

# Helhedsplan for

# De Bynære Havnearealer

**Helhedsplanen for** De Bynære Havnearealer skal bringe byen, havnen og bugten i nær kontakt med hinanden.

**Helhedsplanens hovedelementer** er formgivningen af en sammenhængende, rekreativ forbindelse fra nord til syd, nye, inspirerende sammenhænge øst-vest og en central havneplads ud for City, der indgår i et stort anlagt nyt havnebyrum med vandet i hovedrollen.

**Som et resultat** af planen frembringes en række nye såvel byggemuligheder til byformål som offentlige pladser, byrum og promenader med direkte relation til vandet.

**Planen tilstræber** at bibeholde havneatmosfæren i den nye, havnenære by, dels gennem det fortsatte naboskab med en aktiv havn, dels gennem bevarelse af bygninger og miljøer. Desuden ved at sikre besejlings- og anløbsmuligheder for de typer af skibe, der giver kolorit til et ægte havnemiljø.

**Helhedsplanen er rammen** om den kommende udvikling. Den indeholder de grundprincipper og den røde tråd som skal følges i omdannelsen af De Bynære Havnearealer.

# INDHOLD

## VISION 3

### OVERORDNET PLAN 4

- Den overordnede idé 4
- Den rekreative forbindelse 6
- Samspil by, havn og bugt 7
- Trafikplan 8

### DELAFSNIT 9

- Introduktion 9

### OMRÅDET FRA MINDET TIL SIBIRIEN 10

- Havnebyrummet som grundidé 10
- Havnepladsen 12
- To bastioner 14
- Pier 1 Alternativ 1 ubebygget 16
- Pier 1 Alternativ 2 bebygget 17
- Pier 1 Alternativ 3 bebygget med ét højhus 18
- Åpromenaden 19
- Trafikforhold 20

### MIDTKRAFT OG SLAGTEHUSOMRÅDET 22

- Grundidé 22
- Filmby og ny erhvervsbebyggelse 23
- Trafikforhold 23
- Sti og kanal 24

### OMRÅDET FRA SIBIRIEN TIL TRÆSKIBSHAVNEN 26

- Grundidé – nye byggemuligheder 26
- Nye rekreative muligheder 28
- Trafikforhold 30
- En mulig 1. etape 31

### NORDHAVNEN 32

- Potentiale 32
- Et scenario 33
- Trafikforhold 33

### STRANDVEJS- OG TANGKROGOMRÅDET 34

- Den rekreative forbindelse 34
- Tangkrogen 34
- Trafikforhold 35

### PLANLÆGNINGSMÆSSIGE FORUDSÆTNINGER 36

- Citater fra gældende planlægning 36
- Bevaringsværdige bygninger og miljøer 39

### DET VIDERE FORLØB BAGSIDEN

Helhedsplan for  
De Bynære Havnearealer  
Århus Kommune i samarbejde med Århus Havn  
September 2003

Konsulenter  
Knud Fladeland Niensens Tegnestue  
Rambøll Nyvig A/S

Fotos  
Hvor ikke andet er nævnt  
Knud Fladeland Niensens Tegnestue  
Stadsarkitektens Kontor

Grafisk tilrettelæggelse Jens Drivsholm Stadsarkitektens Kontor  
Tryk Linde Tryk • Papir Profisilk 115° • Oplag 1.500



Luftfoto af havneområdet.  
De Bynære Havnearealer indrammet med hvid streg.

# Vision

## Helhedsplan for De Bynære Havnearealer

Helhedsplanen for De Bynære Havnearealer er Byrådets vision for de næste 20-30 års omdannelse og udvikling. Visionen sigter mod, at:

- De Bynære Havnearealer bliver en funktionel, smuk og attraktiv bydel, som byens borgere og brugere kan være stolte af, og som danner ramme om et fremtidigt byliv, der markerer Århus nationalt og internationalt.
- Hele Nordhavnen omdannes til byformål. Området anvendes primært til boliger, men med mulighed for indplacering af udvalgte erhverv.
- Det rekreative, bebyggelsesmæssige og funktionelle samspil mellem by og havn sikres, herunder at udvalgte havnefunktioner indgår som en integreret del af de funktioner, der i øvrigt placeres på De Bynære Havnearealer.
- Omdannelsen af De Bynære Havnearealer sker ud fra en helhedsvurdering, hvor der fortløbende tages de nødvendige hensyn til mennesker, natur, arkitektur, infrastruktur, erhverv og økonomi.
- Trafikale løsninger for både bane- og vejtrafikken sikrer, at den fysiske barriere mellem by og havn reduceres/minimeres.
- Havnen som virksomhed respekteres som nabo til De Bynære Havnearealer og omvendt.
- De Bynære Havnearealer udvikles efter interessante/avancerede – eventuelt eksperimentelle – bybygningsprincipper med det sigte at få udviklet en arkitektonisk ny og spændende bydel.

### HELHEDSPANEN

Helhedsplanen er en viderebearbejdning af arkitekterne Knud Fladeland Nielsen og Peer Teglggaard Jeppesen's 1. præmieforslag fra byplanidékongressen i 1999. Viderebearbejdningen er sket inden for rammerne af *Kommuneplan 2001* og *Handlingsplan for De Bynære Havnearealer*. Knud Fladeland Niensens Tegnstue har været tilknyttet kommunen som konsulent under udarbejdelsen af helhedsplanen.

Helhedsplanen er ikke den endelige plan, men en ramme for den videre planlægning. Den er udtryk for de grundprincipper og den røde tråd, som den fremtidige omdannelse og udvikling skal underordne sig og støtte. De løsninger der skitseres skal viderebearbejdes i forbindelse med den efterfølgende udvikling af enkeltprojekter og udarbejdelse af kommuneplan-tillæg og lokalplaner for de enkelte områder.

Helhedsplanen skal fungere som et planberedskab, der skal sikre en etapevis omdannelse når og hvor det er muligt.

På de følgende sider præsenteres først den overordnede idé med hensyn til en rekreativ forbindelse, samspillet mellem byen, havnen og bugten samt trafikstrukturen m.m. Dernæst sættes fokus på fem delafsnit: Området fra Mindet til Sibirien, Midtkraft- og Slagtehusområdet, Området fra Sibirien til Træskibshavnen, Nordhavnen samt Strandvejs- og Tangkrogområdet.

Helhedsplanen indeholder forslag til, hvordan de fem delafsnit kan disponeres med hensyn til placering af ny bebyggelse, den rekreative forbindelses forløb og udformning, adgangsforhold, parkering mm.

For området fra Mindet til Sibirien – det centrale område – er opstillet flere alternative løsningsforslag. For området fra Sibirien til Træskibshavnen er vist en 1. etapeløsning, som eventuelt kan blive resultatet også på langt sigt.

For Nordhavnen vedkommende er der tale om et helt overordnet skitseforslag, der vil skulle videreudvikles mange år frem i tiden, alene af den grund, at omdannelsen til byformål ikke er nært forestående.

De Bynære Havnearealers attraktionsværdi kommer til at afhænge af, hvilket kvalitetsniveau der fastlægges i den kommende planlægning og omdannelse. Helhedsplanen tager udgangspunkt i, at der sikres et højt kvalitetsniveau, og dermed at området får høj attraktionsværdi.

Som supplement til helhedsplanen udarbejdes en kvalitets-håndbog for byggeri, udendørs anlæg, skiltning og grønne strukturer, der skal fungere som en guide til arkitekter, investorer, ejendomshandlere m.fl. Kvalitetshåndbogen skal foreligge inden der igangsættes store udviklingsprojekter.

### OVERGANG TIL BYFORMÅL OG ØKONOMISK BALANCE

Helhedsplanen er i sin udformning udtryk for, at der forventes at kunne opnås balance mellem de direkte afledte udgifter og indtægter på De Bynære Havnearealer. Der er i den forbindelse ikke taget højde for større infrastrukturprojekter med relation til arealerne, f.eks. Marselstunnel, vejanlæg andre steder i byen som følge af trafikomlægninger, frilægning af åen samt udbygning af kommunale servicefaciliteter som følge af en egentlig byudvikling på arealerne. Derimod er der indregnet udgifter til etablering af kanaler, sti- og vejforbindelser på området, broer over kanaler mv.

De økonomiske beregninger er afhængige af en lang række forhold, der har betydning for den økonomiske balance ved havnens omdannelse. For det første har den generelle samfundsøkonomiske udvikling – konjunkturerne – stor betydning for mulighederne for at gennemføre udviklingen. For det andet er planens indbyggede forudsætninger gensidigt forbundne. Hvis byggemulighederne reduceres på et areal, vil konsekvenserne alt andet lige være et mindre provenu og dermed en ubalance i planen som helhed.

### BAGGRUND

I 1997 vedtog Århus Havn, Århus Amt og Århus Kommune store planer for Århus Havns udvikling, der på den ene side udvider havnens samlede arealer og aktiviteter betydeligt, og på den anden side medfører at havneaktiviteterne på de arealer som ligger nærmest byen flyttes til nye arealer mod øst. Dette muliggør, at de bynære arealer kan overgå til nye, bymæssige formål.

Denne spændende mulighed for at udvide Midtbyen resulterede i 1999 i, at Byrådet udskrev en byplan-idékongressen om De Bynære Havnearealer.



En af 1. præmieforslagets hovedideer er etablering af en central havneplads og et havnebyrum i området ud for Domkirken.

Området omfatter den 5 km lange kyststrækning fra Tangkrogen mod syd til badeanstalten Den Permanente ved Riis Skov mod nord. Formålet med konkurrencen var at fremkalde ideer til, hvordan der kan skabes et visuelt og funktionelt bedre samspil mellem by, havn og bugt. Desuden ønskedes forslag til nye anvendelser der kan forenes med en fortsat erhvervmæssig anvendelse på de tilgrænsende havneområder.

Der indkom mange gode og inspirerende forslag til, hvordan De Bynære Havnearealer kan anvendes, og hvordan byen og havnen kan komme til at hænge bedre sammen.

Hovedidéen i 1. præmieforslaget var en 'genskabelse af byens kant mod havet', hvilket skal ske dels ved etablering af en sammenhængende rekreativ forbindelse mellem skovene i syd og nord, og dels ved etablering af en central havneplads og et havnebyrum i området ud for domkirken.

En efterfølgende offentlig debat om resultatet af konkurrencen og de videre overvejelser i forlængelse heraf resulterede i, at der i forbindelse med revisionen af Kommuneplanen blev fastlagt visioner, mål og strategier for den fremtidige omdannelse og anvendelse af De Bynære Havnearealer.

Samtidig skete der en udvidelse af området, idet det besluttedes at inddrage Nordhavnen i De Bynære Havnearealer. En konsekvens af udvidelsen er i henhold til regionplanen, at der skal udlægges yderligere havnearealer i bugten mod sydøst, når en mere bynær anvendelse af Nordhavnsarealerne finder sted. Udvidelsen er vist med punkteret omrids på kortet side 4.

# Overordnet plan

Mål 1:15.000





# Den overordnede idé

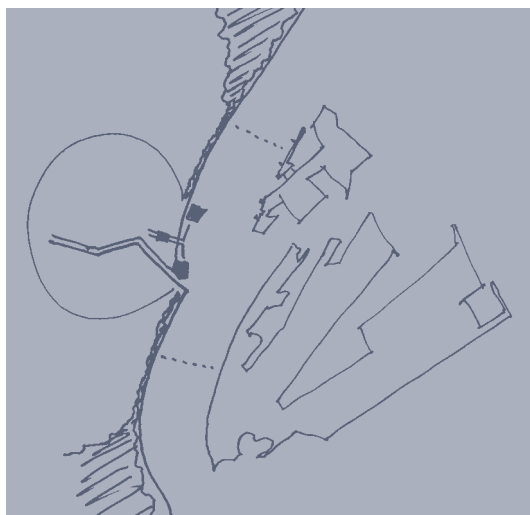
Den løbende udvikling af Århus som en betydelig havneby ved Århus Bugt er den historiske og landskabsmæssige baggrund for den overordnede plan, der skal være styrende for den fremtidige omdannelse af zonen mellem den eksisterende by og havnen – De Bynære Havnearealer.

Helhedsplanen skal understrege byens kant mod havet som en skarp overgang i princippet dér, hvor indvundne bugtarealer gradvist har afløst den naturskabte strandlinie. Skitsen til højre viser den stadigt voksende havn inklusive De Bynære Havnearealer skåret fri af byen i denne linie.

Det er den overordnede plans opgave påny at sammenføje elementerne i et nyt og inspirerende samspil mellem by og havn. Et middel er en rekreativ forbindelse fra Riis Skov i nord til Tangkrogen i syd. Forbindelsen får karakter af en promenade, og hvor det er muligt forstærkes helhedsindtrykket ved hjælp af kanaler, vandbassiner, vandtrapper eller beplantninger mv. Promenaden forløber undervejs gennem de mange forskelligartede havneafsnit, hvor der allerede i dag findes varierende grader af omdannelser til havnerelaterede byformål og rene byformål. Det er intentionen at den rekreative forbindelse såvel på langs som på tværs skal forbedre samspillet mellem havn og by – illustreret i den nederste skitse til højre.

Den overordnede plans hovedintentioner kommer især til udtryk i formgivningen af det centrale afsnit, fra Mindet ved Å-udløbet til Sibirien ved Pier 2. Her understreges at der til City føjes et stort havnebyrum som en åbning mod havnen og mod bugten. Der tilstræbes en afklaring af proportionerne i de indre havnebassiner, idet de eksisterende kajanlæg omdannes, og der etableres en central havneplads, flankeret mod nord og syd af to markant bebyggede bastioner. De to bastioner er afvejet i skala med Havnefronten, Domkirken og de fredede bygninger Toldboden og Pakhus 13.

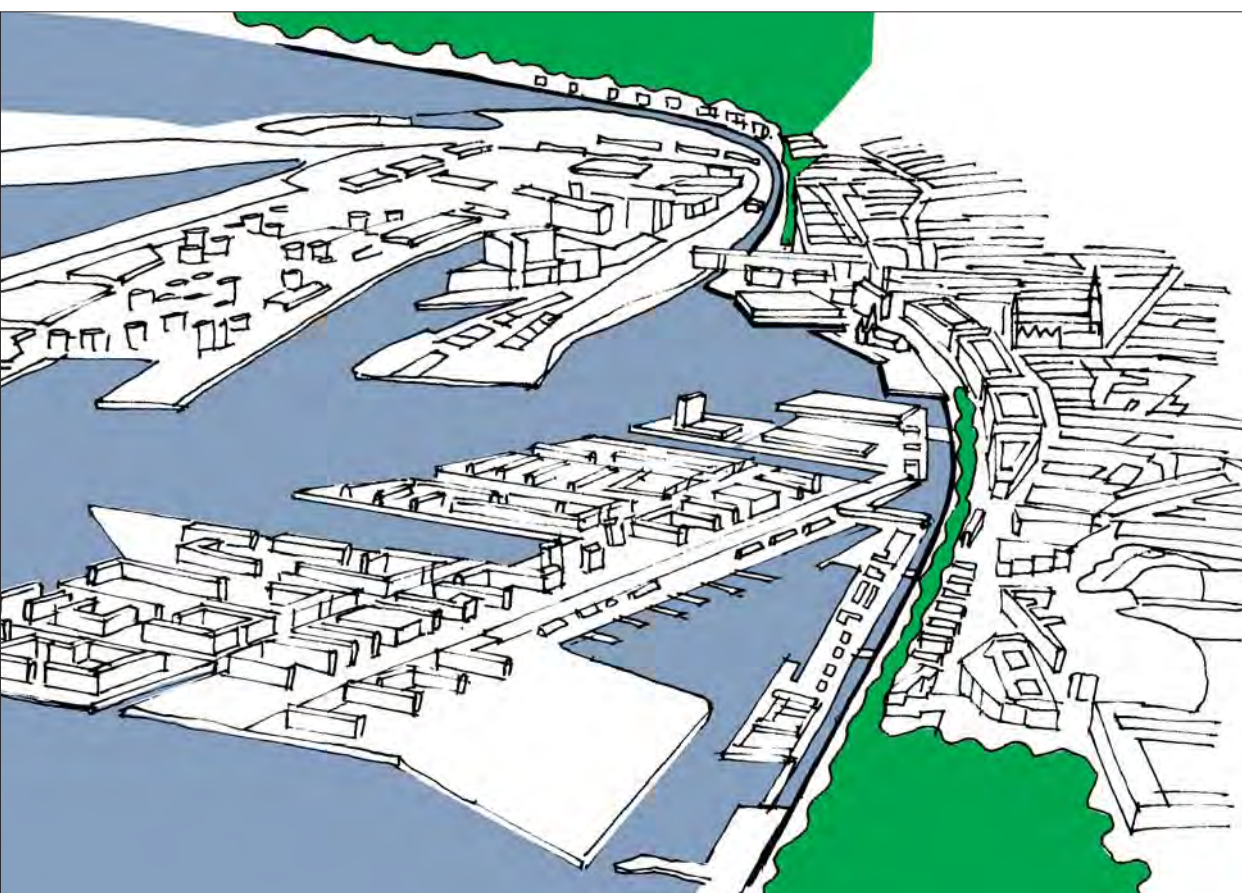
Den overordnede plan er forudsætningen for helhed i de fremtidige omdannelser, der skal finde sted efterhånden som havnefunktionerne flytter ud på de nye, østlige havneudvidelser. De varierende grader af omdannelse, der allerede idag karakteriserer de enkelte afsnit af De Bynære Havnearealer, er illustreret yderst til højre på siden.



Øverst: Havnen og De Bynære Havnearealer skåret fri af byen.

I midten: Helhedsplanens opgave er påny at sammenføje elementerne i et nyt og inspirerende samspil.

Nederst: En promenade fra Den Permanente i nord til Tangkrogen i syd skal understrege byens kant mod havet.



Fiskeri-, Lystbåde- og Træskibshavnen er et eksempel på et område, hvor det eksisterende miljø bevares, og hvor det vil kunne videreudvikles med nye anlæg og bebyggelser i et forbedret samspil med byen.



De nuværende havnefunktioner opretholdes på dele af De Bynære Havnearealer, som for eksempel anløb af krydstogtskibe ved Pier 2.



Centralt beliggende havnearealer, som her Pier 1 ud for Toldboden, er allerede forladt af permanente havnefunktioner.



De centralt beliggende kajanlæg anvendes jævnligt til deres egentlige formål, f.eks. anløb og fortøjning ved flådebesøg.



Midtkraftarealerne er havnenære byarealer, der er under ibrugtagning til administrative og kulturelle byformål – og parkering.



# Overordnet plan

Mål 1:15.000



## Den rekreative forbindelse

En af planens hovedintentioner er etableringen af et sammenhængende promenadeforløb, som med sit forløb symboliserer den oprindelige kystlinie.

Som hovedprincip indeholder den nord-sydgående forbindelse, markeret med grønt på kortet, et kanal anlæg og et sti-forløb for gående og cyklende – fra skovene i nord via rækken af forskelligartede havneafsnit til Tangkrogen i syd.

Forløbets arkitektoniske og funktionelle udformning tilpasses de enkelte strækninger, således som det er vist i det følgende under redegørelserne for planens delafsnit. F.eks. erstattes kanalen af andre vandmotiver mv. hvor det findes hensigtsmæssigt.

På kortet er tillige vist med orange linie de fremtidige færdselsmuligheder med direkte kontakt til det åbne vand. De vil udgøre et rigt og varieret supplement til den grønne, rekreative forbindelse, der som hovednerven i den fremtidige styrkelse af samspillet mellem havn og by udformes med et mere bymæssigt præg.

De røde pile er eksempler på udsigtsretninger, som det er hensigten at understrege eller vise hensyn over for i planen.



# Samspil by, havn og bugt

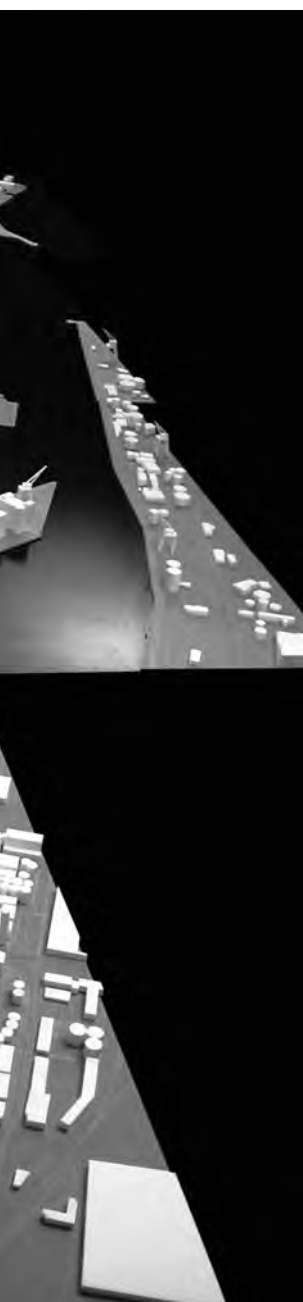
Styrkelsen af samspillet mellem havn og by sker ved tilvejebringelsen af et stort antal nye muligheder for byliv på havnen. De består i dels nye bebyggelser til bymæssige formål, dels nye og forbedrede opholdsmuligheder og alt i alt en helt ny grad af tilgængelighed til det samlede, bynære havnemiljø. Byens offentlige rum ekspanderer ud på havnen.

Nye bebyggelser er på kortet vist med gult, og offentlige rum – i form af pladser med relation til vandet og havnemiljøet – er vist med rødt. Den mørkeblå farve markerer vandflader, der i lighed med lystbådehavnenes bassiner indgår som en del af oplevelsessfæren i De Bynære Havnearealer.

Til forudsætningerne for en styrkelse af den indbyrdes tilgængelighed mellem by og havn hører en reduktion af de trafikale barrierevirkninger, herunder den, der udøves af Grenåbanen i dens eksisterende form.

Den arkitektoniske og funktionelle udformning af De Bynære Havnearealers nye bygninger, byrum, pladser og veje mv. tilpasses mulighederne og udfordringerne, således som det er vist under redegørelserne for planens delafsnit på side 10-35.

Modelfoto af Helhedsplanen og dens sammenhæng med den eksisterende by, set fra syd.



Ny bebyggelse til bymæssige formål ■  
 Vandflader i De Bynære Havnearealer ■  
 Offentlige byrum i forbindelse med havnemiljøet ■

# Overordnet plan

## Trafikplan



Overordnet trafikplanide. Den fremtidige Havnetunnel er markeret med orange.

### OVERORDNET TRAFIKPLANIDE

Den fremtidige overordnede adgang til Århus Havn, byomdannelsesområder på havnen og Midtbyen vil udgøres af en vejstruktur som omfatter hovedindfaldsvejene: Marselis Boulevard i syd og Nørrebrogade/Nørreport mod nord samt Ringgaderne.

Denne overordnede trafikplan udgør en del af en samlet overordnet vejstruktur for hele kommunen med eksisterende større indfaldsveje og et fremtidigt nyt højklasset motorvejsnet udenom byområdet.

En trafikplan for De Bynære Havnearealer vil udgøre en integreret del af og skulle ses i sammenhæng med en påbegyndt trafikplan for hele Midtbyen. Et debatoplæg om en sådan Trafikplan for Århus Midtby har været offentligt fremlagt samtidig med forslaget til helhedsplanen.

### TRAFIKDÆMPNING AF VEJ LANGS HAVNEN

En del af den fremtidige trafikplan omfatter, at de eksisterende nord-syd gående vejforbindelser mellem by og havn vil blive nedprioriteret trafikalt og ombygget. Et forslag til ombygning er belyst på side 20.

Fysisk set vil den samlede trafikafvikling langs havnen på sigt blive samlet i Kystvejens/Skolebakkens/Havnegades eksisterende tracé. Nordhavngade nedlægges i sammenhæng med at de væsentligste erhvervshavnefunktioner flyttes fra Nordhavnen, herunder udflytning af Containerterminalen.

Det fremtidige vejanlæg kan indrettes med 2 kørespor i hver retning, hvoraf ét spor i hver retning hovedsagelig kan forbeholdes busser.

Funktionelt vil vejforbindelsen langs havnen blive trafikdæmpet, med henblik på at reducere barrierenvirkningen mellem City og byomdannelsesområderne. Vejen vil primært skulle betjene lokal og hovedsagelig let biltrafik til og fra City og dele af De Bynære Havnearealer.

### KONSEKVENSER AF EN NY TRAFIKPLAN – OG BYOMDANNELSE

En betydende reduktion af trafikken på den centrale del af vejforbindelsen langs havnen vil nødvendiggøre omfattende ombygninger og trafikale reguleringer samt indebære at større trafikmængder skal henvises til andre dele af vejnettet.

I dag er der i det samlede snit mellem by og havn (Nordhavngade og Kystvejen) en døgntrafik på ca. 40.000 køretøjer. Den eksisterende havnetrafik på Nordhavngade (ca. 10.000 køretøjer) kan ved en total udflytning af erhvervshavnefunktionerne i stort omfang henvises til den fremtidige sydlige hovedadgang til havnen. Gennemfartstrafikken på Kyst-

vejen/Skolebakken udgør op mod halvdelen af de i alt ca. 30.000 køretøjer her. Størstedelen af den gennemkørende trafik vil primært skulle søges henvist til Ringgaderne.

Det er for nuværende ikke muligt at opgøre konkrete trafikale konsekvenser af byomdannelsen på De Bynære Havnearealer. Sådanne opgørelser kræver en nøjere afklaring af bl.a. arealernes anvendelse og udnyttelsesgrad, parkeringsnormer, mm. Der vil dog givetvis kunne forventes en betydelig forøgelse af den eksisterende trafikmængde på adgangen ved Nørreport – omend med langt færre tunge køretøjer.

Trafikplanen udløser investeringer i trafikinfrastrukturen i direkte tilknytning til byudvikling på De Bynære Havnearealer, ikke mindst i tilknytning til hovedadgangen til de nordlige nye byområder ved Nørreport og hovedadgangen til den fremtidige erhvervshavn ved Marselis Boulevard.

Dertil kommer ombygninger på strækningen langs havnen mellem Nørreport og Mindet.

Trafikplanen forudsætter som nævnt betydende omlægninger af trafikmængder samt betydelige stigninger i persontrafikken til de nye byområder og en reduktion af den tunge erhvervstrafik. Umiddelbart betyder det at kapaciteten på Nørrebrogade-Randersvej må opretholdes i fremtiden.

