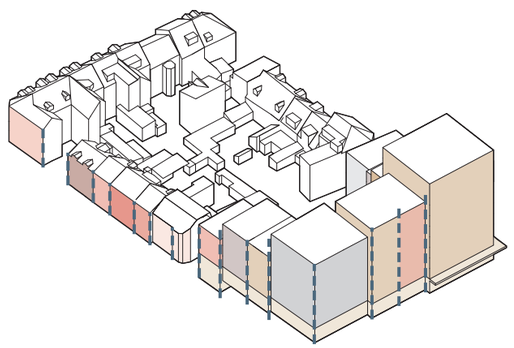
UDVALGTE KONCEPTDIAGRAMMER



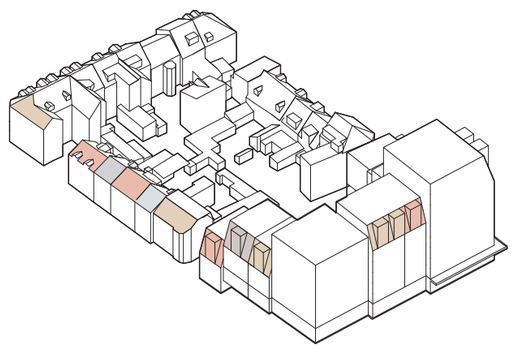
Basen binder eksisterende sammen med ny bebyggelse



Tilpasning til konteksten



Vertikale facaderytmer af forskellig stoflighed



De højere opgange trækkes tilbage på basen

Dybbølgade

Delområde F

SKALA, FACADERYTME, MATERIALITET, TAGUDFORMNING OG SAMMENHÆNG

Designgreb for Vestbyen/ Delområde F

MØDET MED AARHUS OG BROERNE

OMRÅDETS HISTORIE

Frederiksbroen – tidligere Frederiks Allé Broen blev indviet i 1862. Frederiks Bro var den første bro over banelegemet ved nuværende Frederiks Allé og blev opført for at føre landevejen til Skanderborg og Horsens over det nedgravede baneterræn, da den første jernbane ind til Aarhus blev indviet i 1862.

De første bebyggelser omkring Frederiksalle var de første der blev bygget efter opførelsen af banegården og området omkring frederiksallé var stort set udbygget i 1880.

Den første Frederiks Bro holdt indtil sommeren 1923, hvor udvidelsen af banegraven nødvendiggjorde en længere og trafikken en bredere bro. Denne bro eksisterer fortsat i sin oprindelige form.

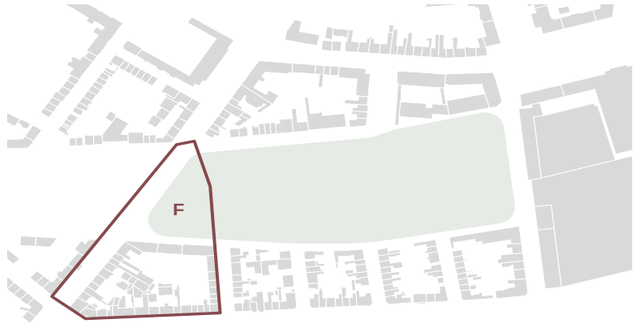
Fra Frederiks Bro har man en unik udsigt ud over baneterænnet og ådalen.

ARKITEKTONISKE KARAKTERISTIKA

- Typologi: Handels- og kontorhuse. Hybride bygninger der blander Mobilitet, Handel, Kontor
- Karakter: Vertikal rytme, med strukturel karakter, nyt møder gammelt i en 'bycollage'
- Funktioner: Mobilitetscentrum, offentlige aktive stueetager, med kontor/erhverv ovenpå
- Tagudformning: Flade flade tage med tilbagetrækninger øverst.
- Motiver: Basen, arkaden, søjlegrid.

KIlder: Olesen. et kvarter og dets mennesker, Registrant – Frederiksbjerg Øst/vest, Podcastserien om Frederiksbjerg med Stadsarkivar Søren Bitsch