Med hensyn til Ringgaden forventes det, at en reduktion af trafikken på strækningen Nørreport-Mindet vil forøge trafikmængden på Ringgaden samt de ydre ringveje. Om og i hvilket omfang det bliver nødvendigt at regulere/udbygge kapaciteten på disse strækninger skal også ses i sammenhæng med de beslutninger der i øvrigt tages i forbindelse med en samlet trafikplan for Århus Midtby. En konsekvens af trafikplanen kan være yderligere omlægninger af trafik til Ringgaden. Dette vil formentlig udløse en udbygning med mindre dele af trafikken kan henvises til Ringvejen eller motorvejssystemet som udbygges i disse år.

Byrådet vil i forbindelse med behandlingen af trafikplanen for Midtbyen få fremlagt de økonomiske konsekvenser ved forskellige scenarier.

### BILADGANG TIL DE BYNÆRE HAVNEAREALER OG HAVNEN

Nørrebrogade/Nørreport vil udgøre hovedadgangen til de nordlige og betydeligste dele af De Bynære Havnearealer, herunder en nordlig bastion ved Pier 2.

Fra Havnegade vil Mindet skulle betjene en sydlig bastion samt eksisterende områder ved Toldbodgade. Mindets tilslutning til Sydhavngade kan overvejes lukket. Se bl.a. side 20.

Jægergårdsgade, fra Spanien/Strandvejen, vil skulle betjene de væsentligste dele af Midtkraftarealet, Slagtehusarealet samt mulige parkeringsanlæg her. Jægergårdsgades tilslutning til Sydhavngade forudsættes lukket. Se også side 23.

Marselis Boulevard vil på sigt udgøre hovedadgangen til den fremtidige Århus Havn.

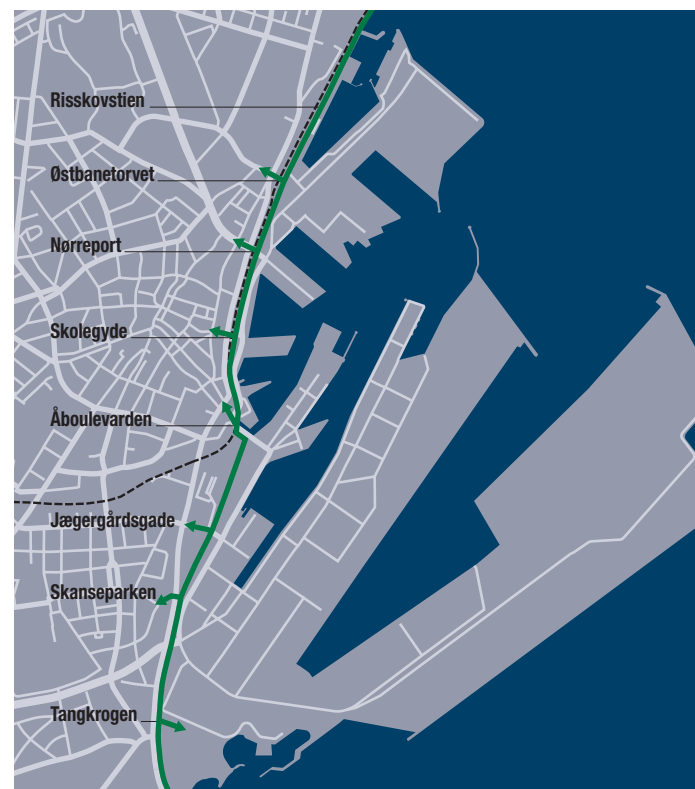
Der forudsættes i den forbindelse anlæg af en tunnel i Marselis Boulevard, tidsmæssigt sammenfaldende med en fuldstændig udflytning af Containerterminalen i Nordhavnen.

Både tunnel under Marselis Boulevard samt krydset Marselis Boulevard/Strandvejen vil skulle tilsluttes havnevejnettet i et nyt tilslutningsanlæg ved den eksisterende Strandvejstunnel. Se også side 35.

### OFFENTLIGE PARKERINGSANLÆG

Som en del af trafikinfrastrukturen indgår – udover nødvendig parkering i tilknytning til nye bolig- og erhvervsbebyggelser – etablering af større offentlige parkeringsanlæg.

Ved den nordlige og sydlige bastion (henholdsvis ved Pier 2 og Færgepiren) kan der i bebyggelsens underste etager og



Øverst: Biladgang til De Bynære Havnearealer  
Nederst: Grenåbanen og den rekreative forbindelse.

eventuelt under terræn etableres anlæg i nær tilknytning til de centrale bydele.

På Midtkraftarealerne kan der – også forholdsvis centralt – etableres større parkeringsanlæg på terræn. Anlæg kan placeres nærmest Sydhavngade på arealer som på grund af nærheden til industri på havnen ikke forudsættes bebygget.

Endvidere kan der i den nøjere disponering af Nordhavnsområdet og eventuelt i området ved Træskibshavnen indpasses offentligt tilgængelige parkeringsanlæg.

Parkeringsanlæg ved Tangkrogen opretholdes.

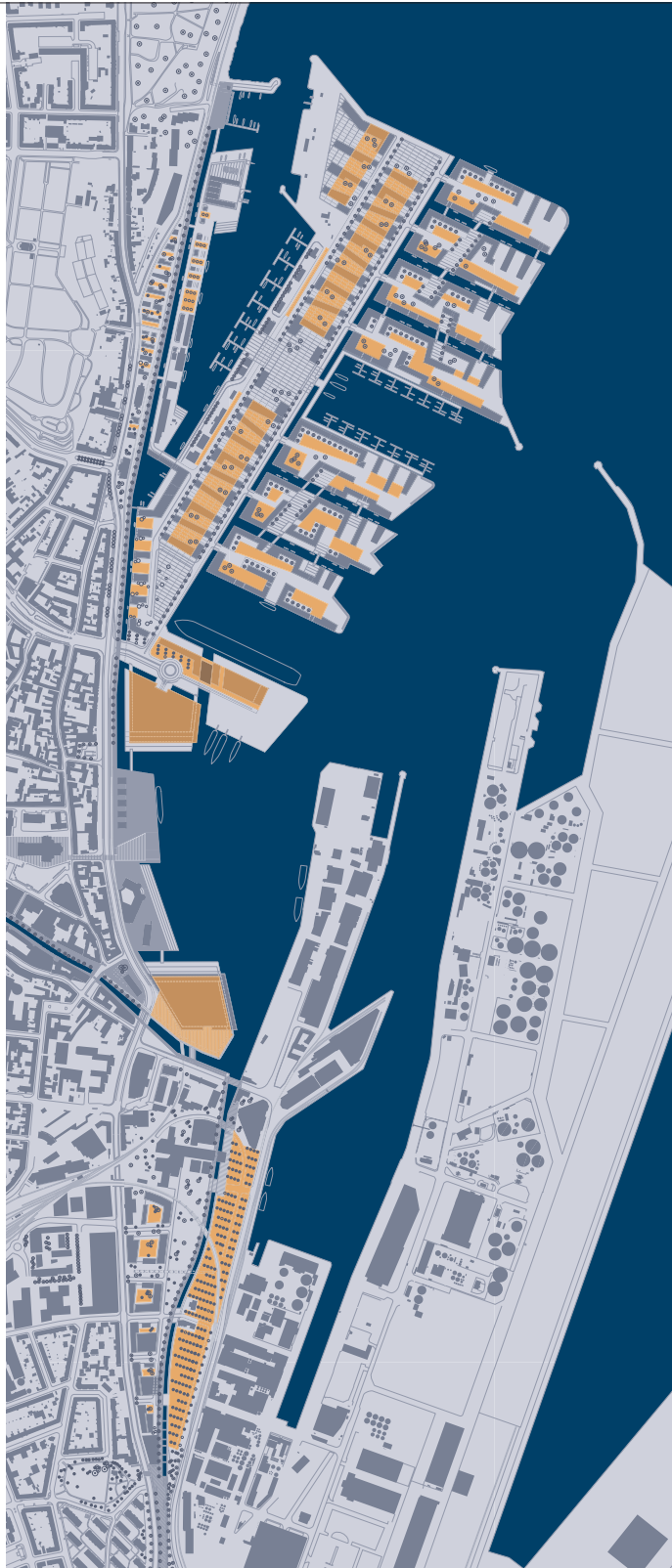
### GRENBÅNEN

Grenåbanen med dens stoppesteder ved Østbanetorvet, Skolebakken og Europaplads indgår i trafikbetjeningen af De Bynære Havnearealer og integreres i byomdannelsen. Indtil videre opretholdes banen i sin nuværende form med regionaltogetsdrift. Banen opgraderes i 2004 med nye regionaltoget og kortere rejsetider.

Banen udgør med sin regionaltogetsdrift et dilemma i forhold til byomdannelsen, idet den bidrager til en uensigtsmæssig barrierenvirkning. På sigt vil en sporbogsnignende letbane – uden indhegning og med en trafikafvikling integreret



# Delafsnit



Nye parkeringsanlæg.

med den øvrige trafik – muliggøre en reduktion af barrieren mellem City og de nye byområder.

## REKREATIV FORBINDELSE

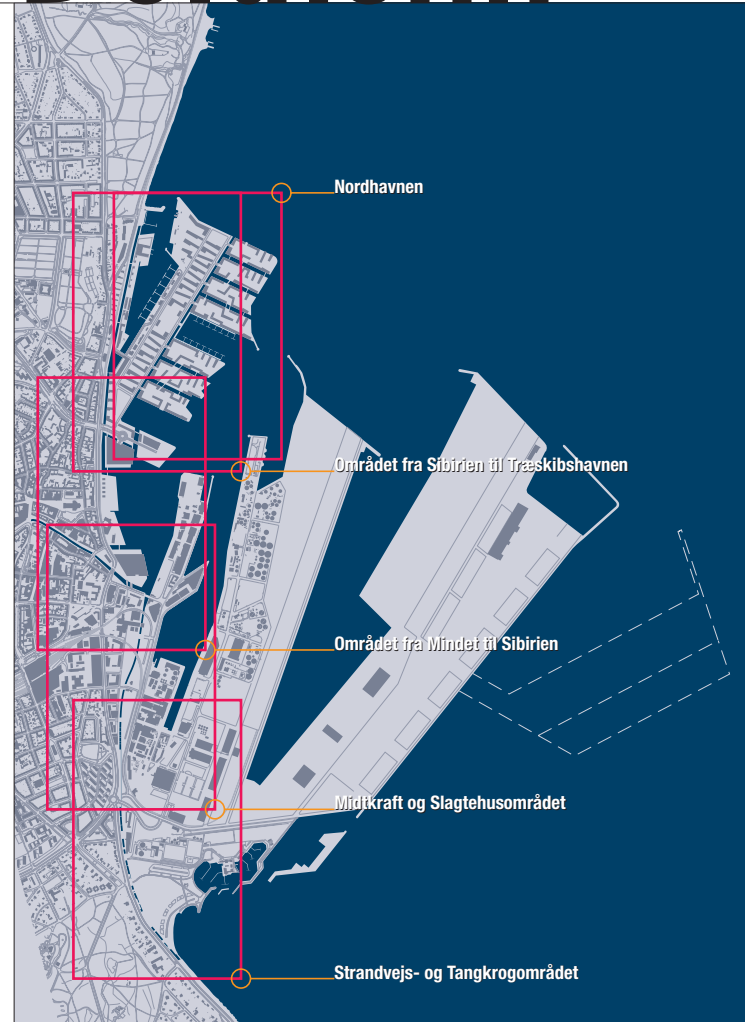
Etablering af en nord-syd gående rekreativ forbindelse gennem De Bynære Havnearealer indgår i trafikbetjeningen når det gælder den lette trafik.

Forbindelsen rummer stianlæg for gående og cyklister og skal i forskellige punkter tilknyttes cykelruter og andre ruter for let trafik i de centrale bydele.

I nord kan den rekreative forbindelse tilknyttes Risskovstien, ligesom der bør sikres forbindelse ved Østbanetorvet og Nørreport.

Særligt ved Skolegyde og Åboulevard etableres regulerede forbindelser i niveau, mellem City og de nye byområder. Ved Åboulevard kan endvidere indgå en niveaufri krydsning med forbindelse til en sydlig bastion.

Mod syd kan den rekreative forbindelse primært forbindes med byen ved Jægergårdsgade og Skanseparken – og på sigt eventuelt mellem Centralværkstedsoområdet og Midtkraft-arealet. Fra Skanseparken forløber forbindelsen mod syd langs Strandvejen frem til Tangkrogen.



## Introduktion

Den overordnede plans intentioner om forbedring af samspillet mellem by, havn og bugt, etablering af en rekreativ forbindelse fra nord til syd og etablering af et centralt havnebyrum og en havneplads mv. er konkretiseret på de følgende sider 10-35 i form af redegørelser for 5 delafsnit.

Delafsnittene, der er vist med indramninger på kortet ovenfor er:

- Området fra Mindet til Sibirien
- Midtkraft- og Slagtehusområdet
- Området fra Sibirien til Træskibshavnen
- Nordhavnen
- Strandvejs- og Tangkrogområdet

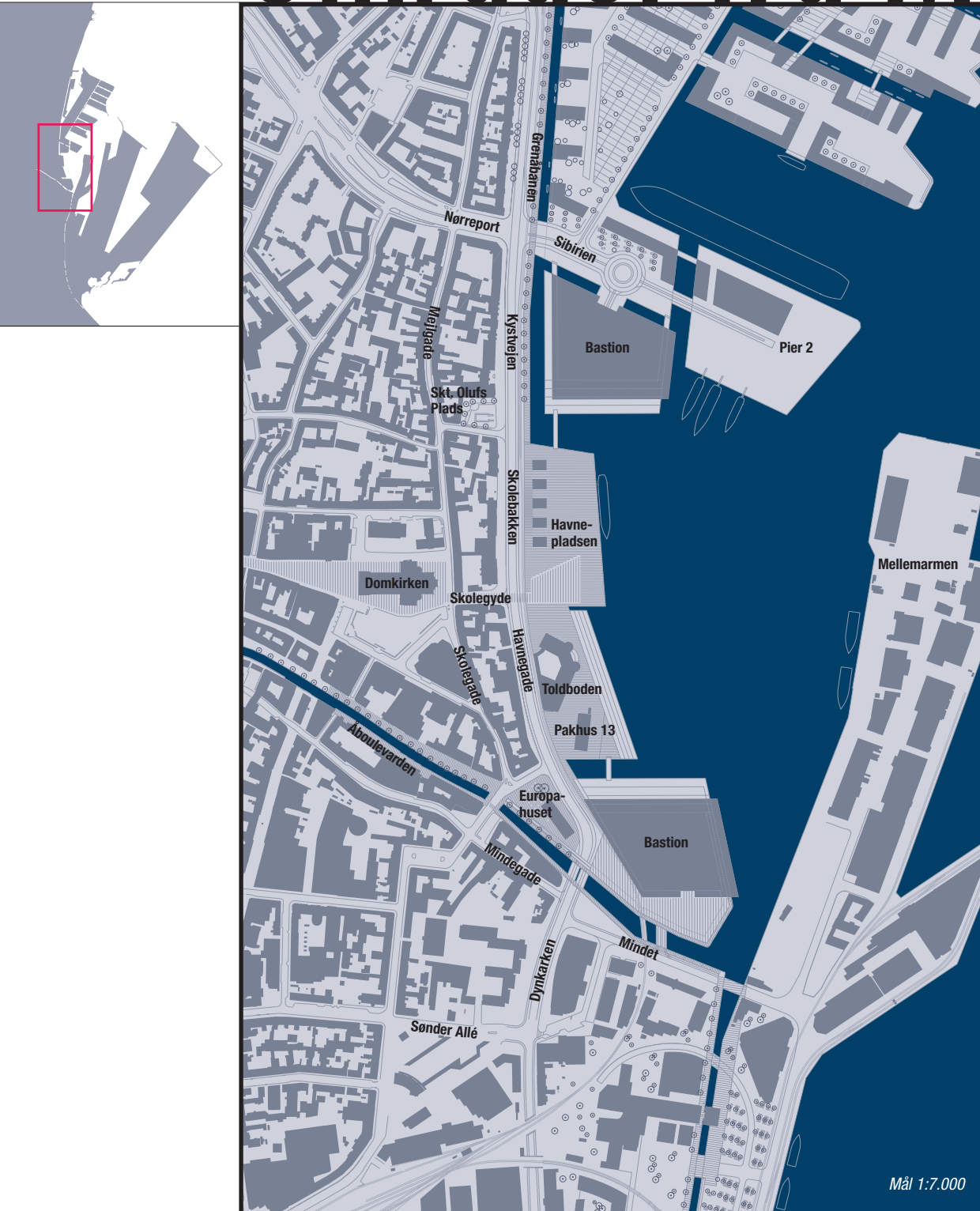
Præsentationen sker ved kort, modelfotografier, perspektiver og tekst, ledsaget af inspirationsbilleder, der illustrerer en mulig fremtidig indretning, anvendelse, arkitektonisk fremtræden, miljøkarakter mv.

Et afsnit kan være behandlet på flere hinanden følgende opslag, i form af temaer, der belyser vigtige planlægningsmæssige elementer i omdannelserne, deres karakter og udformning.

Til højre på det enkelte opslag er 'Området idag' illustreret ved øjeblikbilleder fra de eksisterende havne- og trafik anlæg med den nuværende indretning og aktiviteter.

Kun de delafsnit, der er udpeget til fremtidige omdannelser i Handlingsplanen for De Bynære Havnearealer, indgår i præsentationen. Således behandles ikke det nordligste afsnit fra Træskibshavnen til Den Permanente og det sydligste med Marselisborg Lystbådehavn, fordi der her ikke i medfør af helhedsplanen skal ske ændringer i de bestående forhold.

# Området fra Mindet til Sibirien



## Havnebyrummet som grundidé – uden Pier

Nye havnebyrum er et af fem temaer, som dommerkomitéen udviklede i forbindelse med bedømmelsen af byplan-idékurrencen om De Bynære Havnearealer.

Det centrale havnebyrum med en ny havneplads er i førstepræmieforslaget særlig markant i sin idé, og det er forslaget hoveddisposition, der har ligget til grund for Helhedsplanens udformning af området mellem Mindet og Sibirien. Området benævnes derfor i planen Det nye havnebyrum eller Havnebyrummet.

Havnebyrummet afgrænses af byens havnefront langs Havnegade, Skolebakken og Kystvejen mod vest, Mellemarmen mod øst, Pier 2 mod nord og Mindet mod syd. Det rummer Den nye havneplads eller Havnepladsen, der er området mellem Pier 2 og Færgepieren. Pladsen er det centrale element i den fremtidige oplevelse af Havnebyrummet.

I Helhedsplanen er Havnebyrummet den by- og landskabsmæssige nøgle til forståelsen af Århus som havneby. Her kan ses forbindelsen fra middelalderbyen, den tidlige åhavn, de første landindvindinger i 1800-tallet og de nyere tiders havnebygninger Toldboden og Pakhus 13, siloanlæggene og værftsbygninger på Mellemarmen samt det moderne havnehus og nu de fremtidige bygninger og anlæg til byformål.

Efter at havnefunktionerne er ophørt, vil omdannelser kunne foretages for at forstærke den arkitektoniske oplevelse af det fælles rum mellem havn og by. Kajkanter kan ombygges og havnearealers dimensioner tilpasses – f.eks. i form af en fjernelse af Pier 1 som vist på denne side, og alternativt hertil i form af en delvis fjernelse som vist på side 16-18.

Havnebyrummet vil, gennem den arkitektoniske udformning af de omkringliggende bygninger, deres størrelse og placering i forhold til hinanden, bearbejdningen af udsigtsforholdene og styrkelsen af forbindelserne til city mm., blive det centrale element i den fremtidige oplevelse af et forbedret samspil mellem byen, havnen og bugten.

Havnebyrummet set fra sydvest med konturerne af Århus Bugten i baggrunden.





Området idag.

**OMDANNELSENS HOVEDELEMENTER**

På bysiden sker omdannelsen af Havnebyrummet i henhold til idégrundlaget dels ved skabelsen af to nye, i den store helhed markante byggemuligheder, dels ved omformning og reovering af de bestående havneplads-, pier- og kaj anlæg i en skala der harmonerer med den bestående havnefront og de bevaringsværdige bygninger.

Centralt på Havnebyrummets byside respekteres de fredede Toldkammerbygningen fra 1896 og Pakhus 13 fra 1928, der begge er vigtige kulturhistoriske vidnesbyrd om byens og havnens udvikling. Det høje siloanlæg og andre mindre bygninger fjernes.

De nye byggemuligheder er koncentreret i to positioner, der flankerer den nye havneplads – en nordlig ved roden af Pier 2 og en sydlig på den eksisterende Færgepiers og Honnørkajs plads ved åens udmunding i havnen.

Den citynære placering og bebyggelses basis – de underste etager – udnyttes til etablering af parkeringsanlæg.

Den nye havneplads er det eksisterende havneareal mellem vejforbindelsen langs havnen og Grenåbanen og de centrale havnebassiner. Den mest markante ændring vil blive fjernelsen af den dominerende silobygning og den interne havnevej, hvorefter arealet omdannes med henblik på den optimale kvalitet i forhold til Havnebyrummet som helhed.

**ERHVERVSHAVNEN OG HAVNEBYRUMMET**

Den østlige indramning af Havnebyrummet udgøres af Mellemarmen med dens eksisterende og fremtidige bebyggelse til havnerelevant virksomhed. Planlagte yderligere udbygninger af især anlæg på Kornpiere og langs Mellemarmens vestkaj vil med tiden ændre denne side af havnen imod byen, og vil til stadighed formidle oplevelsen af en levende havn.

Århus Flydedoks tidligere meget synlige havneaktivitet med skibsbygninger er ophørt, men det er stadig en del af målsætningen for Havnebyrummet, at bassinerne og kaj anlæggene anvendes til deres oprindelige formål. Oplevelsen af skibe der manøvrerer, lægger til kaj og afsejler er en del af Havnebyrummets miljø.

Den centrale del af byens havnefront, der udgør Havnebyrummets vestlige afgrænsning. Vinkelret herpå Midteraksen mod øst fra Domkirken gennem Skolegyde.



Hele Havnebyrummet. Overblik over pierer og bassiner mellem den fredede Toldbygning og Pakhus 13 på Havnepladsen i vest og Mellemarmens tidligere værftsbebyggelse i øst.



Pier 1, endnu med enkelte reminiscenser fra færgefunktionen, set mod øst fra Toldbygningen.



Havnefronten med Toldbygningen i forgrunden, set fra den sydlige kajkant på Pier 1.



Havnefronten med Katedralskolen, og Domkirken i baggrunden, set fra den nordlige kajkant på Pier 1.



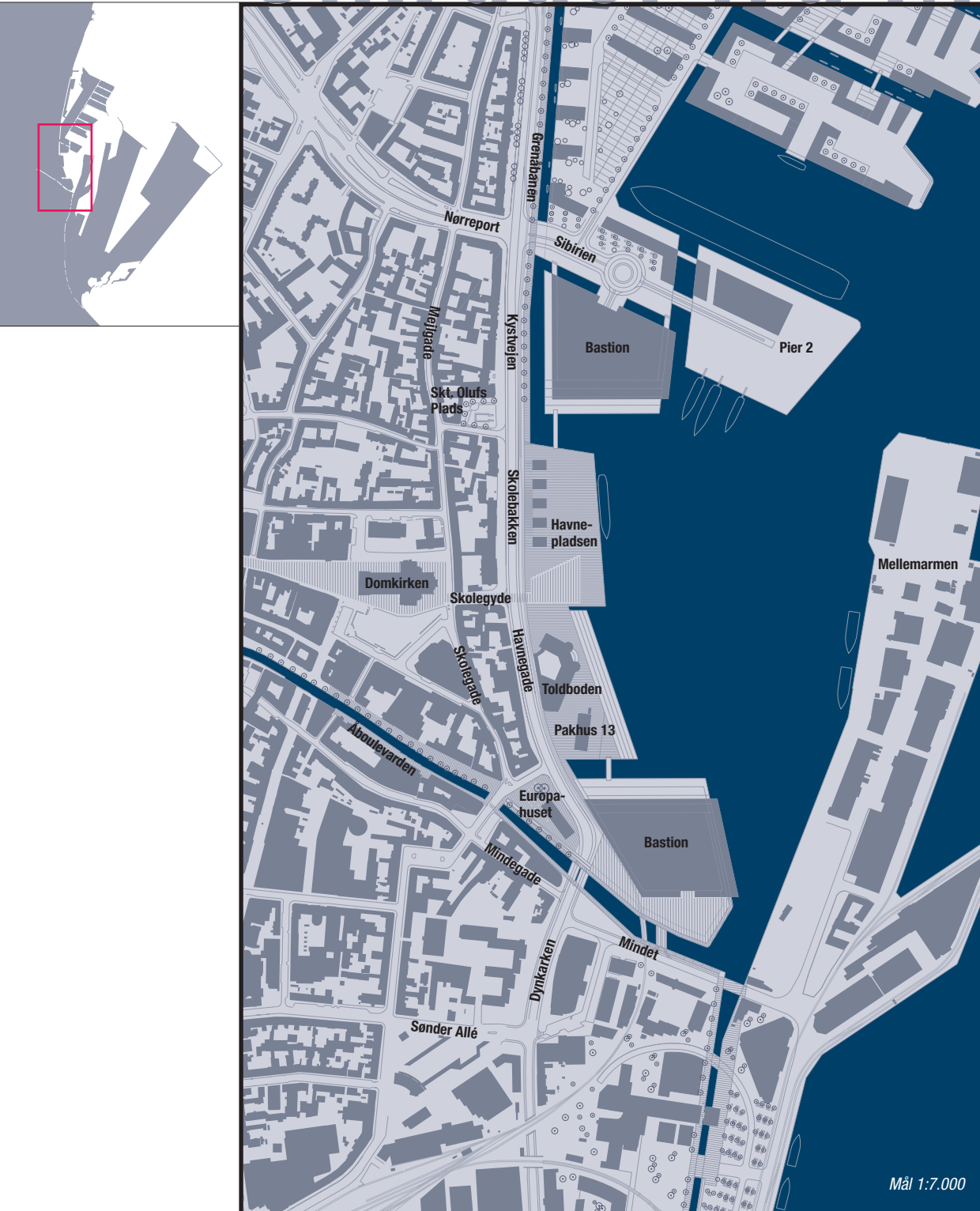
Havnebyrummets nordlige afgrænsning Pier 2, med krydstogtskib langs nordkajen, set fra Færgepiere hen over Pier 1.