OMRÅDET HALLSTI OG JÆRGERGÅRDSGADE



Designgreb for VEstbyen/ Delområde F

MØDET MED AARHUS OG BROERNE

INSPIRATION I KONTEKSTEN

Frederiks Bro

Byhuse med forskellig karakter

Grønne fællesforhaver i skt. Paulsgade

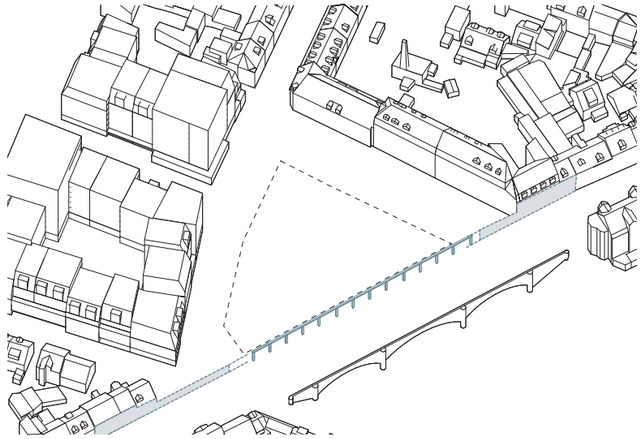
STOFLIGHED

Nuancer af gul og rød tegl, Puds i nuancer
af lysegrå og gule toner, Frederiks Bro i natursten

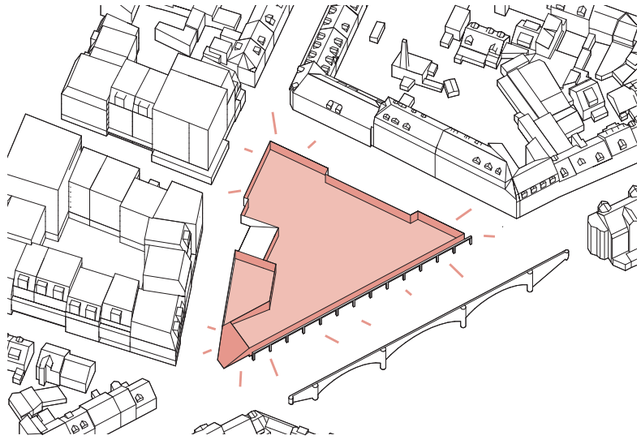
Designgreb for Vestbyen/ Delområde F

MØDET MED BYENS VIGTIGSTE BROER – ÉN IDENTITET

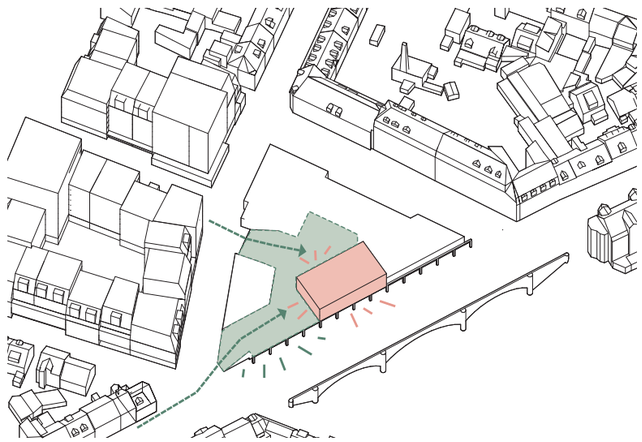
UDVALGTE KONCEPTDIAGRAMMER



ARKADEN / BASEN OPTAGER SKALA AF EKSISTERENDE BEBYGGELSER



ÅBEN AKTIV STUEETAGE MED OFFENTLIG BYFUNKTION



OFFENTLIG BYRUM MED UDSIGT PÅ 1. ETAGE I RELATION TIL RESTAURANT

Frederiks Bro

Delområde G

SKALA, FACADERYTME, MATERIALITET, TAGUDFORMNING OG SAMMENHÆNG

Designgreb for Kriegersvej/ Delområde G

OPGRADERING AF KRIEGERSVEJ TIL BYGADE

OMRÅDETS HISTORIE

Bebyggelsen langs Kriegersvej og Banegårdsgade blev opført i slutningen af 1800. Bebyggelserne langs Kriegersvej er bygget omkring samme tidspunkt som bebyggelserne langs daværende Hallsvej og bærer samme tidstypiske træk for småboliger til indsutriens arbejdsstyrke.

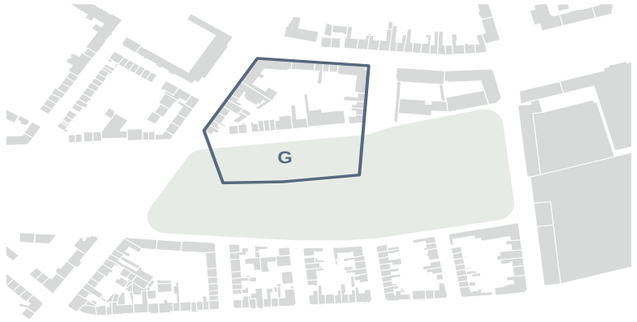
Særligt for Kriegersvej er Brocafeen der siges at være Aarhus ældste Værtshus siden dets opførelse i 1899. Her kan man stadig får et klassisk 'Aarhus sæt' mens man nyder solen, trafikke på Frederiks Bro og lyden af togene.