Havnebyrummets sydlige afgrænsning ved åens udløb, markeret af Havnehuset og Hotel Atlantic, set fra Mellemarmen.



# Området fra Mindet til Sibirien



## Havnepladsen

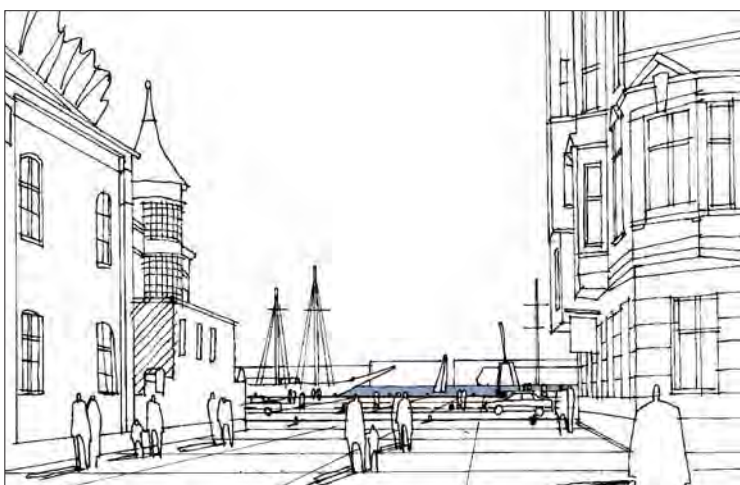
Den nye havneplads indrettes på arealet mellem byens havnefront og kajerne langs de centrale havnebassiner, med nordlig grænse ved Sibirien og sydlig ved den eksisterende Færgepier. Den vestlige del af arealet optages af vejforbindelsen langs havnen og Grenåbanen.

Havnepladsens fysiske forbindelse med Århus Citys byrum er beliggende i pladsens midterakse – en linie mod øst gennem Skolegyde fra Bispetorv og Domkirken. Havnepladsens hoveddisposition er fastlagt ud fra denne akse, og den rumlige oplevelse af det store Havnebyrum er forstærket ved en markant ny afgrænsning af Havnepladsen mod nord og syd. Således er placeringen af en bebyggelse på en bastion med sin sydlige facade ud for Skt. Olufs Plads og en tilsvarende med sin nordlige facade ved Færgepiere ud for Europa-huset bestemmende for Havnepladsens dimensioner og proportionering i forhold til Havnebyrummet som helhed.

Den besøgendes møde med havnens vandflade i akse fra Domkirken er én motivering for den viste omdannelse af de eksisterende bassinkanter – herunder en fjernelse af Pier 1. Hensynet til den forventede brug af Havnepladsen på alle tider af året og i alle situationer er en anden. En række funktionelle og æstetiske krav skal sikre den optimale værdi af Havnepladsen så den kan tåle sammenligning med de fornemste pladser i City. Alternativer til fjernelse af Pier 1 er beskrevet på side 16-18.

De to fredede bygninger er den eneste bebyggelse på Havnepladsen. Der skal dog i begrænset omfang være mulighed for indretning af pladsen med lette, eventuelt transportable konstruktioner til serviceformål, når funktionen som aktivt havnebyrum kræver det.

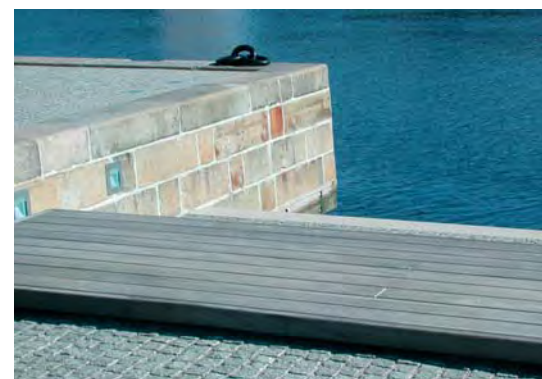
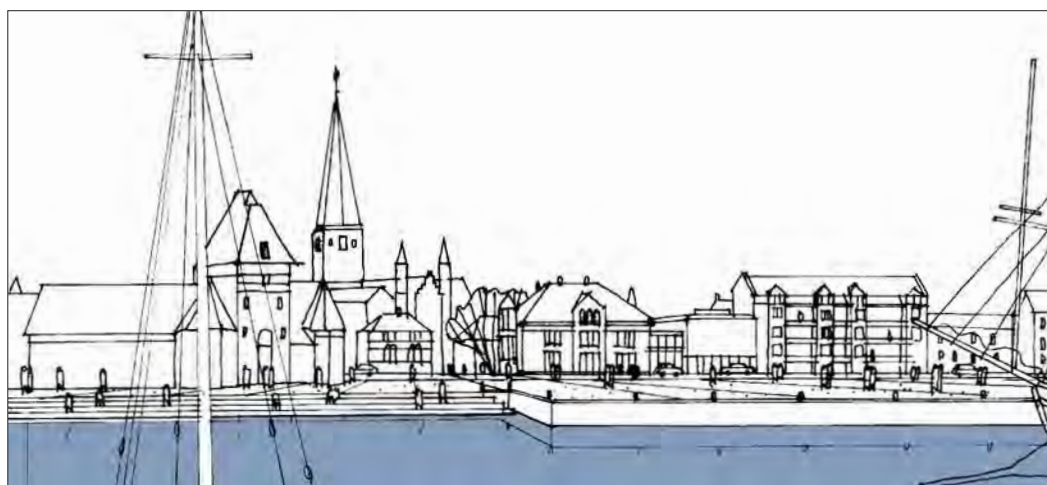
Den nord-sydgående rekreative forbindelse følger langs bastionbebyggelseerne mod nord og syd Grenåbanens østside. Mellem de to bastionbebyggelser forløber forbindelsen hen over den åbne Havneplads.



Til venstre: Skolegyde er den centrale, direkte forbindelse fra City til den nye Havneplads.

I midten: Havnepladsen med Toldkammerbygningen set ude fra det centrale bassin.

Yderst til højre: Havnepladsen med Toldkammerbygningen set langs kajkanten fra nord.

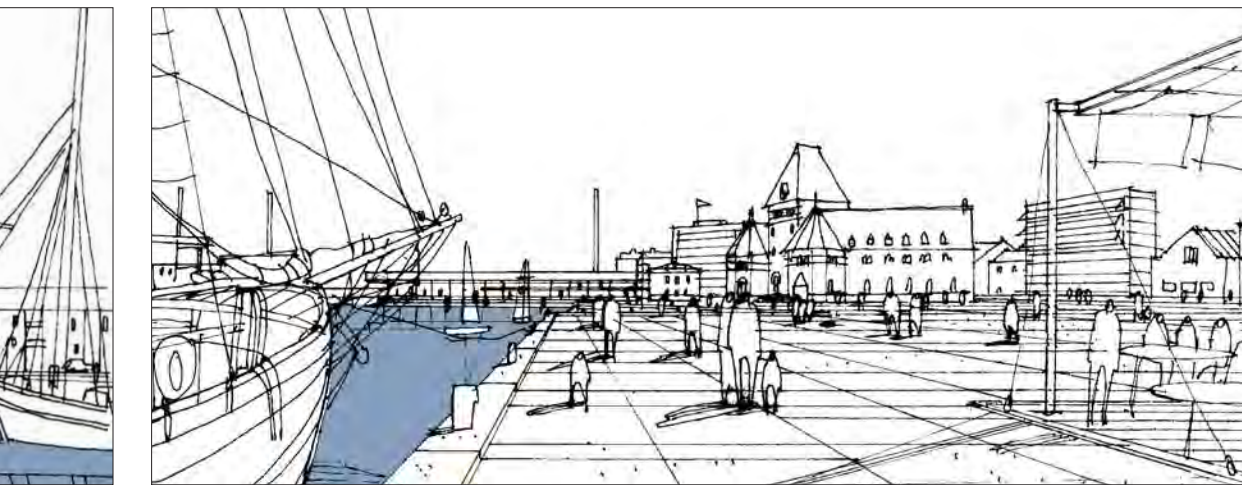




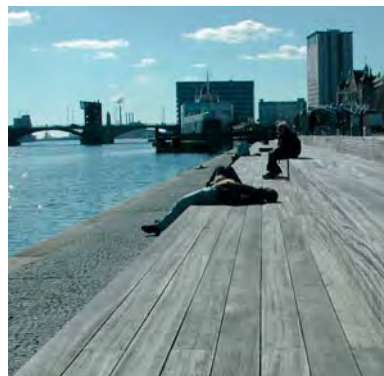
Inspirationsbilleder.



Foto René Kural



Inspirationsbilleder.



Pladsarealet langs byens havnefront fra Toldbygningen til Sibirien. Pladsens eksisterende bebyggelse, Nordhavngade og de midlertidigt indrettede parkeringsanlæg fjernes, når planerne om Havnepladsen skal virkeliggøres.



Havnepladsen med Havnefronten til højre, set fra parkeringspladsen ved Sibirien mod syd.



Havnepladsen set mod syd fra parkeringsanlæggets sti langs Grenåbanen. Til højre havnefronten langs Skolebakken og i baggrunden Toldbygningen.



Overblik over Havnepladsens sydlige afsnit med Europahuset. Her ses Europaplads og de øvrige trafikantlægs tværprofil med Havnegade og Grenåbanen, der skal bevares, samt Nordhavngade og Færgepierens eksisterende kørebaner.



Mødet med Havnepladsen i den centrale akse: Udsynet igennem Skolegyde fra byen, dvs. Bispetorv, her med festugeindretning.



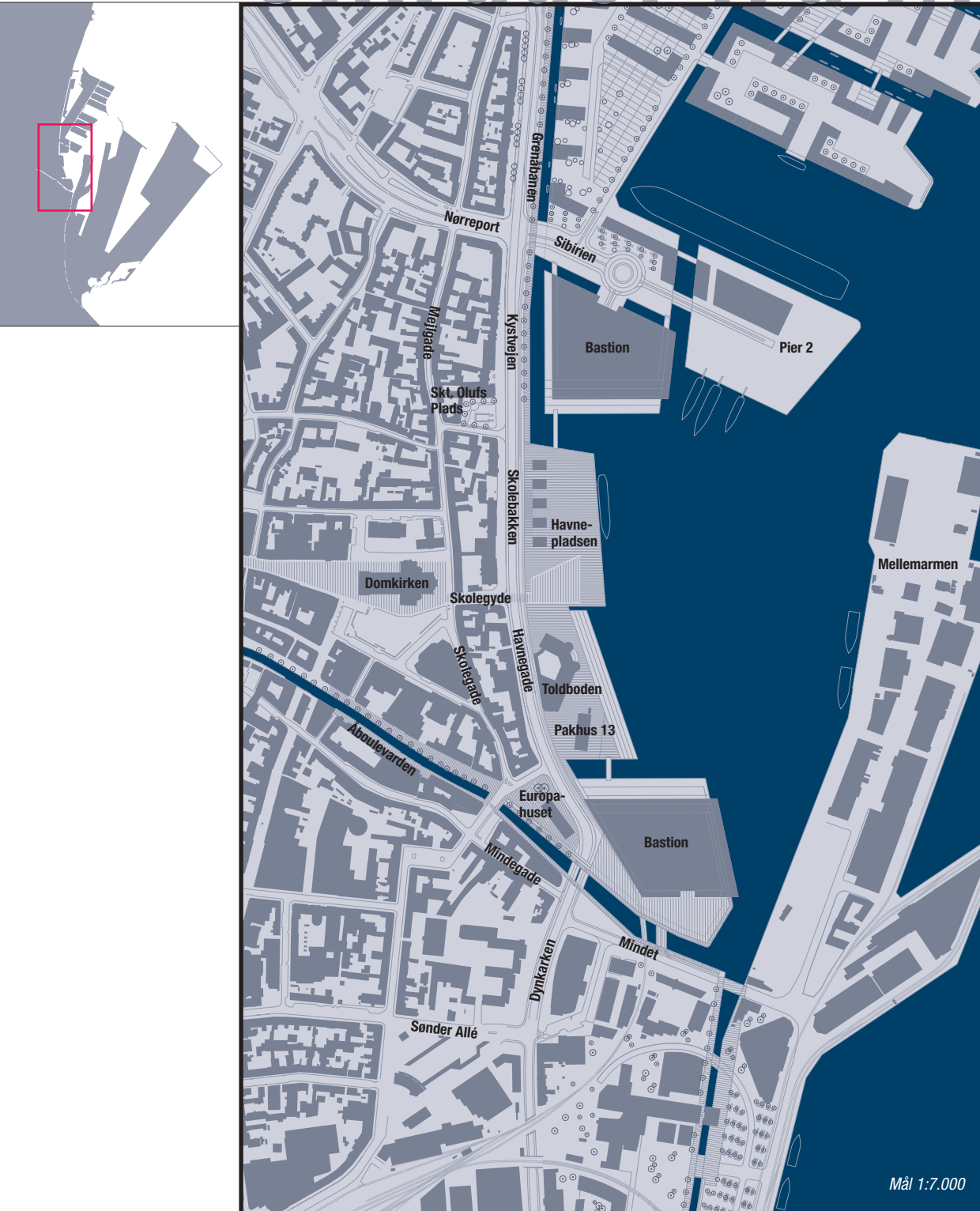
Udsigt fra Havnepladsens kajkant igennem havneindløbet mod Århus Bugt og Mols.



Havnepladsen set mod nord langs den eksisterende østlige kajkant.



# Området fra Mindet til Sibirien



## To bastioner

Det centrale afsnit af De Bynære Havnearealer afgrænses og defineres af to bebyggede bastioner, en nordlig og en sydlig. Bastionerne indgår i Helhedsplanens intentioner om at skabe et harmonisk Havnebyrum og en central Havneplads.

Havnepladsen er centreret omkring Domkirkeaksen, med respekt for eksisterende bebyggelser af historisk og arkitektonisk værdi, dvs. Toldbygningen og Pakhus 13. Bastionernes volumen og arkitektoniske fremtræden er afvejet med deres opgave som nordlig og sydlig afgrænsning af Havnepladsen, herunder også deres indbyrdes dialog hen over det centrale havnebassin. Heraf følger tillige behovet for omdannelser af de eksisterende kaj anlæg, hvad angår Pier 2, Færgepieren og Honnørkajen såvel som de mellemliggende havnearealer.

De to bastioner er med deres centrale beliggenhed velegnede til almene formål, og kan, som to dynamoer, dagligt være med til at aktivere hele området. Bastionerne er beregnet på at rumme parkering i to eller flere lag, og adgangen for gående er et led i det samlede trafikale billede, der øger tilgængeligheden til Havnebyrummet og Havnepladsen optimalt i forhold til det bestående.

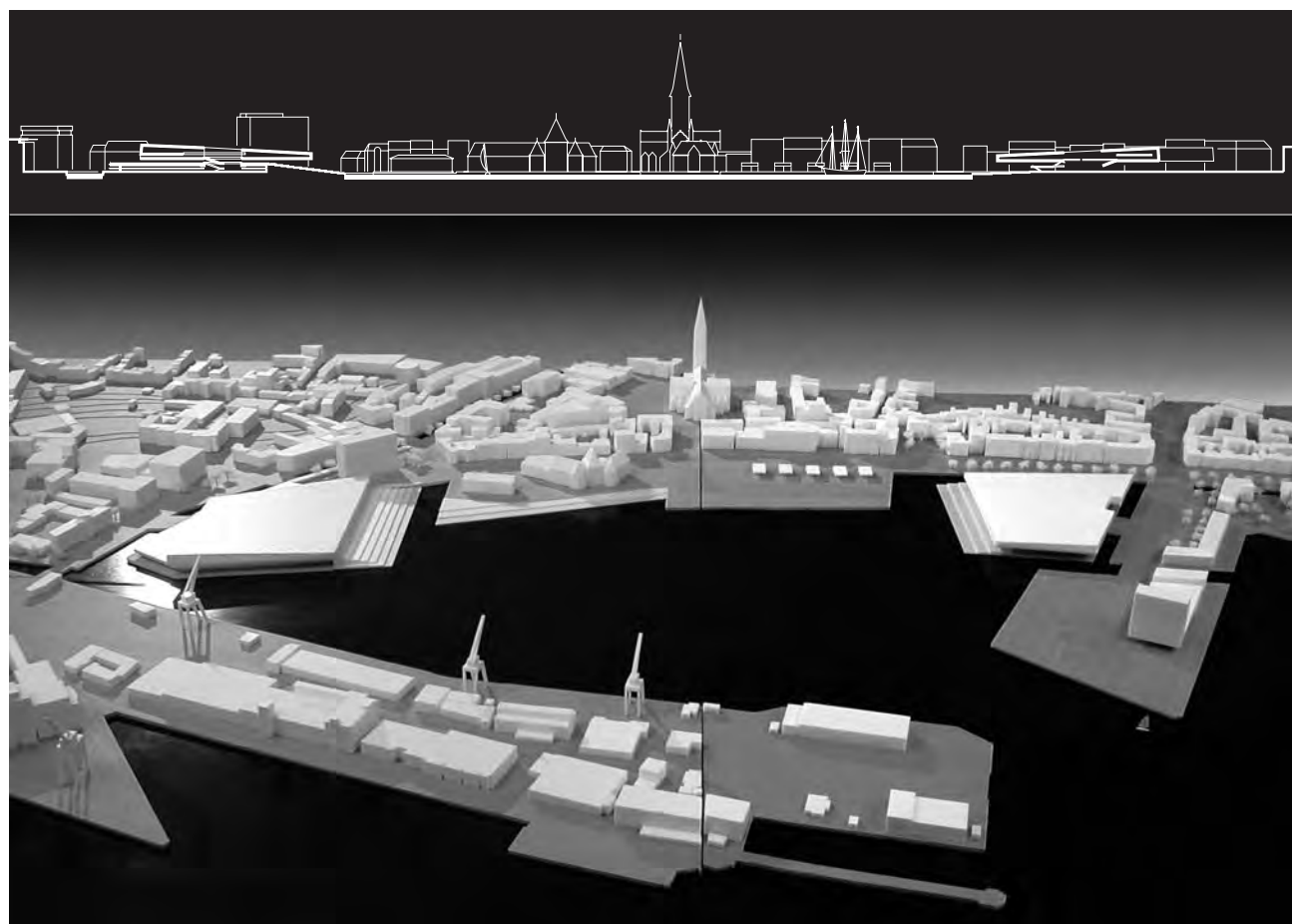
Ved yderligere bebyggelse af Pier 2 – nord og øst for den nordlige bastion – er det vigtigt at respektere bastionbebyggelsen som den dominerende bebyggelse. I modsat fald vil samspillet mellem de to bastionbebyggelser svækkes, til skade for oplevelsen af Havnepladsen og Havnebyrummet. Ligeledes er det vigtigt at bebyggelsen respekterer udsigten fra Havnepladsen mod bugten.

De viste nye bebyggelsesmuligheder i de to bastioner anslås at omfatte ca. 66.000 m<sup>2</sup> etageareal (plus parkering i bastionernes basissetager som udgør ca. 40.000 m<sup>2</sup>).

Den viste bebyggelsesmulighed på Pier 2 iverkset anslås at omfatte ca. 26.500 m<sup>2</sup> etageareal.

Toldkammerbygningen og Pakhus 13 på Havnepladsen bevares med ca. 8.100 m<sup>2</sup> etageareal.

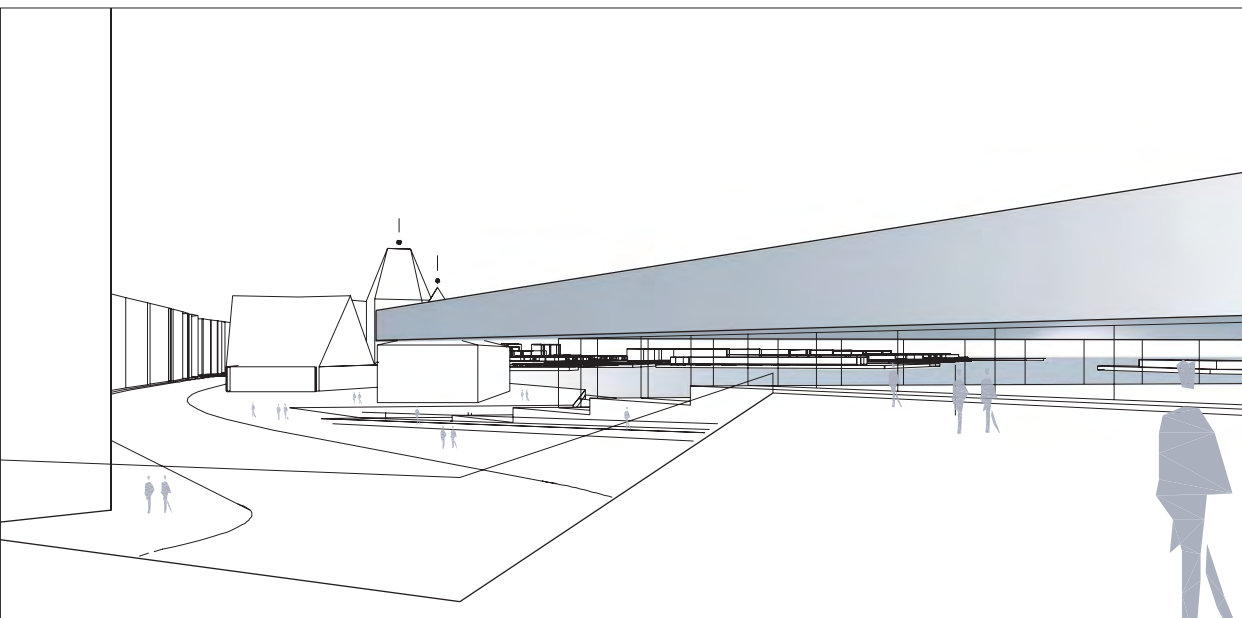
Modelfoto af Helhedsplanens centrale afsnit med to bastioner, set fra øst, med Mellemarmen i forgrunden.





Til venstre: Den nordlige bastion set fra Skt. Olufs Plads.

Herunder: Den sydlige bastion med Toldboden, havnebassinet og Pier 2 i baggrunden.



Nordlige Bastions position: Pier 2, med krydstogtskib langs nordkajen, set fra Pier 1.



Overblik over Pier 2 fra Havnefronten ved Nørreport.



Havnefronten set på afstand fra sydlige kajkant på Pier 2. Mellem siloen og diskotekskibet skimtes træerne på Skt. Oluf Plads.



Skt. Olufs Plads i nærbillede.



Sydlige Bastions position med overblik over Færgepier, Honnørkaj og å-udløb. I forgrunden Pakhus 13, i baggrunden Mellemarmens silobebyggelser.



Samme område med Færgepier og Honnørkaj, set fra syd. I forgrunden Grenåbanens sporkurve og å-udløbet.



Å-udløbet langs Mindet, set indad mod byen.



Foto Tomio Ohashi



Inspirationsbilleder.

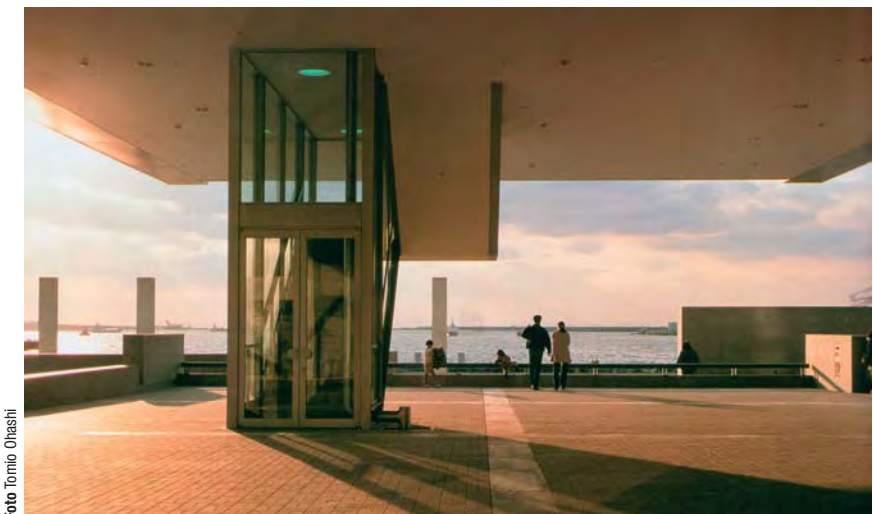
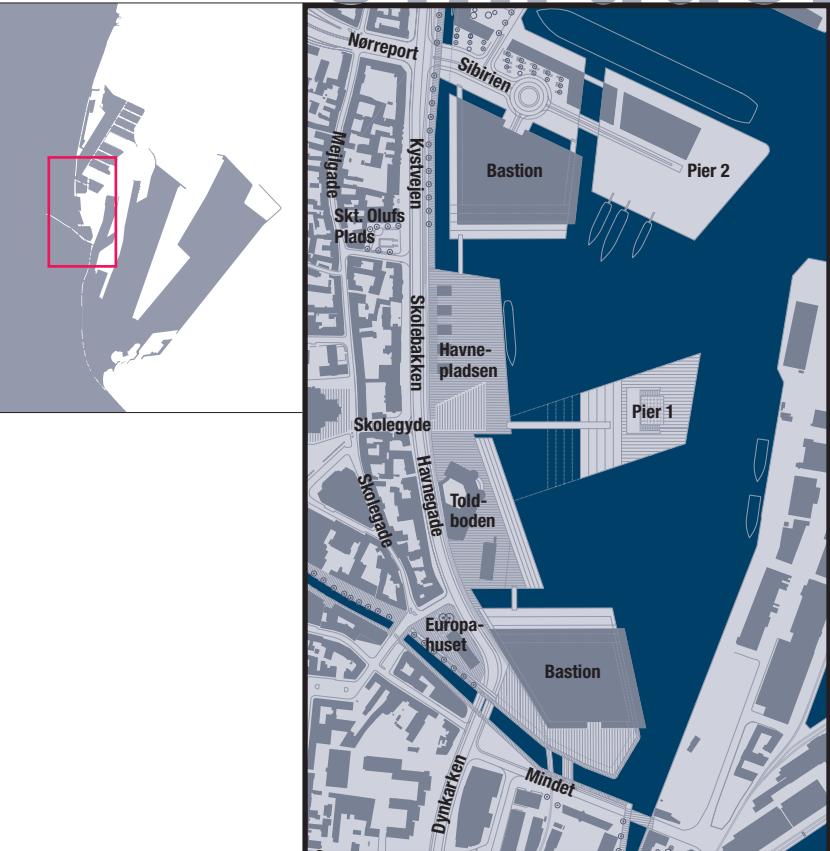
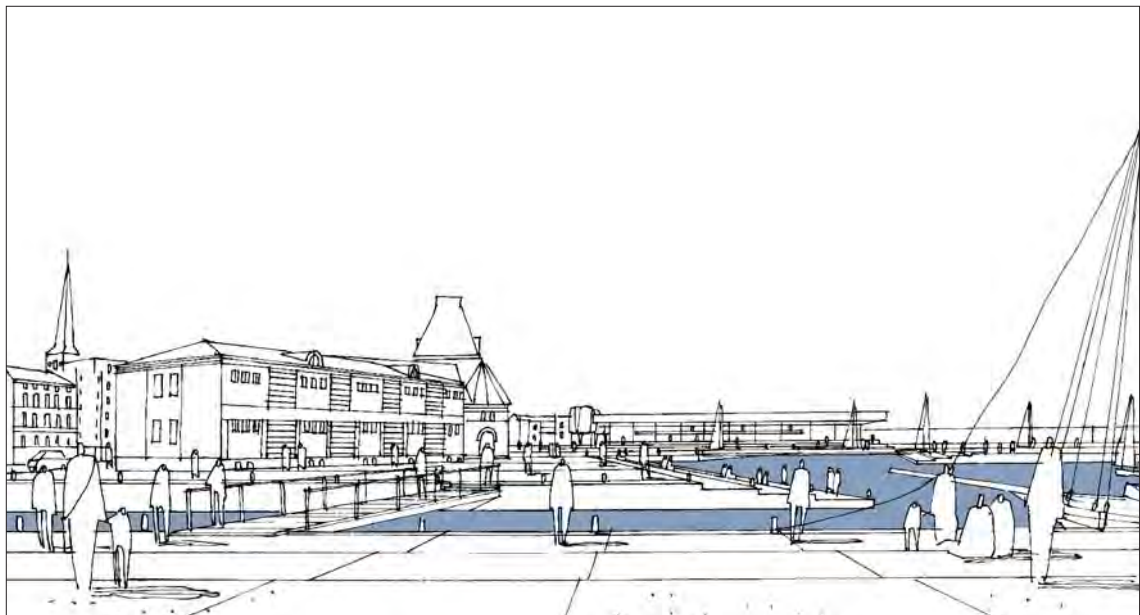


Foto Tomio Ohashi

# Området fra Mindet til Sibirien



Samspillet mellem de to bastioner, set fra den sydlige bastion.



## ALTERNATIV 1

# Pier 1 ubebygget

Modelfoto af helhedsplanens centrale afsnit med to bastioner og Pier 1 bevaret som en ø, set fra øst.

### HEL ELLER DELVIS FJERNELSE AF PIER 1

I forbindelse med udarbejdelsen af helhedsplanen er der lavet en analyse af fordele og ulemper ved hel eller delvis fjernelse af Pier 1, samt en vurdering af anvendelsesmulighederne.

Det har været et særskilt formål at belyse om en udnyttelse af Pier 1, som en del af den åbne Havneplads, eventuelt vil kunne styrke sammenhængen mellem byen, havnen og bugten.

I analysen indgår en vurdering af om Pier 1 eventuelt kan bebygges og i givet fald hvordan, samt en vurdering af hvilke konsekvenser en eventuel bebyggelse vil have for oplevelsen af Havnebyrummet, samspillet mellem bastionerne, udsigten til bugten mv.

Udgangspunktet for skitseringen af mulighederne har været, at en eventuel udnyttelse af Pier 1 i det væsentlige skal være forenelig med intentionen om at bevare den visuelle kontakt mellem byen og bugten, samt intentionen om at skabe et åbent Havnebyrum og en ubrudt vandflade mellem de to bastioner og foran havnepladsen.

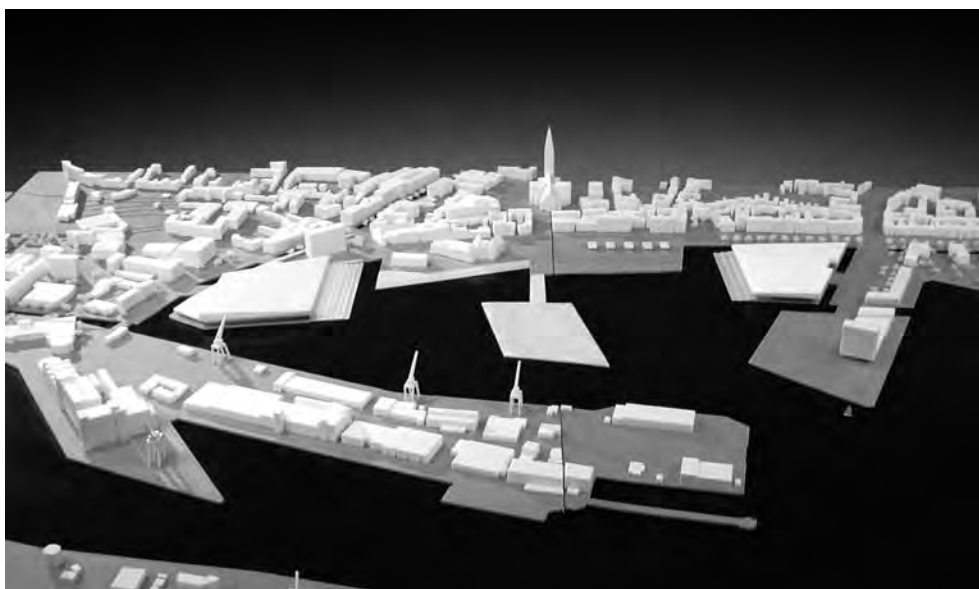
På side 10-15 er helhedsplanen vist med en fjernelse af Pier 1. I de følgende 3 scenarier opereres med en delvis fjernelse, hvor Pier 1 er skåret fri af Havnepladsen og ligger som en ø midt i Havnebyrummet. Friskæringen skal sikre den arkitektoniske dialog mellem de to bastioner, uanset anvendelsen af Pier 1.

De trafikale konsekvenser af en eventuel bebyggelse af Pier 1 er beskrevet på side 21.

### PIER 1 – UBEBYGGET

Scenariet viser muligheden for at anvende Pier 1 som en åben ubebygget plads, midt i Havnebyrummet og i direkte forlængelse af Store Torv, Bispetorv og den nye Havneplads.

Pladsen vil kunne anvendes til forskellige kulturelle aktiviteter, træskibstræf eller bare som et åndehul midt i byens Havnebyrum.



### FORDELE

Der skabes et nyt samlingssted i byen hvor der vil være mulighed for at opleve byen fra nye vinkler.

### ULEMPER

En delvis bevarelse af Pier 1 vil reducere muligheden for at skabe et stort åbent vandbyrum.

Udelukker mulighed for salg og dermed et provenue, der kan anvendes andre steder.



Inspirationsbillede.





## ALTERNATIV 2

# Pier 1 bebygget

Scenariet viser Pier 1 bebygget med dels punkthuse i 20 meters højde, svarende til 5 etager, dels huse i 5 meters højde, svarende til 1 etage.

Den viste høje bebyggelse vil kunne rumme ca. 12.000 m<sup>2</sup> etageareal og den lave bebyggelse ca. 2.400 m<sup>2</sup> etageareal.

Af hensyn til udsigtsmulighederne fra Havnepladsen mod Havnebyrummet og bugten er punkthusene placeret i 2 rækker, vest-øst.

Den trafikale adgang til området kan ske ad en ny vej der forløber hen over havnepladsen og videre til øen på en bro. Parkeringsarealer er vist i den centrale del af området mellem husrækkerne.

### FORDELE

Mulighed for salg og dermed et provenue, der kan anvendes andre steder.

Nyttiggørelse af arealet til byformål.

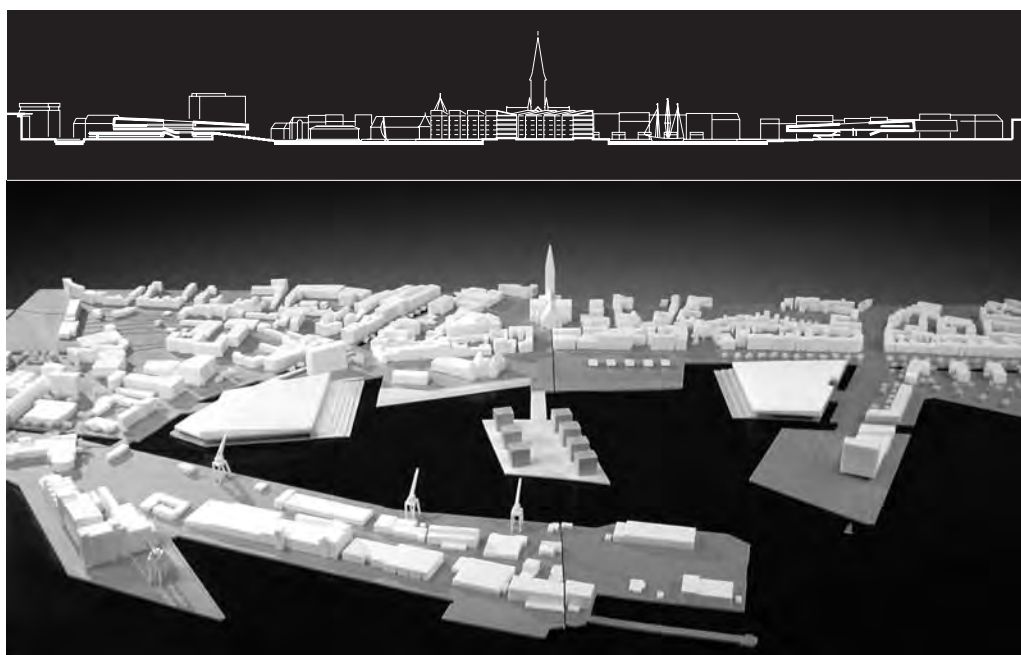
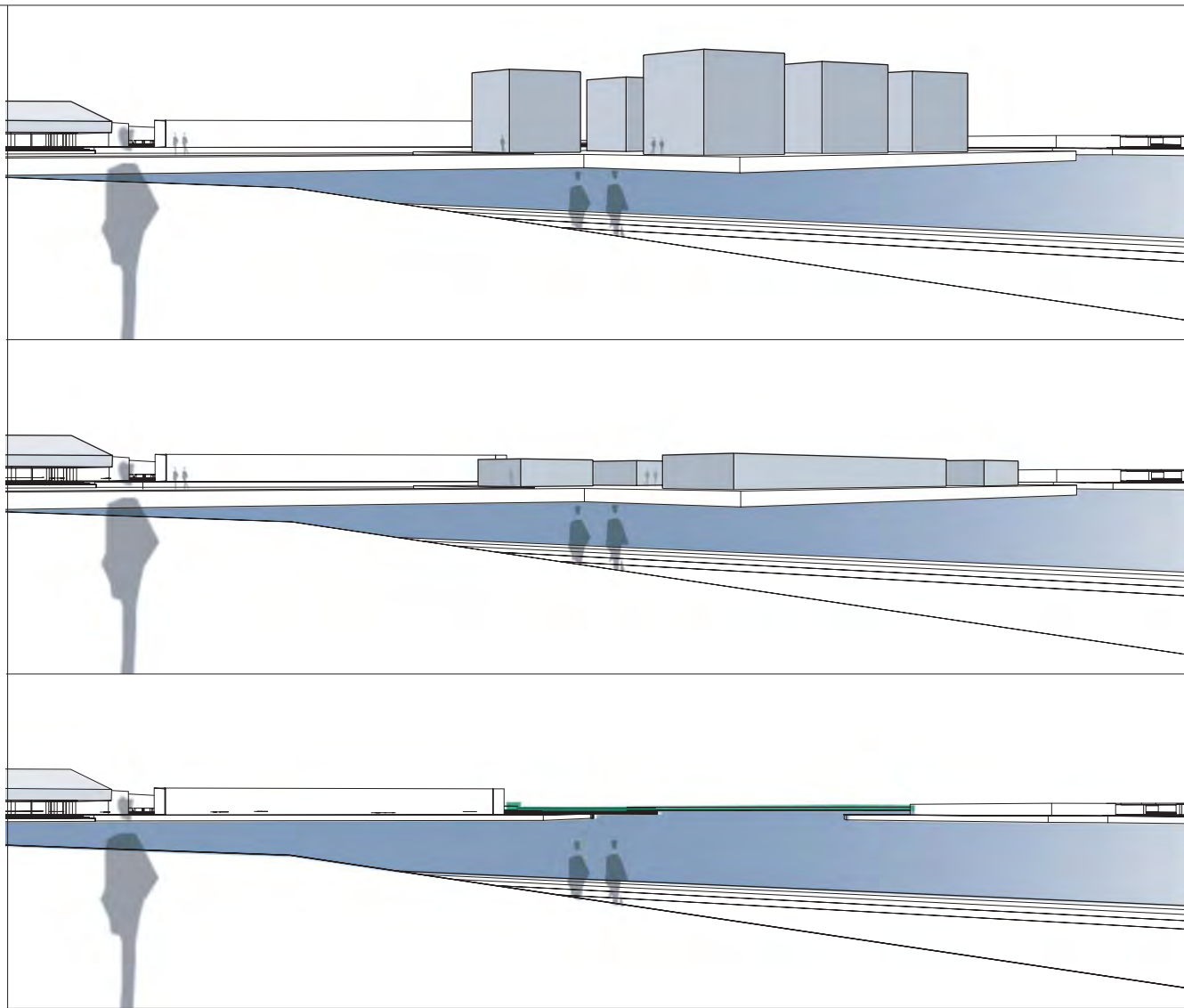
### ULEMPER

Uanset om bebyggelsen er i 1 eller 5 etager, vil udsigten begrænses fra Havnepladsen mod bugten.

En bebyggelse af Pier 1 vil give trafik hen over Havnepladsen og dele den i to.

Der vil ikke være mulighed for at etablere tilstrækkelige parkeringsarealer på terræn. En eventuel bebyggelse af området forudsætter derfor, at parkeringsarealerne enten placeres under havnepladsen, under Pier 1 eller, at de integreres i parkeringsanlæggene i tilknytning til de to bastioner.

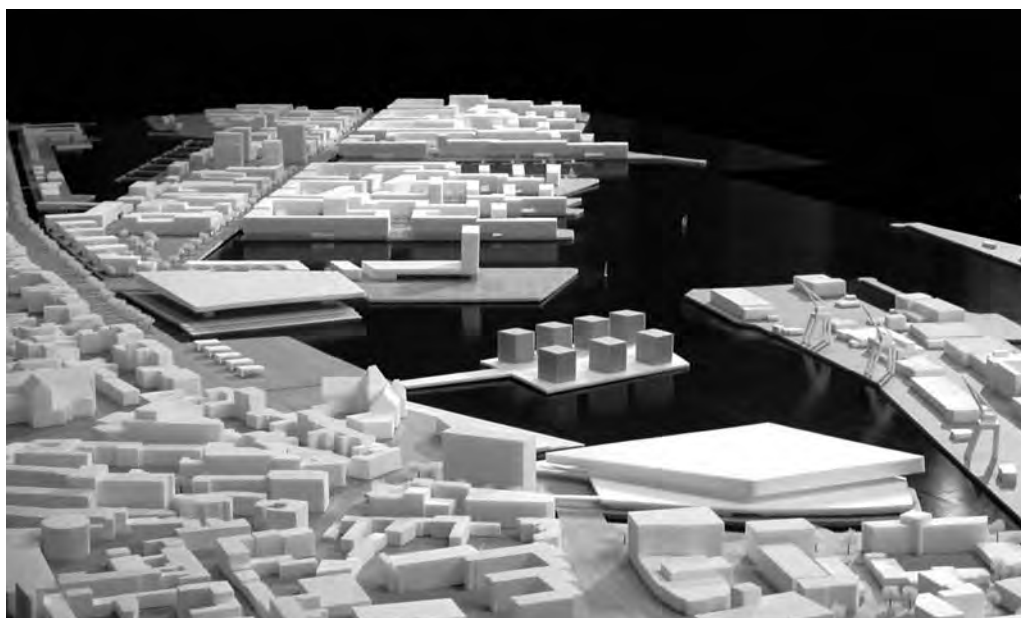
Modelfotos af det centrale Havnebyrum med punkthuse i 5 etager på Pier 1, set fra øst og syd.



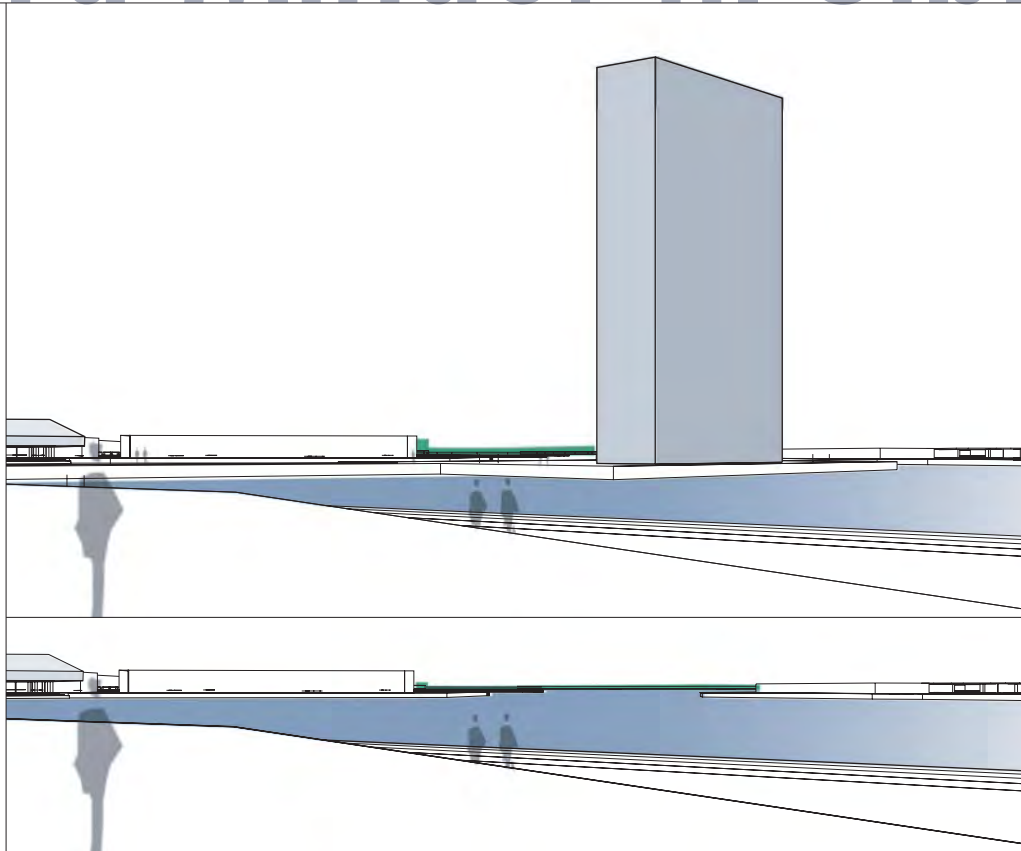
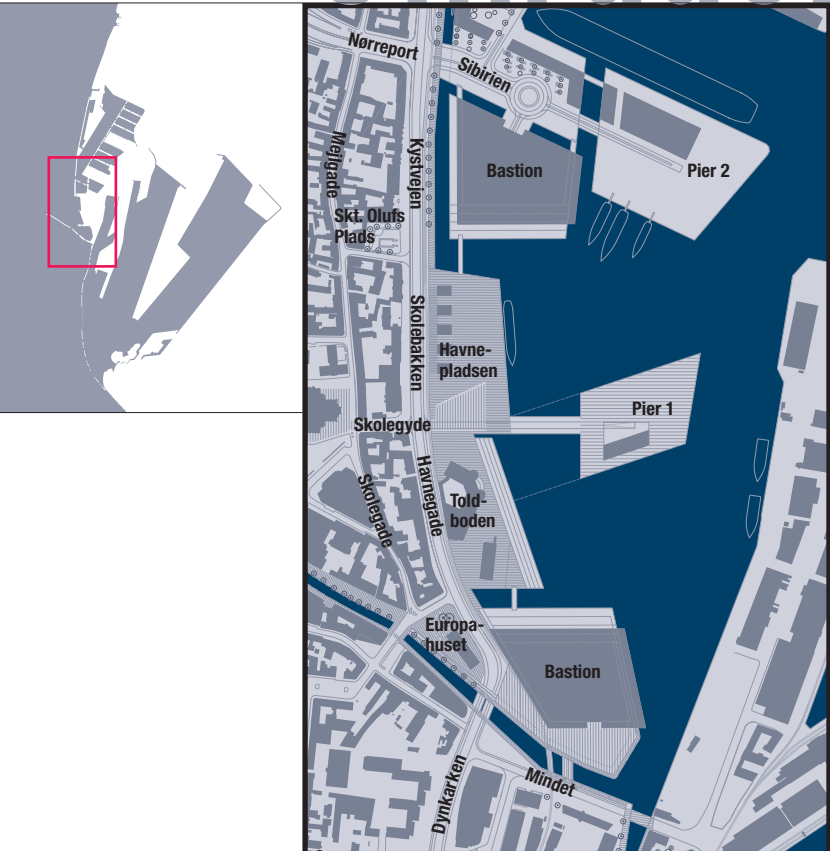
Øverst: Pier 1 bebygget med punkthuse i 5 etager, set fra syd.

I midten: Pier 1 bebygget med huse i 1 etage.

Nederst: Pier 1 fjernet, udsyn mod bugten.



# Området fra Mindet til Sibirien



Øverst: Pier 1 bebygget med 18 etagers højhus, set fra syd.

Nederst: Pier 1 fjernet, udsyn mod bugten.

## ALTERNATIV 3

# Pier 1 bebygget med ét højhus

Scenariet viser en mulighed for at placere et højhus på Pier 1. Det viste højhus er 80 meter højt, svarende til 18 etager. Bygningen vil kunne rumme ca. 12.000 m<sup>2</sup> etageareal.

Højhuset er placeret langs den sydlige side af Pier 1 for at bevare udsigtsmuligheden fra Havnepladsen mod bugten.

Højhuset vil for eksempel kunne indeholde offentlige funktioner, hovedsædende for en større virksomhed og hotelvirksomhed.

Den trafikale adgang til området kan ske ad en ny vej, der forløber hen over havnepladsen og videre til øen på en bro.

Højhuset vil være et nyt markant fokuspunkt i byens skyline og der vil med den centrale placering, i samspillet med blandt andet bastionerne og Domkirken, skulle stilles særlige krav til udformningen af huset.

### FORDELE

Mulighed for salg og dermed et provenue, der kan anvendes andre steder.

Nyttiggørelse af arealet til byformål.

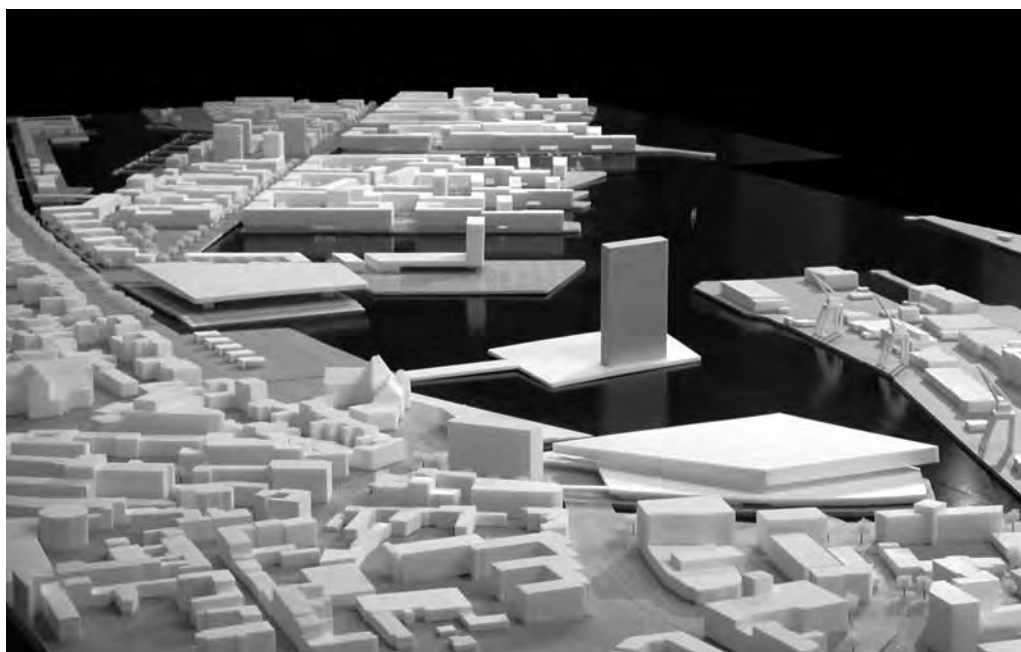
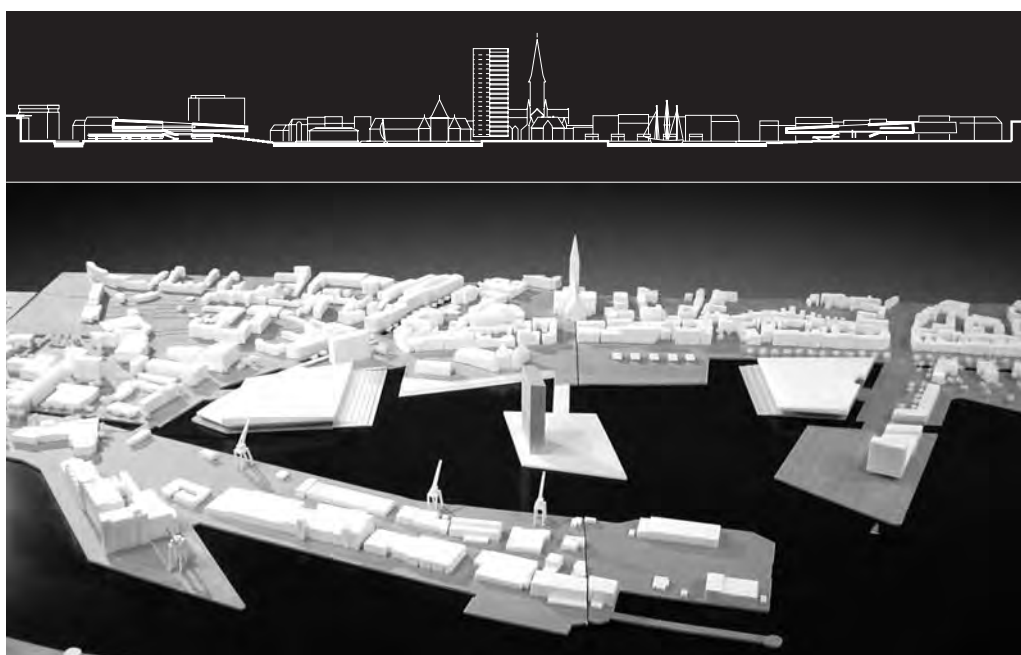
Et højhus med den viste placering vil i modsætning til den viste punkthusbebyggelse ikke i samme omfang begrænse udsigten fra Havnepladsen mod bugten.