ARKITEKTONISKE KARAKTERISTIKA

- Typologi: 'Byhuslejligheder '. En familie eller flere familier pr. etage.
- Karakter: Vertikal rytme, med egen identitet ifm. af materialitet, farve, motiver.
- Funktioner: Private boliger med offentligt program i stueetagen på hjørnerne mod handelsgaderne, enekelte bygninger omdannet til kontorer
- Tagudformning: Sadeltage og mansard
- Motiver: Fælles baggårde, Hævet stueetage

KIlder: Olesen. et kvarter og dets mennesker, Registrant – Frederiksbjerg Øst/vest, Podcastserien om Frederiksbjerg med Stadsarkivar Søren Bitsch

OMRÅDET HALLSTI OG JÆRGERGÅRDSGADE



Designgreb for Kriegersvej/ Delområde G

OPGRADERING AF KRIEGERSVEJ TIL BYGADE

INSPIRATION I KONTEKSTEN

Brocafeen 1902

Brocafeen idag

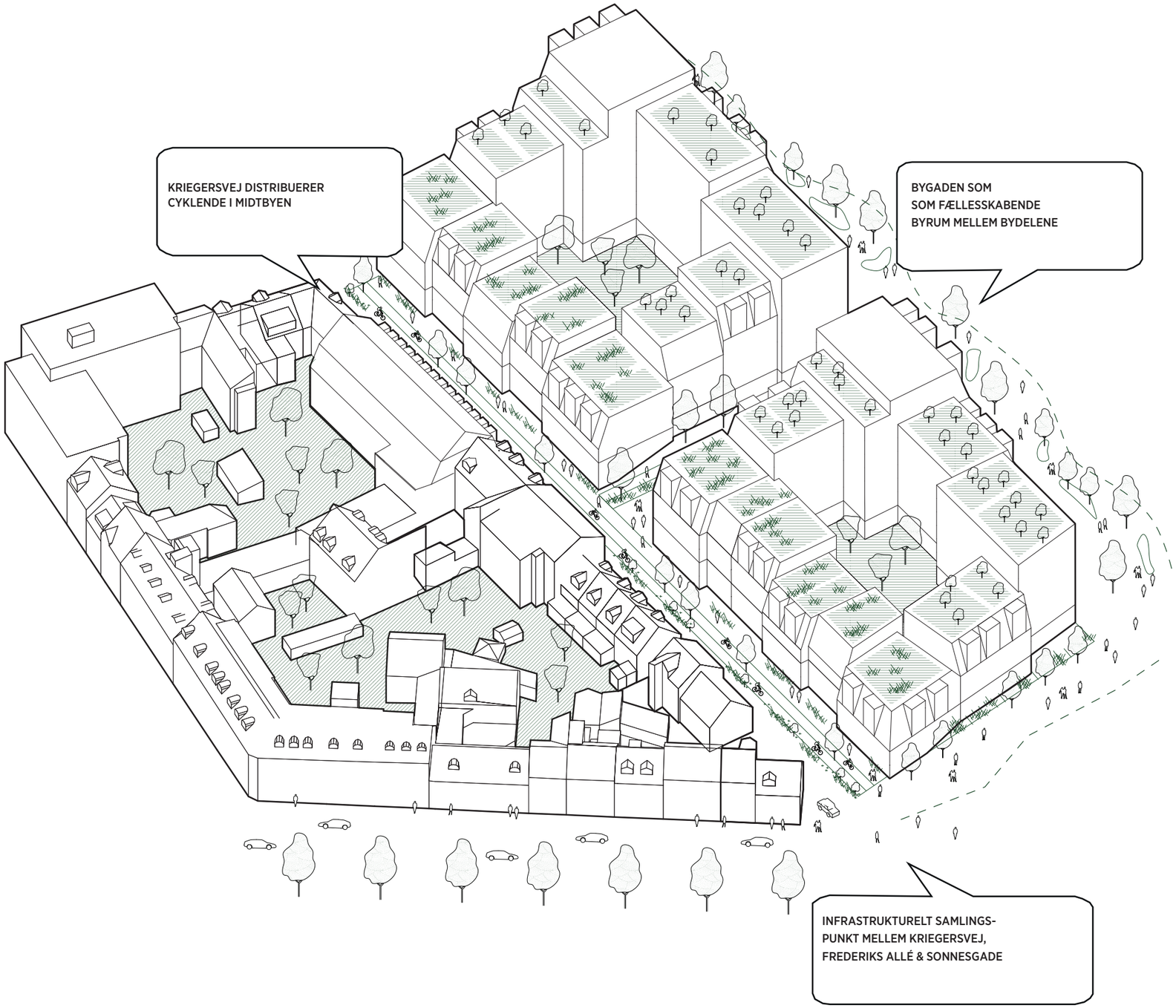
Kriegersvej set fra Hallsti

STOFLIGHED

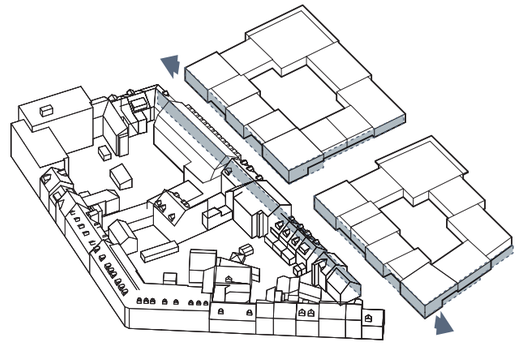
Rød og rødbrun tegl, puds i toner af lys grå og pastel