### ULEMPER

En bebyggelse af Pier 1 vil give trafik hen over Havnepladsen og dele denne i to. Der vil ikke være mulighed for at etablere tilstrækkelige parkeringsarealer på terræn. Et eventuelt højhus på Pier 1 forudsætter derfor, at parkeringsarealerne enten placeres under havnepladsen, under Pier 1 eller, at de integreres i parkeringsanlæggene i tilknytning til de to bastioner.

Et højhus på 18 etager vil påvirke byens skyline og dominere den bevaringsværdige struktur og bygningsmæssige skala i den nært beliggende middelalderby. Oplevelsesmæssigt vil højhuset dominere livet på Havnepladsen og udsigten mod bugten.

Modelfotos af det centrale Havnebyrum med 18 etagers højhus på Pier 1, set fra øst og syd.





# Åpromenaden

Åboulevarden med den genåbnede å repræsenterer en om-dannelse af byens rum, der kan ses som en forløber for om-dannelserne af De Bynære Havnearealer. Åens åbning på strækningen hen over den eksisterende Europaplads og etableringen af den sydlige bebyggede bastion vil sammenknytte å-miljøet med havnemiljøet til et oplevelsesmæssigt hele.

Åpromenaden på nordsiden af åen – solsiden – er færdig-etableret fra Immervad til Mindebrogade. Dens videre forløb mod havnen langs Europahuset vil på længere sigt blive yderligere attraktivt som følge af bastionbebyggelsen og nedlæg-gelsen af den interne havnevej, der ikke alene forenkler for-holdene for alle trafikarter omkring Europaplads, men tillige tilfører Åpromenaden valgmuligheder: færdsel nede langs vandet ved åens udløb i gadeniveau eller bevægelse opad til et promenadedæk, hævet over havneniveauet på bastionens parkeringsetager.



Åpromenaden langs den genåbnede å, med rampe langs Europahuset til det hævede promenadedæk på bastionen.

Modelfotos af den sydlige bastion-bebyggelse ved åens udløb i havnen, set fra vest og sydøst.



Overblik over Europaplads. Under den eksisterende trafikplads, i forlængelse af Åboulevardens sydlige kørebane, løber åen, der skal afdækkes i lighed med de allerede genåbnede strækninger i byen.



Europaplads set i gadeniveau med retning mod Åboulevarden, med Europahuset til højre.



Åboulevarden med den genåbnede å set mod Europaplads og Havnen.



Åboulevarden med den genåbnede å set ind mod byen.



Å-udløbet i havnen set ind mod byen.



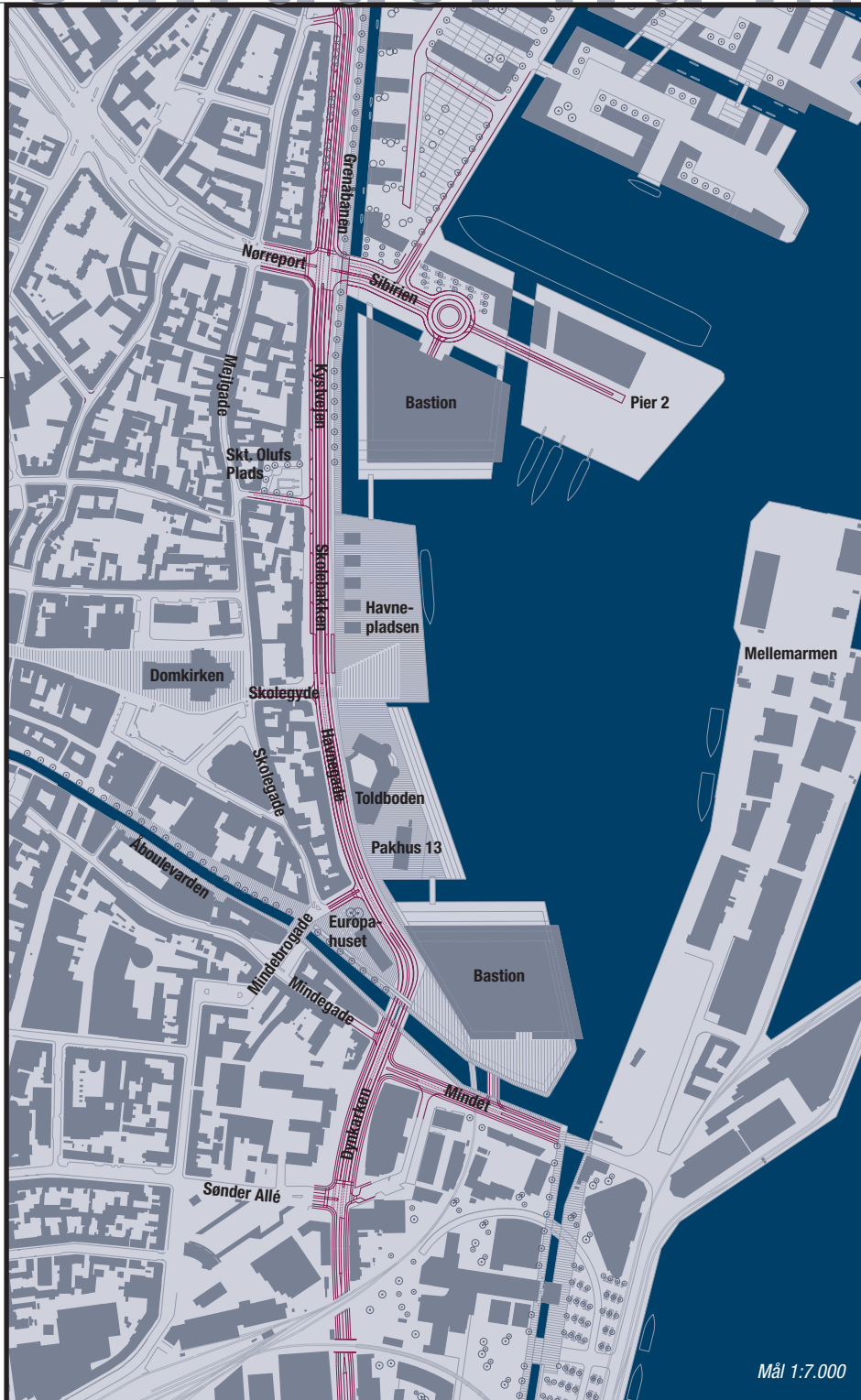
Havnehuset ved knækket i å-udløbet. Herfra skal den nord-sydgående rekreative forbindelse skabe kontakt til Midtkraftområdet.



Overblik over å-udløbet langs Mindet med Havnehuset, hvor det er hensigten, at den rekreative forbindelse fremtidig skal forløbe langs en kanal mod syd. I forgrunden til højre Stevedorebygningen ved Toldbodgade.



# Området fra Mindet til Sibirie



Vejens fysiske udformning skal generelt understøtte funktionen som lokal fordelingsgade, sikre en reduktion af barrierevirkningen samt at vejen ikke er attraktiv for gennemkørende trafik.

Vejen kan – stort set i det eksisterende tracé – udformes med et tværprofil bestående af 2 kørebaner for den individuelle biltrafik, en midterhelle og busbaner i begge vejsider samt i vestsiden fortovsareal og visse steder langsgående parkering. Areal til midterhelle og busbaner kan i kryds anvendes til svingbaner. Mod øst afgrænses vejarealerne af Grenåbanen og den rekreative forbindelse.

Ved Skolegyde og Åboulevarden indgår betydende og regulerede krydsninger i niveau for den lette trafik (fodgængere og cyklister).

Tværprofilet vil med de nævnte busbaner særsomt bidrage til en ønskelig forbedring af forholdene for den kollektive trafik i Midtbyen.

På den centrale strækning mellem Europaplads og Nørreport indgår ikke cyklestianlæg. Her indgår den rekreative forbindelse, som vest for vejen langs havnefronten suppleres af cykelruten i Skolegade/Mejlgade.

## ET TRAFIKALT KNUDEPUNKT I KRYDSET NØRREPORT/KYSTVEJEN

Den trafikalt set mest betydende adgang til De Bynære Havnearealer sker fra krydset ved Nørreport, som skal indrettes med henblik på afvikling af store trafikmængder.

Med henblik på at kunne afvikle en forventet betydelig trafik i krydset og på den korte strækning frem mod forbindelsen til Nordhavnen foreslås anlagt en rundkørsel i passende afstand fra Nørreport. Via rundkørslen vil der være adgang til Pier 2 og et muligt parkeringsanlæg i tilknytning til den nordlige bastion.

Krydset skal endvidere indrettes under hensyntagen til krydsningen med den rekreative forbindelse.

## EN VIGTIG FORBINDELSE VED SKOLEGYDE

Skolegyde opretholdes for dobbeltrettet biltrafik til og fra Citysiden. Samtidig indrettes krydset med henblik på en højt prioriteret og reguleret krydsning for let trafik mellem City og den centrale havneplads.

Krydsningen for let trafik vil fysisk og visuelt skulle markeres tydeligt i forbindelse med en ombygning af vejen langs havnefronten – og vil skulle indgå som et element i trafik- og hastighedsdæmpningen af vejen.

Nordøst for krydset kan der sikres forbindelse til et stoppested for busser og Grenåbanen.

## Trafikforhold

### FREMTIDIG VEJ LANGS HAVNEFRONTEN

Den fremtidige centrale vejforbindelse langs havnen – mellem Europaplads og Nørreport – fastholdes men tænkes ombygget og indrettet med henblik på at reducere barrierevirkningen mellem City og byomdannelsesområderne. Dette indebærer at trafikmængden søges begrænset og hastigheden dæmpet.

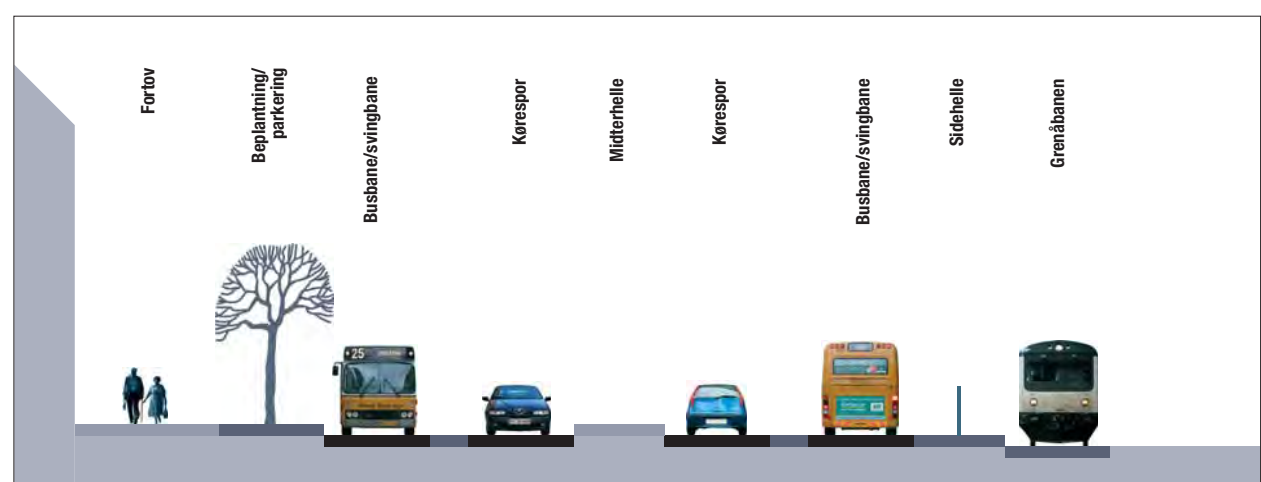
Fysisk set vil den samlede trafikafvikling langs havnen således på sigt blive samlet i Kystvejens/Skolebakkens/Havnegades eksisterende tracé – og Nordhavnsgade nedlagt.

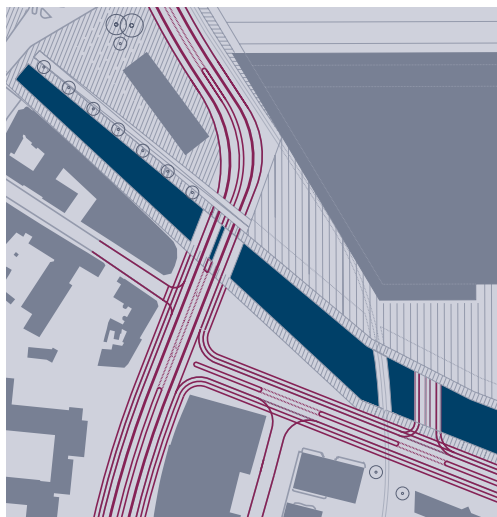
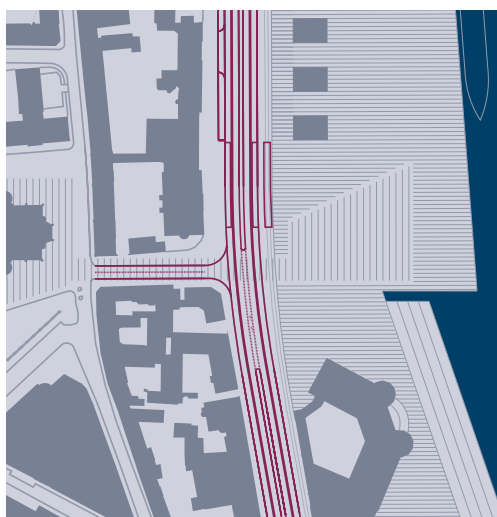
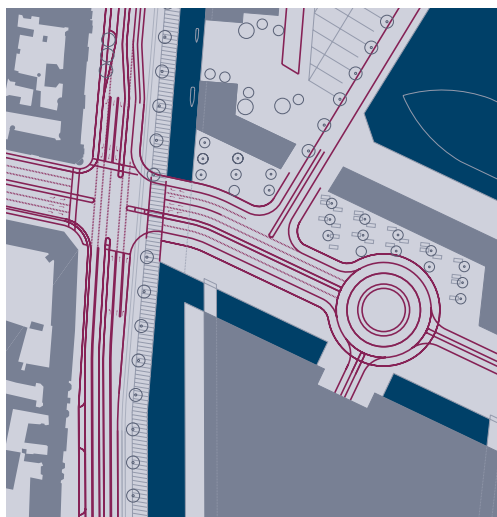
Vejen primære funktion vil være at afvikle og fordele hovedsagelig let biltrafik med ærinde i dele af City og De Bynære Havnearealer. Gennemfartstrafik og tung trafik - bortset fra busser og varekørsel - søges minimeret. Trafikplanmæssigt vil vejen ikke skulle indgå i det overordnede trafikvejnet.

Hvor der i dag i det samlede snit mellem by og havn

(Nordhavnsgade og Kystvejen) er en døgntrafik på ca. 40.000 køretøjer, vil trafikmængden i en fremtidig situation skulle reduceres betydeligt. Særligt vil den gennemkørende trafik skulle henvise til ikke mindst Ringgaden.

*Den fremtidige vej langs Havnefronten, muligt tværprofil, med Grenåbanen tilhøjre.*





Øverst: Et trafikalt knudepunkt i krydset Nørreport/Kystvejen.

I midten: Forbindelse ved Skolegyde.

Nederst: Adgang til sydlig bastion mm.

**ADGANG TIL SYDLIG BASTION MM.**

Mindets tilslutning til Havnegade/Dynkarken reguleres og mod vest vil Åboulevardens tilslutning skulle lukkes i forbindelse med frilægning af den østlige del af åen. Mindebrogade vil herefter udgøre forbindelsen til den nærmest beliggende del af City. Mindegades tilslutning kan overvejes lukket.

Mindet vil udgøre adgangen til området ved Toldbodgade samt til den sydlige bastion og et muligt parkeringsanlæg her. Grenåbanen vil krydse Mindet.

I sammenhæng med et nyt reguleret kryds ved Mindet, skal der umiddelbart nord herfor – hvor åen krydser vejen langs havnefronten – sikres en markeret krydsning for let trafik. Blandt andet således at sydfra kommende cyklister kan ledes mod City og cykelruten i Skolegade/Mejlgade.

I tilknytning til den sydlige bastion kan der endvidere indgå en niveaufri krydsning for fodgængere – fra Åboulevarden, langs åen, til den sydlige bastion.

**SUPPLERENDE ADGANG VED BEBYGGELSE PÅ PIER 1**

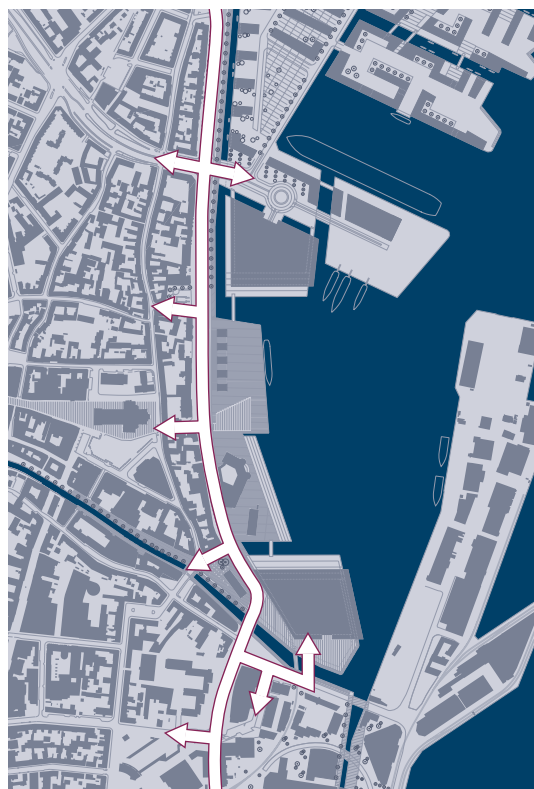
Ved blot en delvis fjernelse og en bebyggelsesmæssig udnyttelse af Pier 1 – som illustreret på siderne 17-18 – vil det være nødvendigt med en særskilt trafikal betjening heraf.

Dette forudsætter en ny adgang via krydset ved Skolegyde og en vej ind over havnepladsen. Vejen vil resultere i en opsplitning af havnepladsen i to dele.

**STØRRE PARKERINGSANLÆG**

I tilknytning til de 2 bastioner kan der indpasses større offentligt tilgængelige parkeringsanlæg – herunder eventuelt under det centrale havnebyrum.

Parkeringsanlæggene vil være yderst centralt placeret i forhold til både City og De Bynære Havnearealer og vil både kunne erstatte eksisterende anlæg ved Nordhavngade og på Bispetorvet og øge kapaciteten tæt på de centrale bydele. Adgangen til anlæggene vil som nævnt kunne ske fra Nørreport og Mindet.



Trafikdiagram.

Krydset Nørreport-Sibirien med Kystvejen og Grenåbanen, set fra havnefronten.



Havnepladsen set fra Nørreport-krydset mod sydøst. Nederst i forgrunden Kystvejen og Grenåbanen, derefter de midlertidige parkeringsanlæg, Nordhavngade og trafikarealerne langs østkajen.



Grenåbanen set mod nord fra parkeringsanlæggets sti, med Skt. Olufs Plads i havnefronten til venstre.



Skolegydes udmundning i Havnegade-Skolebakken-krydset. I baggrunden Domkirken og Bispetorv.



Nordhavngades forløb mellem Toldbygningen til venstre og Pakhus 13 til højre.



Det eksisterende tværprofil med Havnegades og Grenåbanens forløb mellem havnefronten og Toldbygningen.



Overblik fra syd over Havnegades, Åboulevardens og Mindegades udmundninger i Europaplads.



# Midtkraft og Slagtehusområdet

## Grundidé

Midtkraft- og Slagtehusområdet omfatter arealerne der ligger mellem Dynkarken, Spanien, Strandvejen og Sydhavnsvej.

Området grænser mod øst op til et havneindustriområde som blandt andet inderholder Oliefabrikkerne, Central Soya og Aarhus United A/S, mod vest til boligbebyggelse langs Strandvejen og erhvervsbebyggelse ved Centralværkstedsområdet. Mod nord grænser området op til å-udmunningen og havnebassinet ved Mindet.

En del af området er indtil 1995 blevet anvendt til kraftvarmeværk. Afviklingen af kraftværksanlæggene betød, at der kunne tages hul på en omdannelse af området. Værkets administrationsbygning er ombygget til kontorformål, og i 2001 blev der vedtaget en lokalplan som giver mulighed for at Filmby Århus kan etableres i området. Nogle af de bevaringsværdige bygninger, herunder den tidligere turbinehal, er i dag under ombygning til filmaktiviteter, såsom filmproduktion, filmdistribution og -forevisning. Store dele af Midtkraftområdet er indrettet til parkering.

Slagtehuset i den sydlige del af området er fortsat i funktion.

Området indrettes til bymæssige erhvervsformål, hvorved det kommer til at fungere som en bufferzone mellem de tunge industriarealer på havnen og boligområderne mod vest.

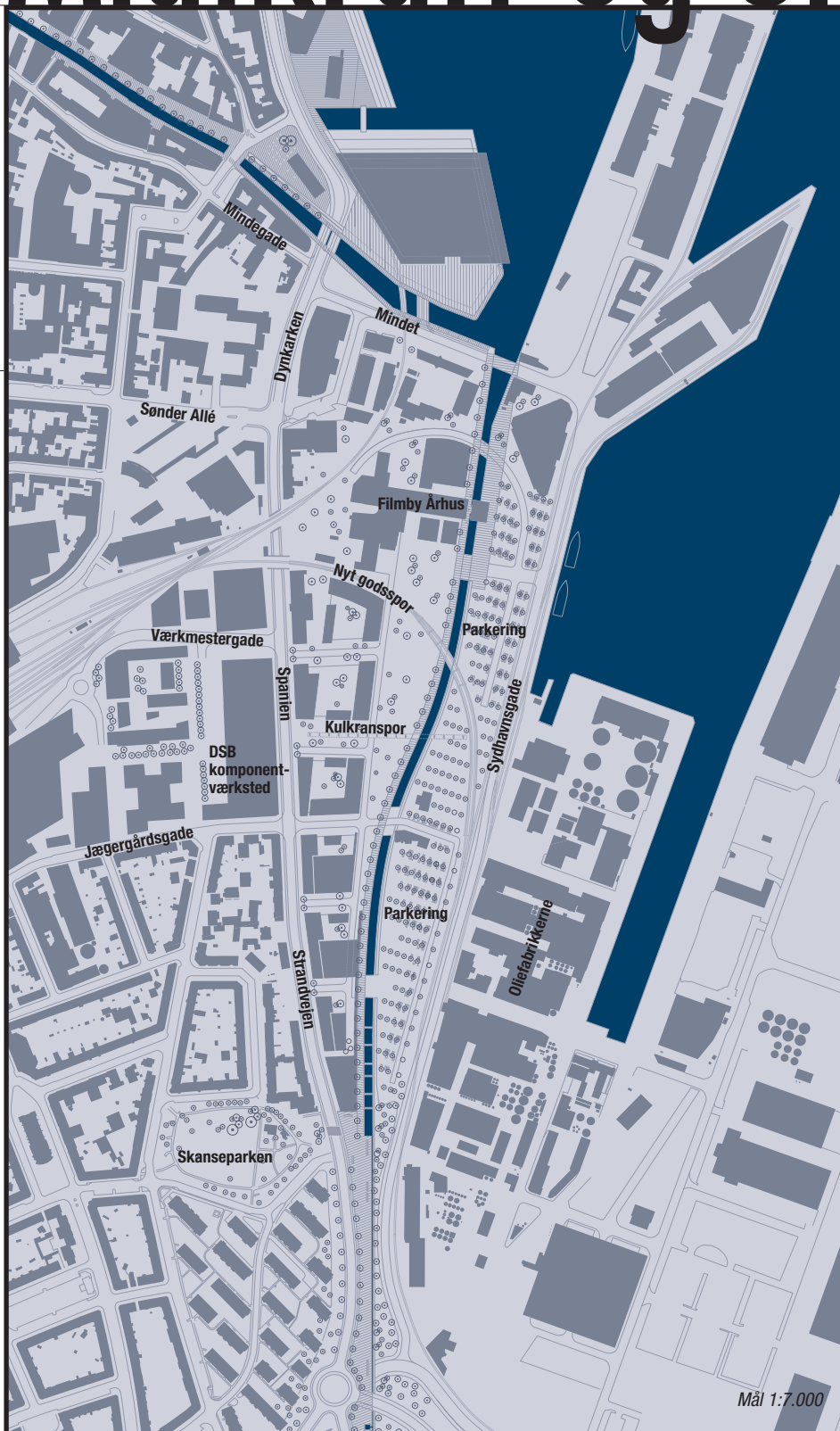
Banestyrelsen, Århus Kommune og Århus Havn planlægger at flytte det eksisterende havnespor 200 meter længere mod syd. Det betyder at sporet vil komme til at forløbe på tværs over Midtkraftarealet. Udformningen af sporforløbet vil blive koordineret med planerne om den fremtidige udnyttelse af arealet.