Designgreb for Kriegersvej/ Delområde G

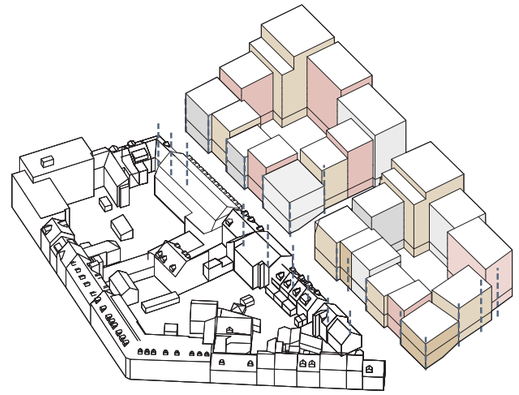
OPGRADERING AF KRIEGERSVEJ TIL BYGADE



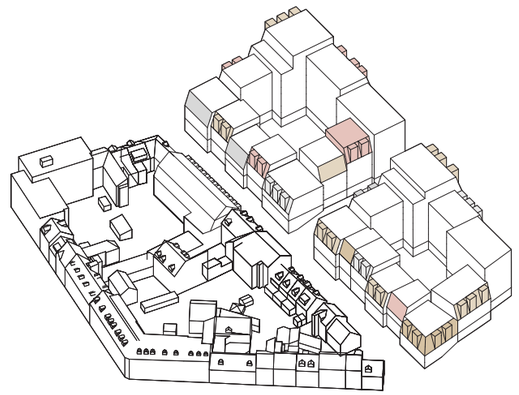
UDVALGTE KONCEPTDIAGRAMMER



Basen binder eksisterende sammen med ny bebyggelse



Vertikale facaderytmer af forskellig stoflighed



bebyggelsen af slutte med en skrå tagprofil og kviste

Kriegersvej

Bolig- og byrumskvalitet

SKYGGESTUDIER

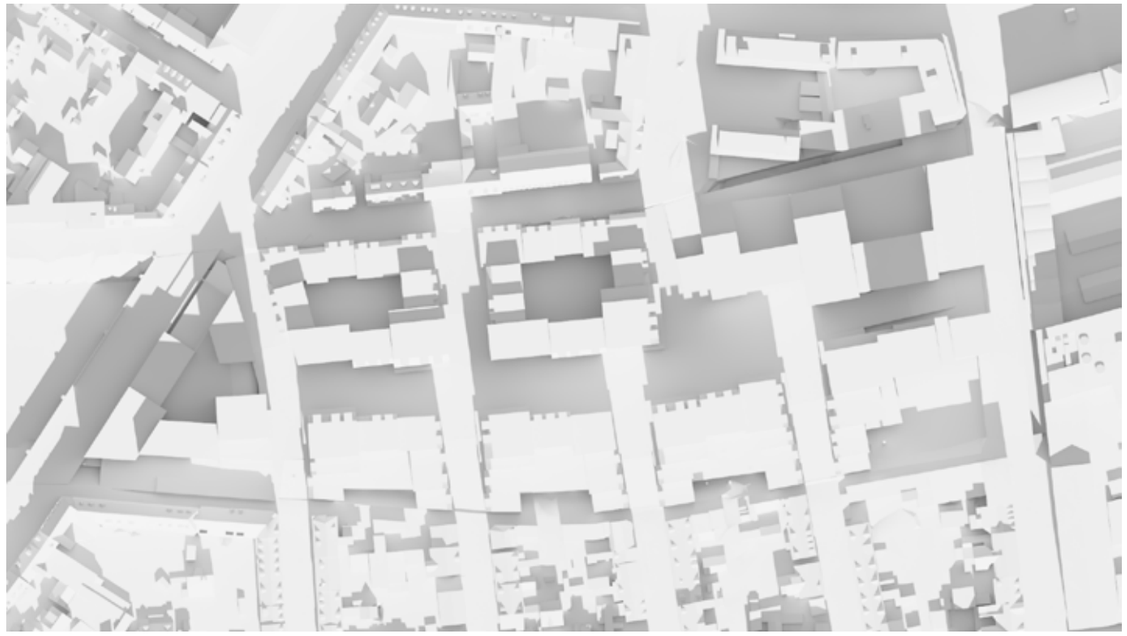
I arbejdet med at udvikle helhedsplanen for Banekvarteret har dagslys- og skyggeanalyser været med hele vejen. Med den helt centrale placering i Aarhus – lige ovenpå banegården giver det mening at bygge tæt, men naturligvis