Delafsnitsplanen skitserer hvordan hele området kan udnyttes og komme til at hænge sammen efterhånden som de øvrige arealer på længere sigt kan komme i spil.

Intentionen med omdannelsen af Midtkraft- og Slagtehusområdet er, at det på længere sigt kan komme til at fungere som attraktivt byområde for erhvervsvirksomheder, herunder primært kontor- og kulturformål og hermed videreføre den udvikling der allerede er igang i området.

Som et sammenbindende element i det fremtidige byområde skitseres et nord-sydgående rekreativt forløb midt igennem området.

Karakteren og udformningen af det rekreative forløb er nærmere illustreret på side 24-25.



*Midtkraft- og Slagtehusområdet med ny erhvervsbebyggelse langs Spanien og Strandvejen, rekreativ forbindelse og parkeringsanlæg langs Sydhavnsvej.*





# Filmby og ny erhvervsbebyggelse



Ud over de allerede planlagte muligheder for etablering af Filmby Århus skitseres en række nye byggemuligheder vest for det rekreative forløb, langs Spanien og Strandvejen. På grund af de miljømæssige forhold omkring Oliefabrikkerne vil bebyggelserne udelukkende kunne anvendes til erhverv.

Den viste nye bebyggelsesmulighed langs Spanien-Strandvejen anslås at omfatte ialt ca. 50.900 m<sup>2</sup> etageareal.

Hertil kommer lokalplanlagt ny byggemulighed til Filmby Århus på ca. 15.000 m<sup>2</sup> etageareal i tilknytning til de bevarede turbinehaller.

*Filmby og ny erhvervsbebyggelse set fra syd.*



*Den rekreative forbindelses forløb igennem området.*

## Trafikforhold

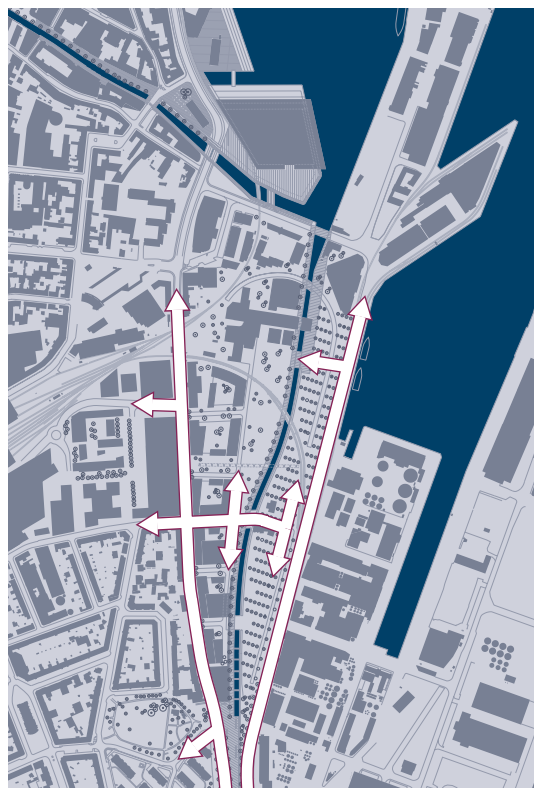
Midtkraftarealet og Slagtehusområdet trafikbetjenes primært fra Jægergårdsgade. Herfra kan der øst for en ny bebyggelse langs Spanien og Strandvejen sikres adgang til denne. Øst for den rekreative forbindelse kan der ligeledes fra Jægergårdsgade sikres adgang til større offentlige parkeringsanlæg. Jægergårdsgade forudsættes lukket mod Sydhavnsgade.

Den nordøstlige del af Midtkraftarealet – ved Filmbyen – kan trafikbetjenes fra Sydhavnsgade.

Også via Jægergårdsgade sikres mulighed for tilslutning til den rekreative forbindelse fra byområdet vest for Spanien-Strandvejen.

Området gennemskæres af et planlagt nyt godsspor til Århus Havn. Sporet forløber på en bro over Spanien, mod syd-øst på en dæmning og i et videre forløb langs Sydhavnsgade. For at minimere barrierenvirkningen på Midtkraftarealet kan sporforløbet på en del af strækningen udformes som en bro.

*Trafikbetjening af området fra Spanien-Jægergårdsgade og Sydhavnsgade.*



*Den bevarede Turbinehals betonkonstruktion er af et format, der er afgørende for dens rolle i byplanmæssig sammenhæng. Den 75 m lange hal er her set indefra, under forberedelse til nyindretning med studier og kontorer, der skal udgøre kernen i den fremtidige udvikling af Filmby Århus.*



*Det ubebyggede areal mellem Havnehuset og Turbinehallen er lokalplanlagt til fremtidig udvidelse af Filmby Århus. I baggrunden ligger Århus kommunale Værkers varmevekslerstation med sin markante skorsten. Bag den byens Badeanstalt og Svømmehal ved Spanien og Toldbodgade, der er den mest nærliggende del af City.*



*Arealet umiddelbart syd for Turbinehallen er lokalplanlagt til fremtidigt pladsareal og bebyggelsesmæssige udvidelser af Filmby Århus. Den grå bygning i baggrunden er kommunal administrationsbygning.*



*Udsigt mod syd fra den grå administrationsbygning over de foreløbigt anlagte parkeringsanlæg, der har adgang fra Jægergårdsgade. Fjernt i baggrunden den ældre Skansebebyggelse, der afslutter Midtbykarréerne mod syd ved Skanseparken.*



*Bebyggelsen ved Spanien, set mod syd langs den kommunale rødstensbygning øst for vejen. Bygningen til højre på vestsiden er DSB's Komponentværksteder – idag en visuel og fysisk barriere mellem Midtkraftområdet og de cityomdannede Centralværkstedssarealer med Jægergården, Arbejdsformidlingen og Bruuns Galleri.*



*En gade i den ældre værkstedsbebyggelse på Slagtehusarealets vestlige del.*

*I baggrunden boligkarréen langs Strandvejen og den ubrudte støttemur, der optager et terrænspring mellem Slagtehusarealet og byens niveau.*

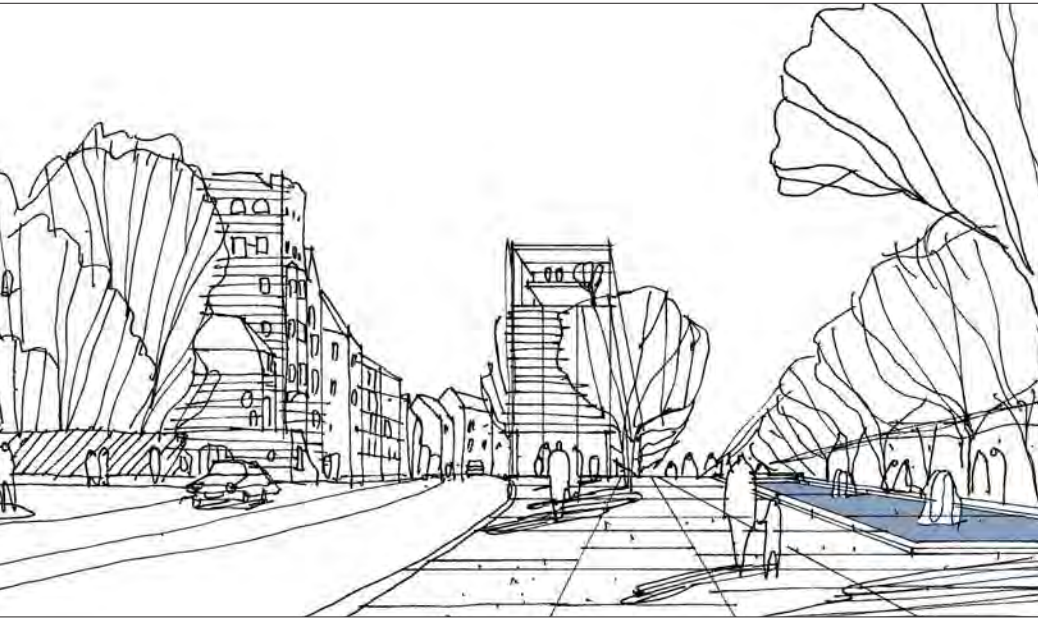


*Slagtehusbebyggelsen langs Strandvejsmurens sydlige del, set mod nord. Til venstre fortsætter terrænspringet videre mod syd til Svendborgrampen i en skrånning med høje træer.*



# Midtkraft og Slagtehusområdet

## Sti og kanal



Fra Skanseparken og mod nord forløber den rekreative forbindelse langs et vandtrappeanlæg øst for ny bebyggelse langs Strandvejen.

Billedet i midten viser den rekreative forbindelse ved Restaurant Kohalen. Længere fremme mod nord ses kulkransporet, som forbindelsen passerer under.

Billedet til højre viser den rekreative forbindelse med bassin- og vandtrappeanlæg set fra nord. Mod øst parkeringsanlæg og eksisterende erhvervsbebyggelse ved Sydhavngade.



Den rekreative forbindelse forløber fra Strandvejens niveau ud for Skanseparken, ned over den oprindelige kystskrænt, videre nordpå over Slagtehusarealet og Midtkraftarealet, gennem Turbinehallens 4. fag og frem til Mindet og havnebassinet øst om Havnehuset.

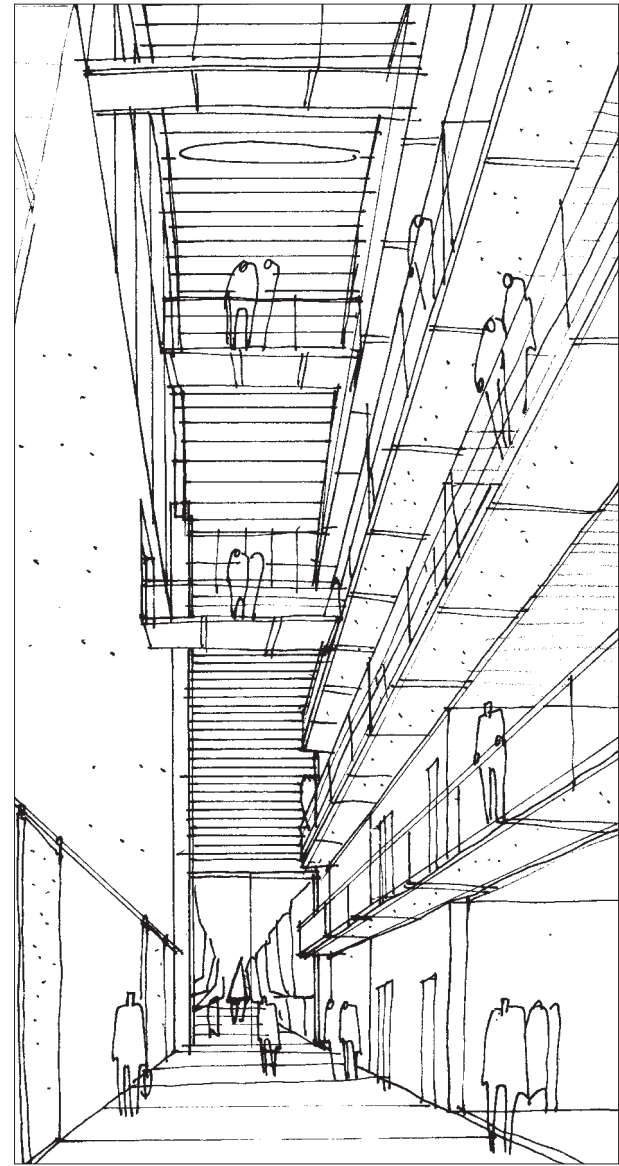
Hovedprincippet er at den rekreative forbindelse består af en sti og en kanal.

Kanalmotivet på Midtkraft- og Slagtehusområdet kan udformes på forskellige måder, lige fra en egentlig gravet kanal i den nordlige del af området ved å-udmundingen til en symbolsk markering af forløbet af den oprindelige kystlinie. Sidstnævnte kan for eksempel være i form af en vandtrappe ned over den gamle kystskrænt, spejlbassiner, springvand, markeringer i belægninger, trærækker mv.

Aktuelle bestræbelser på at synliggøre og eventuelt nyttiggøre det regnvand, der i dag blot ledes bort gennem afløb i gaderne, kan resultere i en anvendelse af opsamlet overfladevand fra Frederiksbjerg som kilde til et sådant vandanlæg, med synligt udgangspunkt i Skanseparken.

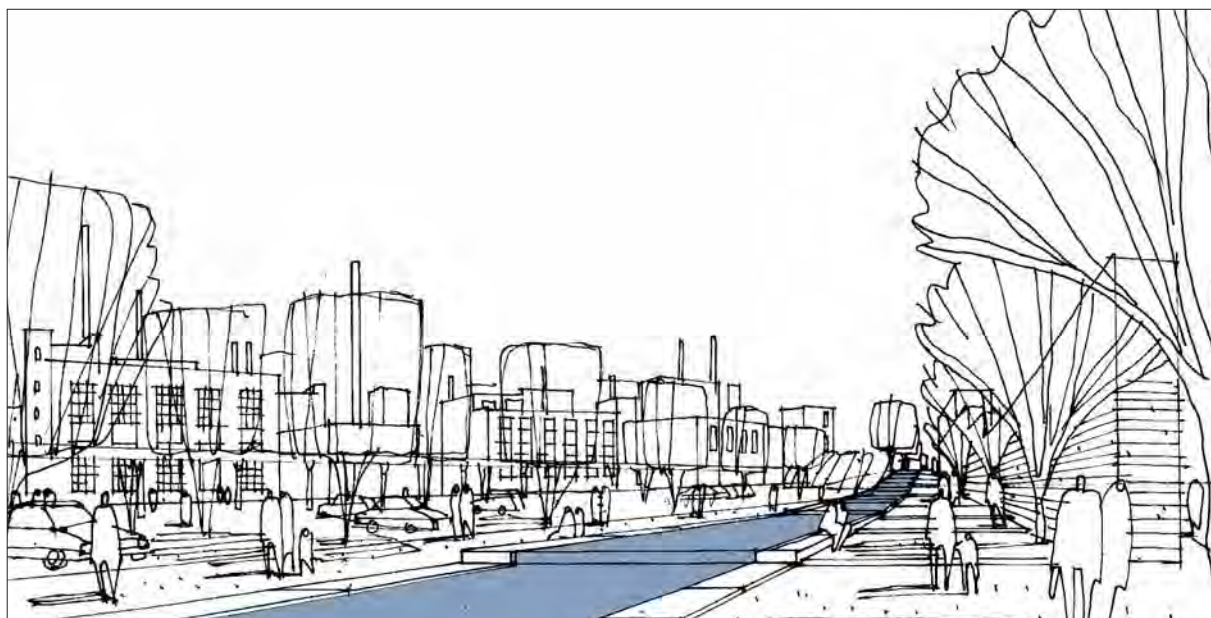
Det er det samme vand, der før bydelen blev bygget og gaderne blev belagt med asfalt, og før den eksisterende Marselis Boulevard-tunnel helt afbrød tilstrømningen, har vist sig i den historiske Skt. Nicolaus Kilde umiddelbart syd for tunneludmundingen. Kilden risler nu med vandværkswand, men kunne som idé genoplives.

I tilknytning til bebyggelsen nord for Jægergårdsgade foreslås anlagt et større parkagtigt offentligt rum. Det offentlige rum gennemskæres af det bevarede fundament for et hævet kranspor, der har været en del af transportsystemet i de nedlagte el- og gasværkers kuldepot. Den karakteristiske betonkonstruktion er med sine store dimensioner og arkitektonisk rå, udpræget havnetekniske udtryk et vidnesbyrd om havnebyens historie. I lighed med omdannelsen og bevarelsen af turbinehallerne, kan kulkransporet indgå i en omdannelse af området som helhed. Her vil der være mulighed for at etablere et udsigtspunkt, ligesom der – ad åre – vil være mulighed for at etablere en niveaufri gangforbindelse fra de store parkeringsområder via kulkransporet på tværs af Spanien og DSB's komponentværksted til pladsen mellem Socialforvaltningen og Arbejdsformidlingen ved indgangen til Midtbyhallen og Bruuns Galleri.



Den rekreative forbindelse forløber på tværs af og igennem Turbinehallen, der her er vist indrettet til Filmby Århus.





Udsigt over Havnehuset og arealet mellem det eksisterende havnespors kurve og Turbinehallen. I forgrunden Stevedorebygningen ved Toldbodgade.



Det planlagte forløb af den rekreative forbindelse mod syd igennem et fag i Turbinehallen. Længere fremme ses det åbne Midtkraftareal, hvor der planlægges bebyggelse til højre og parkering til venstre for stiforbindelsen og dens ledsagende kanal.



Den rekreative forbindelse forløber på tværs af og under det gamle kulkranspors betonkonstruktion. I baggrunden Turbinehallen.

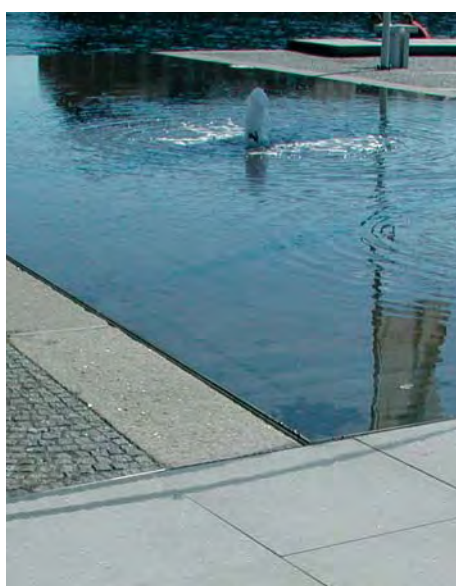
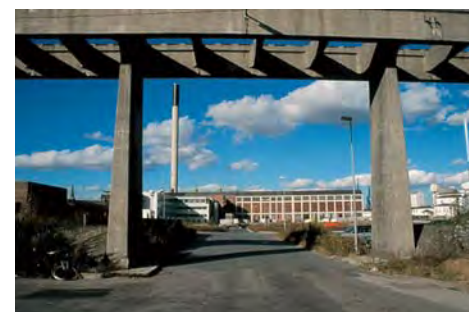


Foto Shimkenchiku-sta

Jærggårdsgade mellem Midtkraft- og Slagtehusarealet, set mod de østlige naboer Oliefabrikkerne Central Soya og Aarhus United A/S. Til venstre den ældre, rødkalkede badeanstalt, nu pumpestation, og til højre Restaurant Kohalen, der begge karakteriseres som bevaringsværdige bygninger.



Udsigt over arealet syd for Restaurant Kohalen, som den rekreative forbindelse skal forløbe over, med værkstedsbyen og Strandvejens boligkarré i baggrunden.



Slagtehusanlægget, hvor arealet er tilspidset mod syd, med Strandvejen til venstre og oliefabrikkerne til højre.



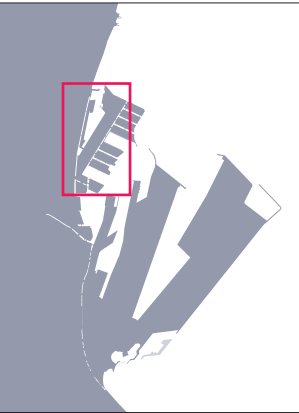
Skansebebyggelsen med Skanseparkens og Slagtehusarealets højt bevoksede skråninger henholdsvis til venstre og højre.



Inspirationsbilleder med kanal- og bassinlæg i varierede udformninger.

Foto Jens Linche

# Området fra Sibirien til Træsk



## Grundidé – nye bygge

Grundidéen med omdannelse af området fra Sibirien til Træskibshavnen er en bevarelse af det eksisterende miljø kombineret med udnyttelse af flere attraktive byggemuligheder. Ny bebyggelse, pladser mv. skal således etableres under særlig hensyntagen til de eksisterende anvendelser og miljømæssige kvaliteter, der kendetegner småskibshavnene Lystbådehavnen, Fiskerihavnen og Træskibshavnen.

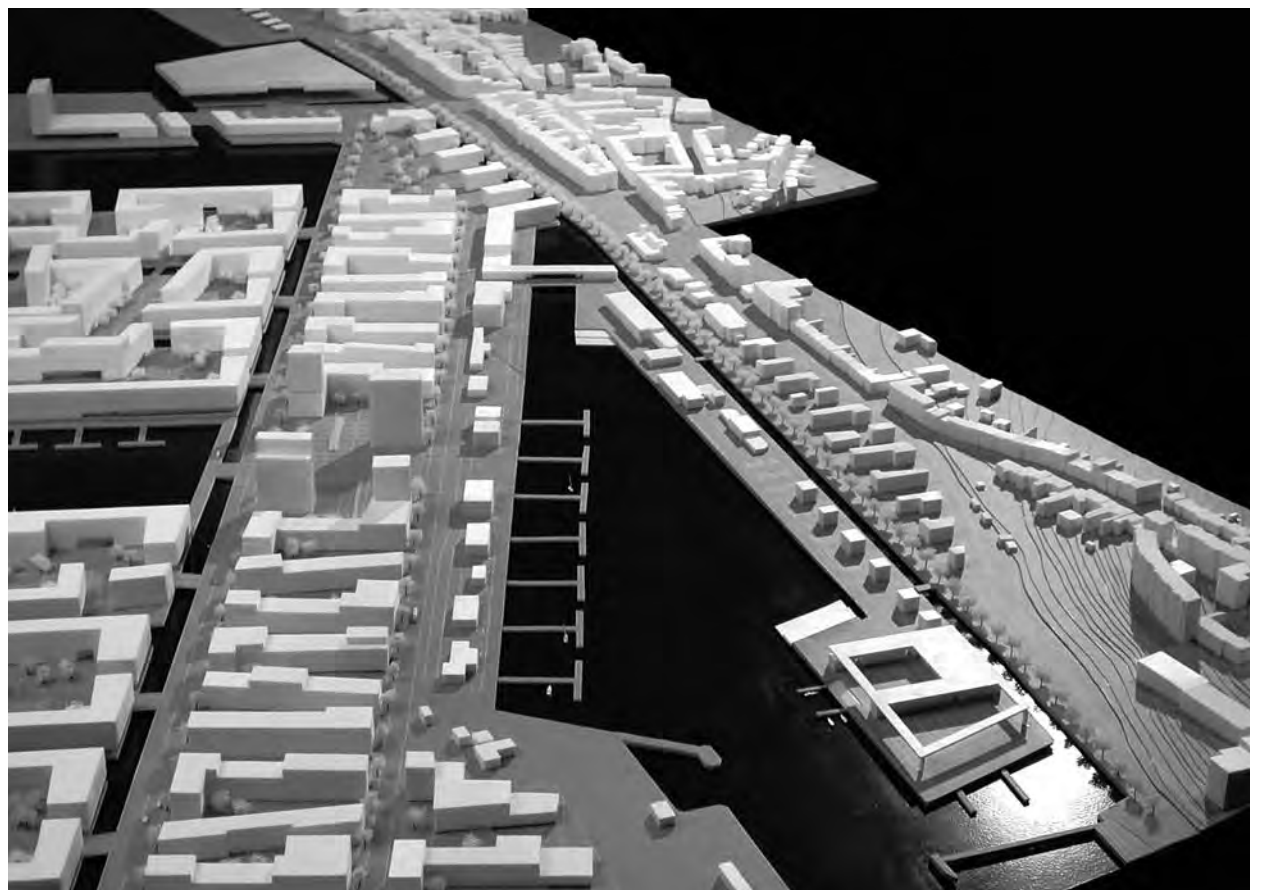
En udvidet aktivering sker i direkte sammenhæng med etableringen af en nord-sydgående forbindelse for gående og cyklende i forlængelse af Risskovstien. Den rekreative forbindelse udformes på en måde der tillige fremmer oplevelsen af mødet mellem havn og by. Der gennemføres en kanal langs Grenåbanen. På side 31 er beskrevet en mulig 1. etape uden en gennemgående kanal, som eventuelt kan blive resultatet også på lang sigt.

### OMRÅDET FRA SIBIRIEN TIL OG MED ØSTBANEGÅRDEN

Planen viser omdannelse af havne- og banearealer med vægt på ny bebyggelse mellem Kystvejen og Sverigesgade. Bebyggelsesforslaget føjer et nyt lag til byens havnefront, mellem Mejlborg og Østbanegården med et nyt bassin- og kanalsystem som hovedattraktion. Ved byggelsens udformning skal udvises hensyn til udsigten mod bugten fra boliger i den eksisterende havnefront.

Den viste nye bebyggelsesmulighed anslås at omfatte ca. 27.000 m<sup>2</sup> etageareal.

*Området med nye bebyggelser langs den rekreative forbindelse med kanal og nyt bassin ved Østbanegården set fra nord.*



# Skibshavnen

## muligheder

### OMRÅDET FRA ØSTBANEGÅRDEN TIL TRÆSKIBSHAVNEN

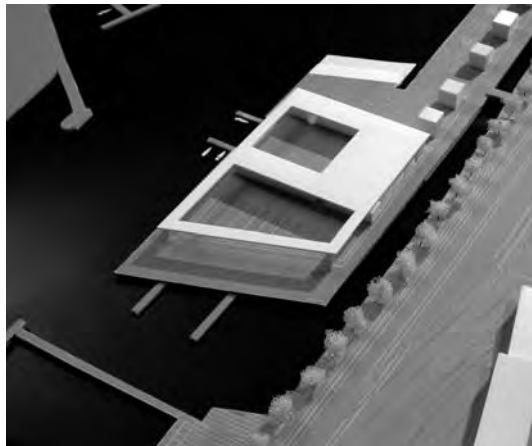
Vest for Grenåbanen og nord for Østbanegården er vist en ny bebyggelse i et område som idag er sparsomt bebygget til blandede erhvervsformål. Området er i kommuneplanen udlagt til offentlige formål i form af administration og udstillings- og kulturfaciliteter. Den nye bebyggelse vil kunne bidrage til en styrkelse af samspelet mellem havn og by.