stadig med gode dagslysforhold til hver enkelt bolig, samt gode muligheder for udeophold. Derfor har analyserne igennem hele processen været et vigtig værktøj, ift. først at vælge én model frem for en anden, og sidenhen finjustere helhedsplanen.

Med efterfølgende analyser, som er brugt aktivt gennem hele udviklingen af helhedsplanen, har vi fundet frem til en god balance mellem højde, drøjde, gade- og gårdrum i projektet.

Skyggestudier

21. MARTS

kl. 9:00



kl. 12:00

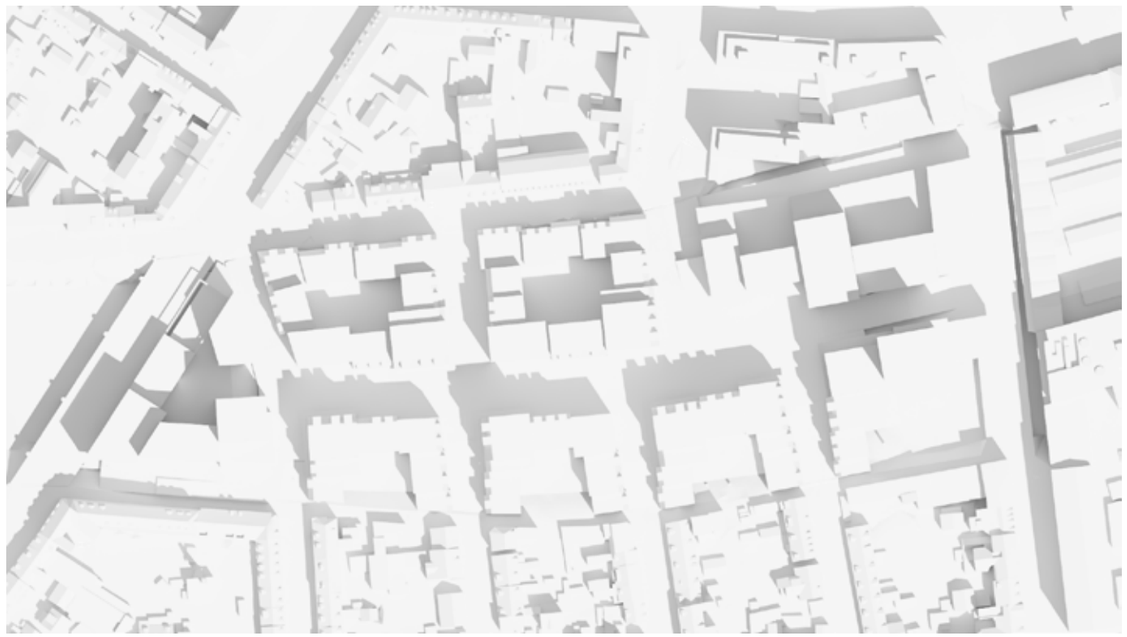
kl. 15:00

kl. 18:00

Skyggestudier

21. JUNI

kl. 9:00



kl. 12:00

kl. 15:00

kl. 18:00

21. SEPTEMBER

kl. 9:00

kl. 12:00

kl. 15:00

kl. 18:00

Banehaven