Øst for Grenåbanen kan der ske omdannelse af småskibshavnens arealer i takt med behovet for fornyelser til erhvervs- og fritidssejladsmæssige formål. Pt. er Fiskerihavnens funktioner under omdannelse og roklubber og dykkerklubber er under flytning og etablering på nye opfyldningsarealer. Generelt skal nye bebyggelser og funktioner tilpasse sig det bevarelsesværdige miljø.

Planen viser forslag til en fremtidigt mulig bebyggelsesmæssig helhed på såvel uudnyttede som hidtil bebyggede arealer. Ved byggelsens udformning skal udvises hensyn til

udsigten mod bugten fra boliger i den eksisterende havnefront.

De viste nye bebyggelsesmuligheder anslås at omfatte i Skovvejs- og Fiskerihavneområdet ca. 8.600 m<sup>2</sup> etageareal og i det nye opfyldningsområde til roklubber mm. ca. 2.500 m<sup>2</sup> etageareal – ialt ca. 11.100 m<sup>2</sup> etageareal.



Modelfotos af områderne omkring småskibshavnene.

Nederst: Ny bebyggelse omkring bassin ved Østbanegården, set fra syd og nord.

Øverst: Bebyggelse til sejl- og roklubber mm. på ny opfyldning syd for Træskibshavnen.



Inspirationsbilleder.



### OMRÅDET IDAG

Småskibshavnens mest markante nabobebyggelse er Klintegården. Neden for skråningen er planlagt en erhvervsbebyggelse, og på højde med Træskibshavnen er en etageboligbebyggelse under opførelse.



Træskibshavnens miljø vidner om et særligt engagement i skibsfart og de redskaber der knytter sig til den. Dens anlæg og bygninger er af den traditionelle art, med beskedne dimensioner og materialer, der er i god harmoni med de fortøjede fartøjer.



Erhvervsbebyggelsen mellem Fiskerihavnens kaj og Grenåbanen. Med sine hidtidige funktioner for fiskerierhvervet og enkelte butikker er den områdets center for aktivitet.

I baggrunden ses Trøjborgs havnefront langs Skovvejen, der danner en bymæssig ramme om havnemiljøet.



Havnebassinet er med sin varierede bebyggelse og som regel livlige trafik af småbåde et farverigt, rekreativt element i Århus. Auktionshallen langs kajkanten ses på baggrund af Skovvejskvarterets boliger og den højtliggende Nordre Kirkegårds træer, der opleves som en del af det omgivende skovlandskab.



Overblik fra Nørreport over den eksisterende havnebebyggelse, den tidligere ophalingsplads med løstrailerparkering og jernbanens arealer.

I baggrunden ses Fiskeri-, Lystbåde- og Træskibshavnene og længere borte Den Permanente neden for de skovklædte skrænter.



Østbanegården foran karréfacaderne, der udgør Nørre Stenbro-kvarterets havnefront. Bygningen lukker Østbanetorvet mod havnesiden og definerer det som en plads i byen.

På havnesiden kan de ikke længere udnyttede dele af sporarealerne indgå i planerne om omdannelse til byformål.



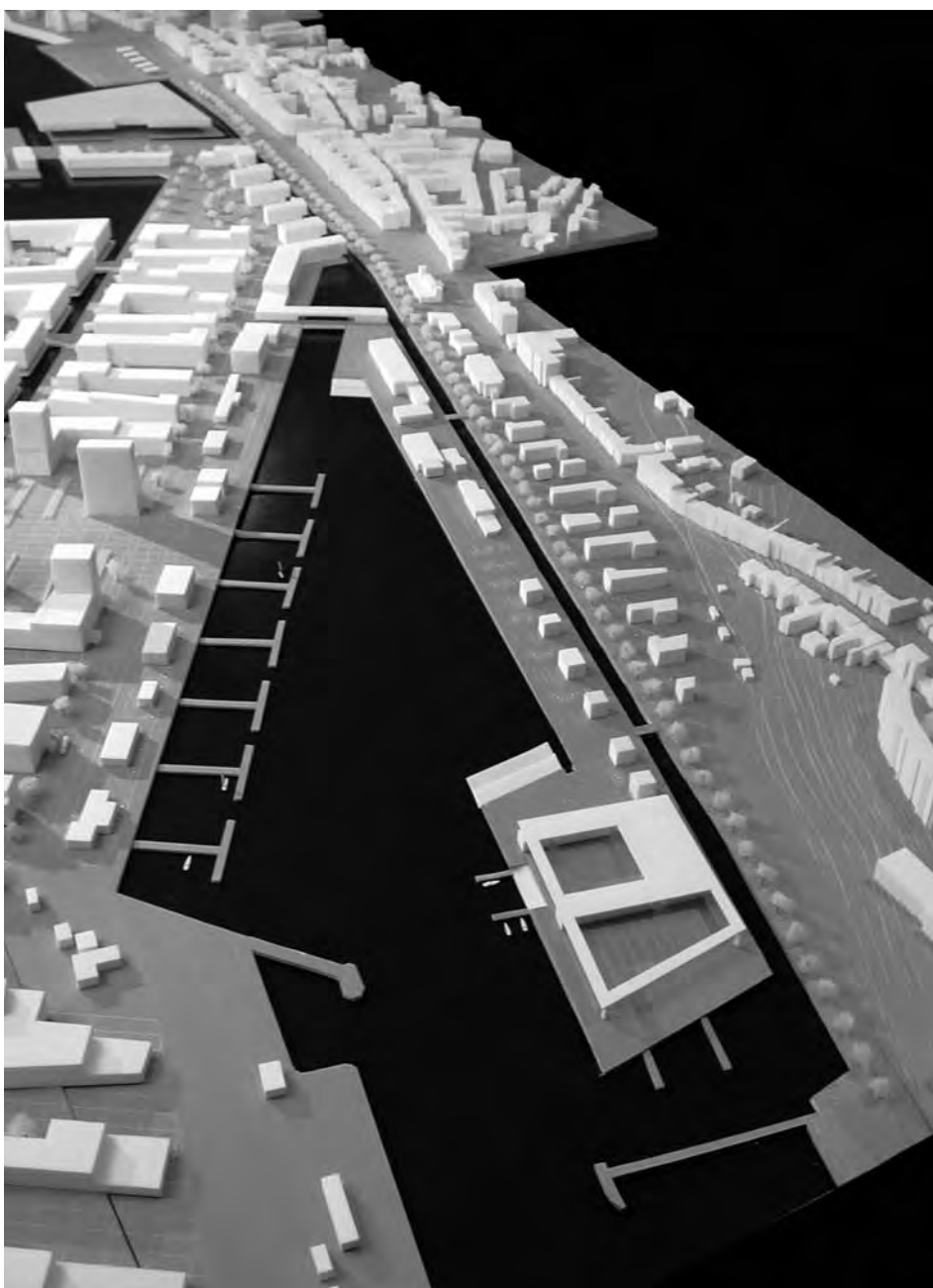
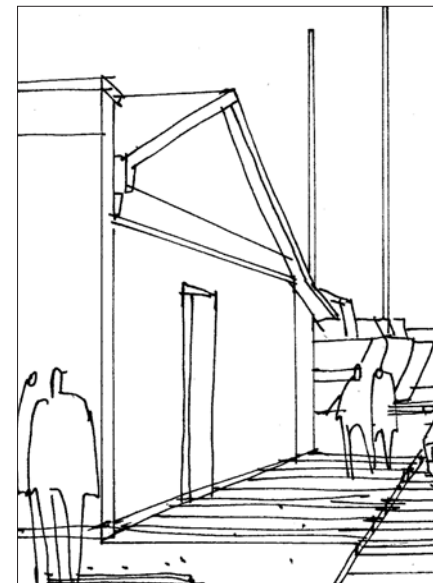
Havnefronten med Mejlborg til venstre.



# Området fra Sibirien til Træsk

## Nye rekreative muligheder

Kanalpromenadens udmunding i nyt bassin ved Østbanegården.



Modelfoto af området med småskibshavnene, hvor de rekreative muligheder intensiveres i forbindelse med ny bebyggelse og andre omdannelser.

De bestående Fiskeri-, Lystbåde- og Træskibshavnes karakter og miljø er udgangspunkt for omdannelser i området omkring Grenåbanen fra Sibirien og nordpå. Nærhed til vand er et hovedmotiv i omdannelserne, hvor mulighederne er til stede. Et andet motiv er forbedret tilgængelighed med offentlige arealer og færdselsmuligheder for byens befolkning, også hvor der indrettes bebyggelser på privat basis.

Med den nye nord-sydgående forbindelse for gående og cyklende som hovedakse vil området som helhed kunne åbnes op for nye oplevelser for den, der bevæger sig igennem området - oplevelser af ny bymæssig aktivitet såvel som af styrkede rekreative udfoldelser, primært med det høje niveau, der i særlig grad kendetegner sejlsportens udøvelse.

For de fremtidige brugere af bygninger eller andre faciliteter i området, vil bidrag til styrkelse af samspillet mellem havn og by og det lokale miljø skulle indgå som en væsentlig forudsætning i forbindelse med etablering i netop denne udvidelse af Århus Midtby.

De nye rekreative muligheder er på denne baggrund at finde i en intensivering af den atmosfære, en småskibshavn forlener et kystnært byområde med. Sejlsport er ikke et nyt fænomen i Århus. Den første egentlige kapsejls på Århusbugten fandt sted i 1866, og med Landsudstillingen i 1909 fik sejlsporten ekstra vind i sejlene, omend den stadig – til forskel fra den populære rosport – var en aktivitet forbeholdt de velbemidlede. Århus Lystbådehavn blev indviet i 1933 og har siden været berømt for især sin landskabeligt smukke, og samtidig bynære beliggenhed. Idag er den det byplanmæssige, traditionsrige aktiv, hvis miljø kan styrkes og danne kerne i og tema for en helt ny bydel.

Lystbådehavnens tidligere oplægningsplads ved Østbanegården er den oplagte mulighed for at forene rekreation med nye byggemuligheder i Midtbyen. Pladsen har om sommeren bl.a. været byens cirkusplads og således – i lighed med Tangkrogen idag – været en del af byens offentlige rum. Den rekreative forbindelse herfra og nordpå vil ligeledes være den oplagte mulighed for at genoplive begrebet Havnepromenade i den nordlige del af Midtbyen.

Set i det turistmæssigt rekreative perspektiv – er det bynære havneareal nord for Sibirien ved roden af Pier 2 af interesse som anløbsplads for krydstogtskibe. En del af opgaven – at etablere nye eller forbedrede rekreative muligheder – er her at skabe den optimale modtagelse af de besøgende og formidling af deres første møde med Havnebyen Århus.



Kanalpromenaden set mod syd, med Fiskerihavnens huse til venstre og ny bebyggelse langs Grenåbanen til højre.

Ved indløbet til småskibshavnene kan opleves det umiddelbare møde med skovklædte skrænter som indramning af bugten.



Træskibshavnen har ikke alene maleriske kvaliteter, men udgør med sin funktion som levende museum og maritimt værksted et væsentligt såvel rekreativt som kulturbevarende element i havnebyen Århus.



Fiskerihavnens miljø er knyttet til andet og mere end blot fritidssejlads. Dog er erhvervselementet stadig under forandring i takt med fiskeriets skiftende muligheder i de omgivende farvande.



Det som regel afslappede miljø knyttet til småbådes vedligeholdelse er en del af det brede, rekreative spektrum i havneområdet.



Inspirationsbilleder.



Foto: Jeppe Aagaard Andersen



Foto: Jeppe Aagaard Andersen



Set fra Lystbådehavnens bådpladser og sejlklubber er bassinet med Skovvejens farverige indramning et uvurderligt, traditionsrigt element i de rekreative tilbud i Århus.



Anløbet af stort dimensionerede krydstogtskibe ved Pier 2, evt. tillige som her Pier 3, hører til havnens overordnede turistmæssige funktioner. Et godt førstehåndsindtryk ved modtagelsen af det store antal turister er en væsentlig opgave for byen.



Området mellem Pier 2 og byens havnefront løser især opgaver i forbindelse med afviklingen af den tunge havnetrafik.



# Området fra Sibirien til Træsk

## Trafikforhold

### TRAFIKBETJENING

Hvad angår biltrafik betjenes området fra Sibirien til Træskibshavnen – sammen med det meget omfattende Nordhavns-område – fra krydset ved Nørreport. Ved denne trafikalt betydende hovedadgang fordeles trafikken via en større rundkørsel, se side 20-21.

Den videre adgang sker ad et nyt forgrenet vejssystem frem mod Træskibshavnen, parallelt med den rekreative forbindelse.

Området vest for Grenåbanen betjenes via Skovvejen.

I den trafikale betjening indgår også Grenåbanen med en station ved Østbanetorget. Grenåbanen vil – ved en opretholdelse af den nuværende driftsform – udgøre en barriere mellem Træskibshavnen og bebyggelse vest for banen, mod Skovvejen.

Gående kan sikres passagemulighed mellem Skovvejen og havnen dels via en eksisterende fodgængerbro og dels via en ny tunnel fra Risskovstien i nord.

### DEN NORD-SYDGÅENDE REKREATIVE FORBINDELSE

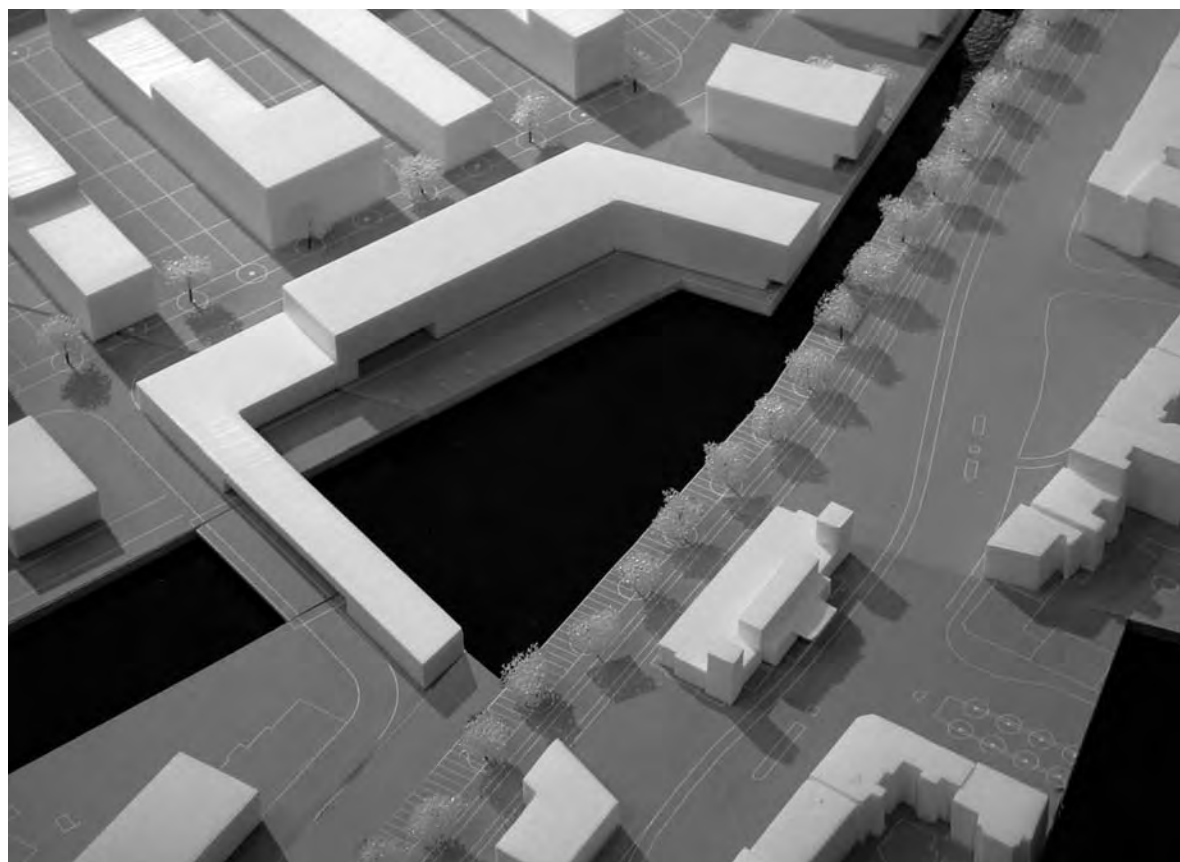
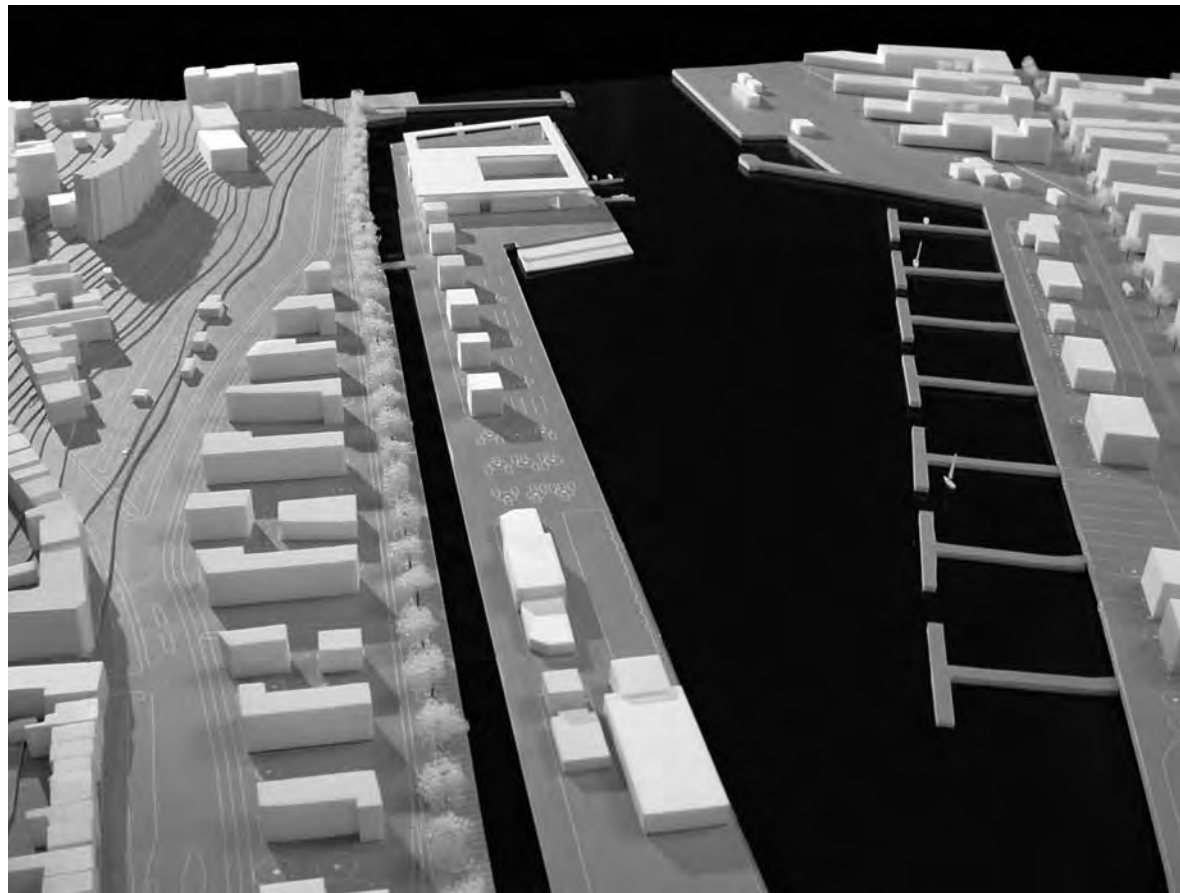
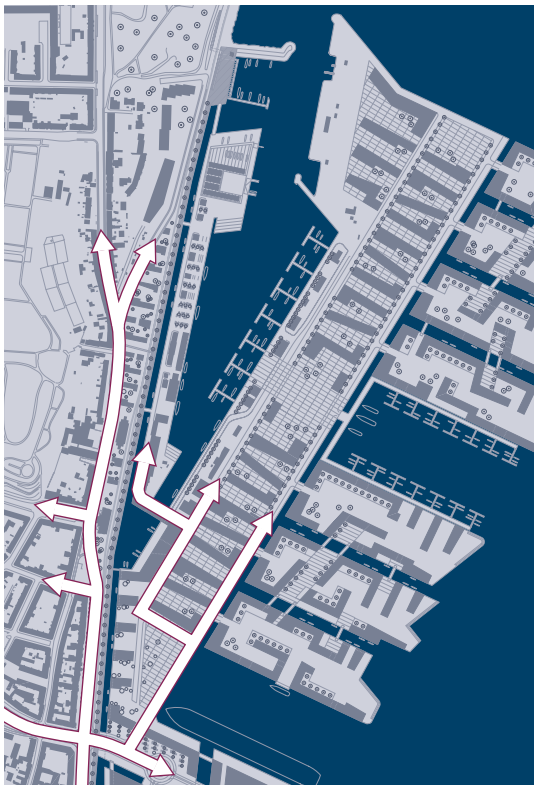
Helhedsplanens forløb af den nye forbindelse er umiddelbart langs Grenåbanens havneside. Arealet er her optaget af diverse bebyggelses-, oplags- og parkeringsfunktioner tilknyttet især Fiskerihavnen. Funktionerne vil skulle finde plads andetsteds i det omfang de stadig er nødvendige.

Risskovstien føres i en ny tunnel under jernbanen ved Træskibshavnen. Her begynder den nord-sydgående forbindelse sit forløb igennem De Bynære Havnearealer. Med sin cykle- og gangsti udgør den fremover valgmuligheden i forhold til Risskovstiens eksisterende forløb mod syd med retning mod Mejlgade-linien.

Med sin karakter af havnepromenade kan den lige linie langs banen blive et attraktivt alternativ, og for især fodgængere vil passable kajkanter og nye pladser med havneatmosfære udgøre yderligere oplevelsesrige færdselsmuligheder.

### PARKERING

På Træskibshavnen kan der i begrænset omfang indpasses offentligt tilgængelige parkeringsanlæg.



Øverst: Kanalpromenaden set mod nord, med Fiskerihavnens huse tilhøjre og ny bebyggelse langs Grenåbanen tilvenstre.

Nederst: Den rekreative forbindelses forløb langs nyt havnebassin ved Østbanegården.

Trafikdiagram.



Overblik over trafikanelæggene i Nørreport/Sibirien-krydset.



Fra Sibirien til Træskibshavnen udgør Grenåbanen en barriere for byens direkte kontakt til havnen. Her umiddelbart nord for Sibirien.



Aralet syd for Østbanegården med eksisterende sporafgreninger til Pier 2 og Nordhavnen. Til venstre pladsudvidelsen ved Mejlborg.



Fiskervej til højre er via Sverrigesgade kørende adgang til Fiskeri- og Træskibshavnene. Det smalle areal mellem vejen og banen nord for Østbanegården anvendes til skiftende formål, her værkstedsbebyggelse.



Det smalle areals bebyggelse til roklub (der flyttes til en ny opfyldning nord for Fiskerihavnen). Set mod nord fra fodgængerbroen over banen.



Det smalle areal set mod syd fra fodgængerbroen. Anvendelsen er præget af behov for udenomsplads til erhvervsfunktionerne på småskibshavnen. Den rekreative forbindelse med promenadefunktion, eventuelt langs en kanal, planlægges at forløbe her.



Mellem Grenåbanen og Træskibshavnens bebyggelse afsluttes den rekreative forbindelse i en tunnel under banen. Den videreføres mod nord i den eksisterende Risskov-sti til Den Permanente.



## En mulig 1. etape

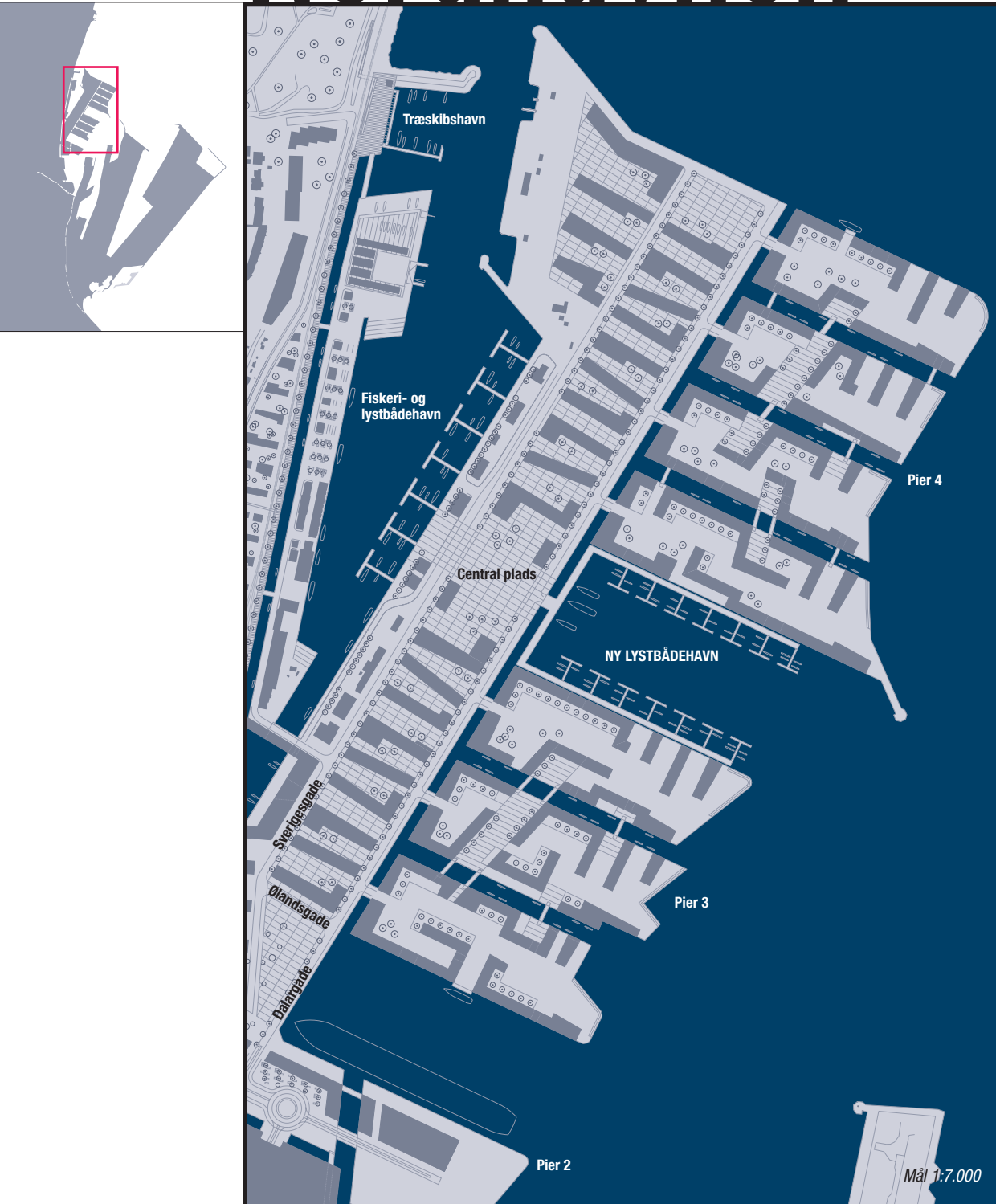
En fuld udnyttelse af områdets sydlige udbygningspotentialer mellem Nørreport og Mejlgedes udmundning i Kystvejen forudsætter en omlægning af den eksisterende vejadgang til Nordhavnen, herunder nedlæggelse af Sverrigesgade på strækningen fra Sibirien til Ølandsgade.

Planen ovenfor viser en mulig første etape af omdannelsen, der omfatter en bebyggelse omkring et nyt bassin ved Østbanegården, et byområde vest for Fiskerihavnen samt en bebyggelse på det nye opfyldningsområde i en nordlig forlængelse af Fiskerihavnen.

Planen viser desuden hvordan omdannelsen kan påbegyndes uden at kanalen i første omgang er etableret. Den rekreative forbindelse er udformet som en promenade.

Nye bebyggelsesmuligheder i den viste 1. etape anslås at omfatte i Østbaneområdet, Skovvejsområdet og opfyldningsområdet henholdsvis ca. 15.000 m<sup>2</sup>, 7.000 m<sup>2</sup> og 2.500 m<sup>2</sup> – ialt ca. 24.500 m<sup>2</sup> etageareal.

# Nordhavnen



## Potentiale

Når Nordhavnens funktioner på længere sigt flytter til Østhavnen, åbnes der mulighed for at omdanne ca. 400.000 m<sup>2</sup> havneareal til byformål.

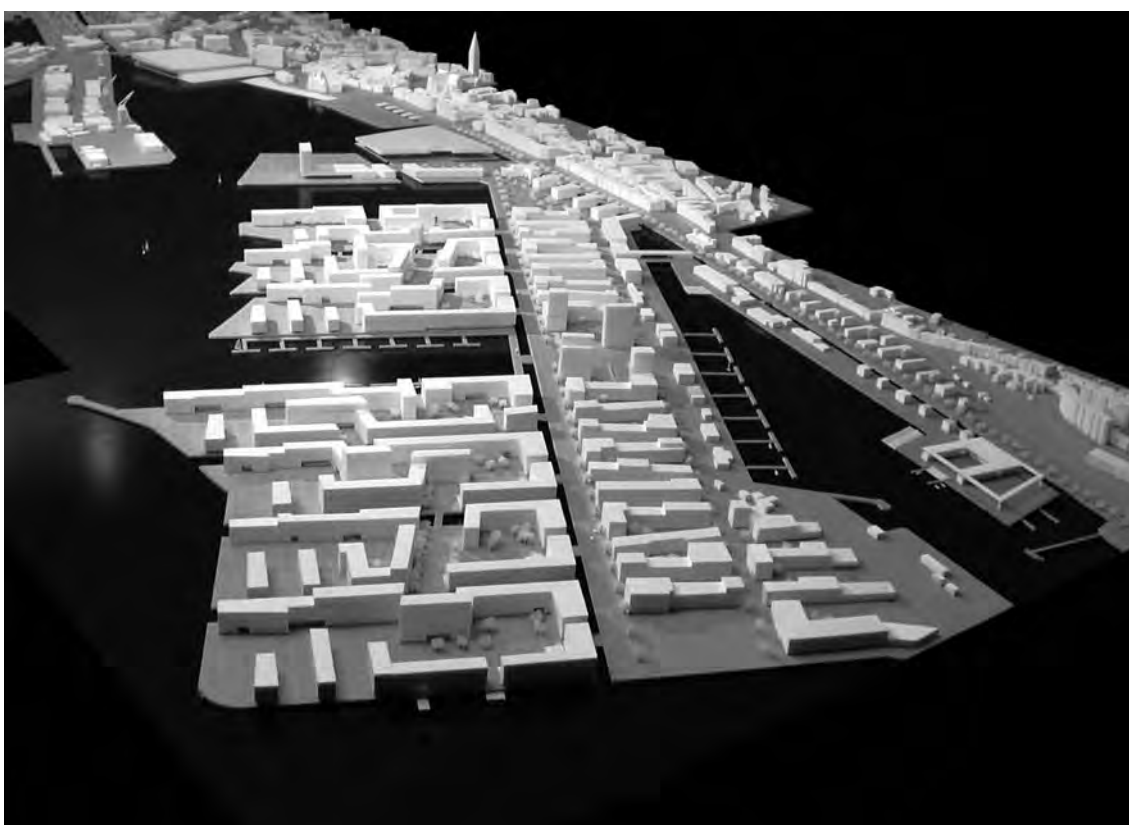
Med beliggenheden direkte ud mod bugten, udgør arealerne et potentiale for at skabe en ny attraktiv bydel, omgivet af vand og i tæt kontakt med rekreative arealer, lystbådehavne osv.

Nordhavnens store flade arealer og rumlige dimensioner byder på mulighed for at bygge i en større skala end den der kendetegner den eksisterende Midtby. Nordhavnen kan hermed i volumen blive en modvægt til de nye erhvervshavnebebyggelser, containerterminalen og de store kraner i Østhavnen.

Nogle væsentlige forudsætninger for udformningen af den nye bydel er at udsigtsmulighederne fra de nye bebyggelser mod bugten udnyttes optimalt og at der fortsat, på dele af arealet, sikres udkig mod havnen og bugten fra den eksisterende by langs havnefronten.

Nye eksperimenterende bebyggelsesformer af høj arkitektonisk kvalitet og byelementer som blandt andet kanaler, broer, torve, pladser, lystbådehavne og husbåde kan medvirke til at give den nye bydel en særlig karakter.

Modelfoto af Nordhavnen.







## Et scenario

Scenariet på kortet til venstre viser hvordan området kan udnyttes til en blanding af boliger og erhverv. Scenariet er blot én af mange muligheder for udnyttelse af arealet og vil skulle videreudvikles i forbindelse med den efterfølgende planlægning. Det kan overvejes om den nærmere fastlæggelse af hoveddisponeringen af arealet og rammerne for udnyttelsen eventuelt skal ske på baggrund af en byplankonkurrence.

Erhvervsbebyggelse, åben og vinkelret på kajkanterne, placeres i den vestlige del af Nordhavnen i et bredt bånd der forløber i området bag Pier 3 og Pier 4.

I den østlige del af Nordhavnen friskæres 7 øer ved hjælp af nord-sydgående og øst-vestgående kanaler. Her placeres boligbebyggelser i et nuanceret slynget forløb, hvorved der både skabes intime, mindre torvedannelser og åbne, større sammenbindende uderum.

Udover at tilføre de nye bydele deres særegne identitet, og med små og store indramninger af udsigt og kig og med adgangsforskelser på tværs af kanalerne, kan der i relation til torvepladserne naturligt placeres udadvendte funktioner som butikker, egnede erhverv og institutioner mv., ligesom langs den boulevard-lignende stamvej mellem erhvervsbebyggelsen og den nord-sydgående kanal.

Den højeste bebyggelse placeres mod vest og bebyggelsen aftrappes gradvist mod øst, brudt af højere boligheder

## Trafikforhold

Nordhavnsområdet vil skulle trafikbetjenes fra krydset ved Nørreport – se side 20-21 – og ved hjælp af et omfattende nyt vejsystem frem til de mange dele af det store byomdannelsesområde.

En efterfølgende nærmere afklaring af bydelens indhold og disponering vil være afgørende for den præcise trafikale be-

omkring de centrale pladser, så det samlede bybillede fremstår med righoldig variation, og hvor hvert kvarter kendetegnes med karakteristiske pejlemærker og bygningsmæssige markeringer. Øerne forbindes ved hjælp af tværgående pladser og broer.

Bydelen indeholder en centralt placeret lystbådehavn beliggende ud for en stor åben plads mellem erhvervsbebyggelserne. Pladsen skal sikre visuel kontakt mellem den eksisterende by og bugten samt mellem den eksisterende og den nye lystbådehavn.

Størrelsesmæssigt svarer Nordhavnsarealerne til et bykvarter som Trøjborg, der med sin karré-bebyggelsesstruktur rummer ca. 3.500 boliger samt butikker og erhvervsvirksomheder.

Det må påregnes at udbygningen af en ny stor bydel på Nordhavnen vil ske over mange år. Udbygningen vil eventuelt kunne ske gradvist startende med en udbygning af de nordligste arealer, samtidig med at der foregår havneaktiviteter i den sydlige del.

De viste nye bebyggelsesmuligheder på det ialt ca. 400.000 m<sup>2</sup> store Nordhavnsareal anslås at omfatte 450-500.000 m<sup>2</sup> etageareal. Heraf er 2/3 boliger. Grundarealet reduceres med de viste kanal anlæg mm.

tyning – herunder muligheder for en kollektiv trafikbetjening.

Der kan, ligeledes i den nøjere disponering af det meget omfattende Nordhavnsområde, være behov for indpasning af større offentligt tilgængelige parkeringsanlæg.



Inspirationsbilleder, der viser intensiv bebyggelse i andre storbyers omdannede havneområder.

Nordhavns Pier 3 set fra Pier 2. Funktionen som containerterminal er ophørt i dette område, og en ny færgeterminal er anlagt.



Overblik over Nordhavnen fra Nørreport-krydset med de trafikale anlæg i forgrunden.



Færgeterminalens nye betalingsanlæg på Pier 3.



Nærbillede af Lodstårnet, der ses som Nordhavns vartegn på det øverste billede. Lodstårnet, der er fra 1953-55, er et bevaringsværdigt element i forbindelse med en bymæssig omdannelse af Nordhavnen.



En nyere, markant bygning er Shippinghuset ved Sverigesgade.



Hovedindholdet på Nordhavnsarealerne iøvrigt er containerstabler i karrélignende blokke, der til stadighed er under omdannelse. De kan ses som en visualisering af fremtidig bebyggelse.



Arealerne omkring Sverigesgade er præget af rullende gods og mindre bevaringsværdig bebyggelse.



# Strandvejs- og Tangkrogområdet

## Tangkrogen

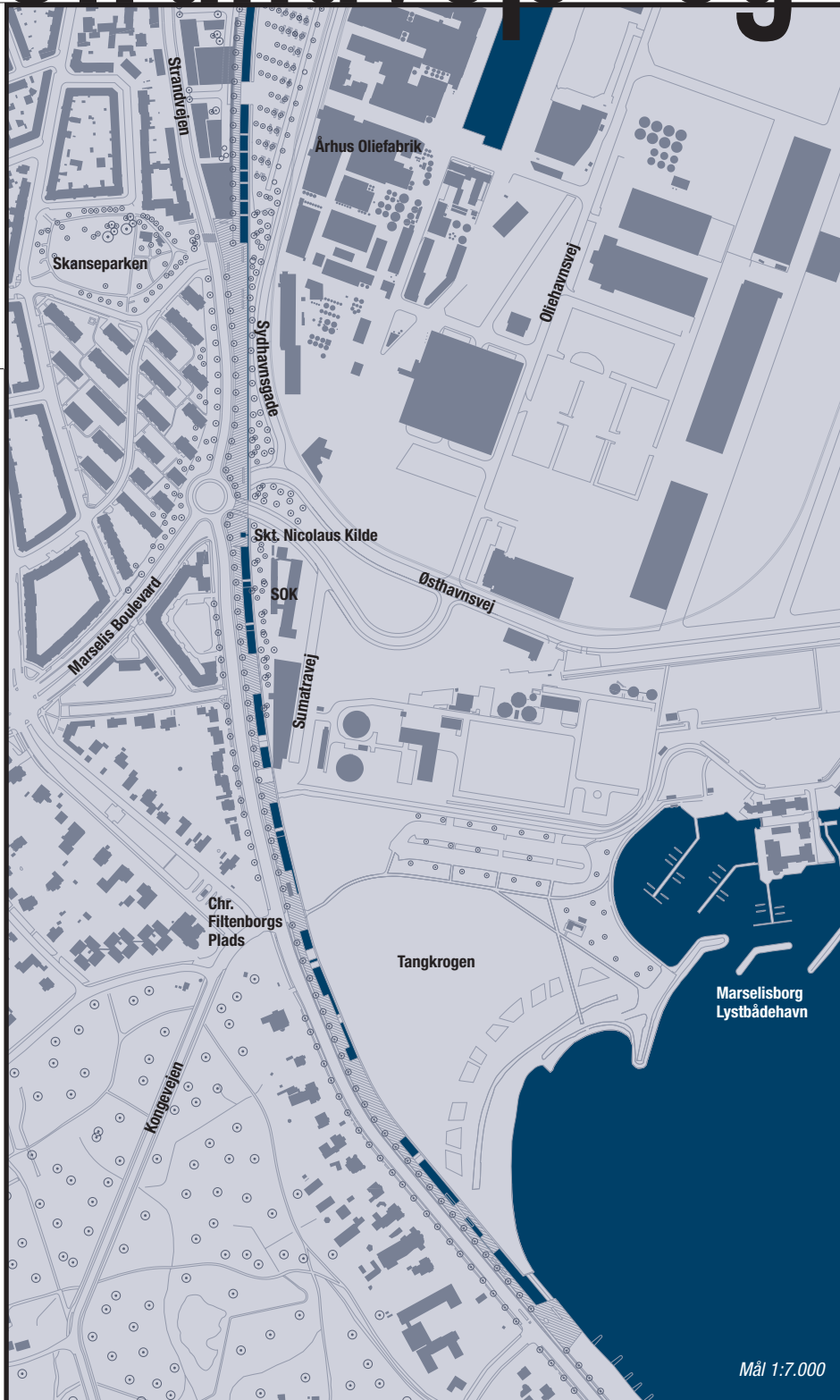
Den rekreative forbindelse fra Riis Skov i nord til Marselisborgskovene i syd forløber på den sydligste strækning langs Strandvejen og udmunder som landskabselement i strandområdet syd for Tangkrogen.

Helhedsplanen forudsætter ikke på denne strækning en bestemt udformning af vandmotivet, der generelt ledsager den rekreative forbindelse. En landskabsbearbejdning vil her kunne tage afsæt i elementer der karakteriserer området, herunder kystens fysiske karakter, foruden den traditionelle anvendelse af allétræer langs Strandvejen.

Mødet mellem land og vand er det karakteristiske oplevelsesindhold for den der færdes i Tangkrogområdet. De markante, under de skiftende vejrlig mere eller mindre overskyllende kystsikringssten, er et eksempel på konkrete landskabselementer, som via en bearbejdning kunne tilføre stiforbindelsen et levende element af vand, uden at dette som f.eks. en kanal eller et bassin er afhængig af fastlagte bund- og overfladekoter.

Planen antyder en række indrammede felter i forlængelse af kanaltracéet fra Midtkraftområdet og den nye plads ved Skanseparken, som for så vidt angår både bearbejdning og indhold kan gives vidt forgrenede udtryk. Fra lave ferskvandsbassiner, 'våde sten', siv i vand o.lign. til varierede overfladebehandlinger, sten, sand, lyskilder osv.

Det nord-sydgående stiforløb har over Tangkrogen forbindelse mod øst til Marselisborg Lystbådehavn, og vil i den store havnesammenhæng fremtidig kunne forlænges 2 km ud i bugten i form af en promenade på sydsiden af den nye Østhavn.



## Den rekreative forbindelse

De Bynære Havnearealers smalleste afsnit er området fra Slagtehusområdet og sydpå til Tangkrogen.

Bredden af det udpegede areal til omdannelse varierer fra 20 til 40 m, inklusive det østlige fortovsareal langs Strandvejen, der forløber 5-6 m over havnens niveau. Højdeforskellen optages af en skråning med træer, som indrammer Strandvejen og skærmer for udsyn over det blandede billede af erhvervsbebyggelser, trafikanelæg og oplagspladser på havnearealerne.

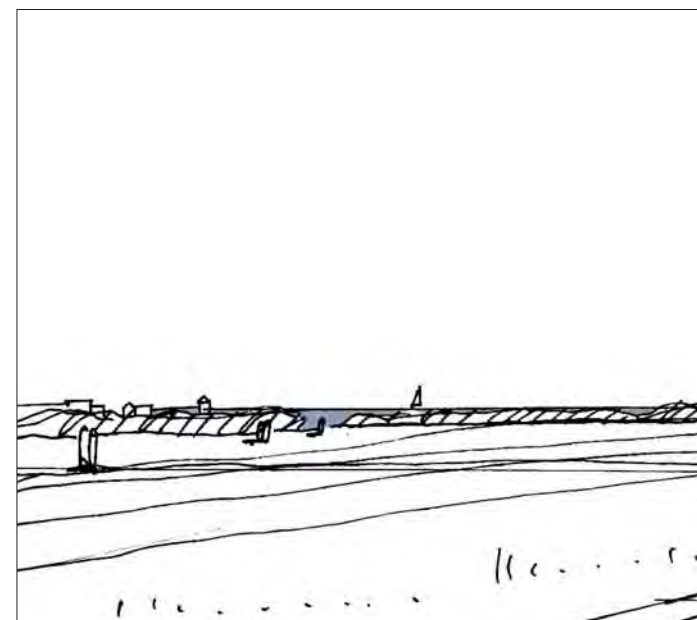
Langs skråningens fod findes mindre, beplantede arealer, af hvilke det lille anlæg omkring Skt. Nicolaus Kilde er det væsentligste af interesse for offentligheden. Midt på strækningen afbrydes det beskrevne profil af betonindfatningen, hvor Marselis Boulevards tunnelanlæg munder ud i havneniveauet.

På dette grundlag er Helhedsplanens opgave af en anden art end i de øvrige, mere direkte byrelaterede afsnit. De eksisterende erhvervsbebyggelser og Søværnets Operative Kommando umiddelbart øst for den sydlige del af strækningen vil kun på meget langt sigt eventuelt kunne forventes at indgå i en byomdannelse.

En udbygning med cyklesti af den eksisterende færdselsmulighed for fodgængere, fortovet langs Strandvejen, er foreløbig den eneste mulighed for et kontinuert forløb af den gennemgående, rekreative forbindelse fra nord til syd, som er et primært element i Helhedsplanen.

Det vandmotiv, der tilstræbes at følge den rekreative forbindelse, vil på denne strækning ikke kunne opnå den status af 'kanal', som er en nærliggende mulighed inden for de øvrige Bynære Havnearealer. Der vil dog i en første fase kunne tilstræbes et eller flere landskabsarkitektoniske udtryk for vandmotivet, der med en vis symbolværdi fuldender den tilstræbte målsætning fra nord til syd.

Det rekreative forløb er på dette grundlag på kortet vist ledsaget af en signatur for tilstedeværelsen af vandmotivet, der vil kunne bearbejdes varierende med de udfordringer de enkelte afsnit frembyder. I lighed med kanalmotivet på Slagtehusarealet vil en nyttiggørelse af overfladevand fra byen eventuelt kunne finde sted på strækningen.





# Trafikforhold

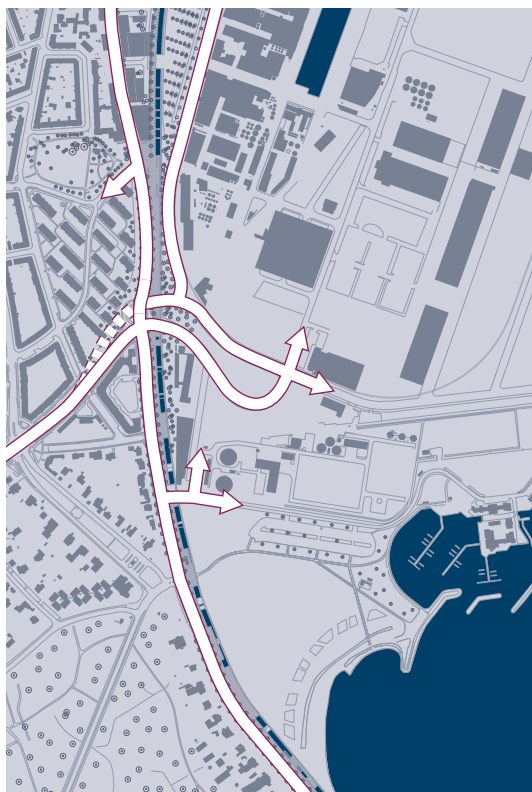
### NY INDRETNING AF ADGANG TIL ÅRHUS HAVN

Marselis Boulevard vil på sigt udgøre hovedadgangen til den fremtidige Århus Havn. Herved adskilles de fremtidige adgange til henholdsvis De Bynære Havnearealer og den fremtidige erhvervshavn. Fra hovedadgangen vil der være videre forbindelse ad Østhavnsvej og Oliehavnsvej til eksisterende Østhavn, ny Containerhavn og planlagte nye havneområder samt med forbindelse ad Sydhavnsgade til Oliefabrikkerne, Kompieren og Mellemarmen.

Der forudsættes i den forbindelse anlæg af en tunnel i Marselis Boulevard – tidsmæssigt sammenfaldende med en fuldstændig udflytning af Containerterminalen i Nordhavnen.

Både tunnel under Marselis Boulevard samt krydset Marselis Boulevard/Strandvejen vil skulle tilsluttes havnevejnettet i et nyt tilslutningsanlæg ved den eksisterende Strandvejstunnel. Sidstnævnte ved en ny vejforbindelse fra krydset (eventuelt en rundkørsel) på Strandvejen og frem til krydset Østhavnsvej/Oliehavnsvej. Sumatravejs tilslutning til Østhavnsvej vil i en sådan løsning skulle lukkes, hvorved Sumatravej alene betjener Marselisborg Lystbådehavn og bygninger/funktioner langs vejen.

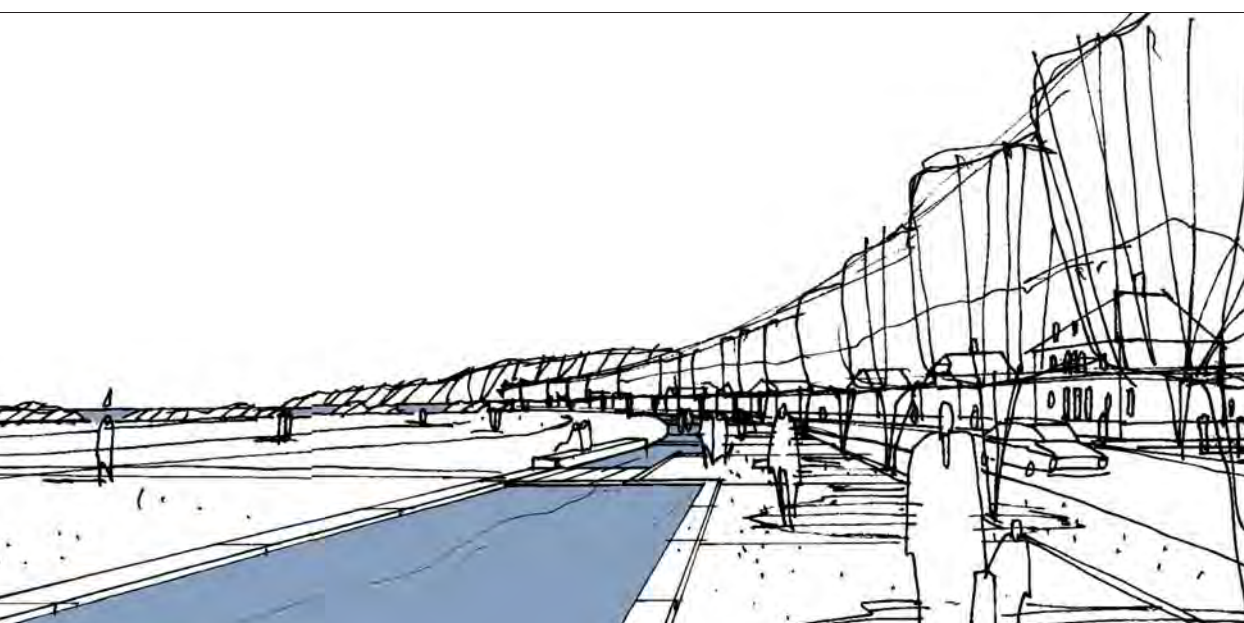
I forbindelse med en ombygning af denne hovedadgang til havnen vil godssporet med fordel kunne forlægges fra vestsiden til østsiden af Sydhavnsgade umiddelbart nord for området, hvor sporet i dag krydser Marselis Boulevard.



Trafikdiagram.



Inspirationsbilleder.



Den rekreative forbindelses forløb langs Tangkrogen.

Skanseparken formidler overgangen mellem Strandvejens ældre karréer og de nyere boligbebyggelser mod syd.



Udsigten over Strandvejen mod Sydhavnens erhvervsbebyggelse fra Strandparkens højere terrænniveau.



Marselis Boulevard's tunneludmunding i krydset Sydhavnsgade/Østhavnsvej.

På sydsiden af den krumme Østhavnsvej ses havnesporet og vigesporet for Oliehavnsstrafikken, der forløber mod syd i en tilgroet kløft mellem havnebygningen og Strandvejen.



Sporniveauet set mod syd, til venstre Søværnets Operative Kommando og til højre bag banehegnet parkanlægget med Skt. Nicolaus Kilde.



Invitation på Strandvejens niveau til besøg i parkanlægget med Skt. Nicolaus Kilde.



Sumatravejs tilslutning til Strandvejen, hvor en fremtidig nord-sydgående rekreativ forbindelse udmunder i Tangkrogen. Til venstre boligbebyggelsen Kildegården.



Marselisborg Lystbådehavn ved Tangkrogen har vid udsigt over bugten og den skovklædte sydkyst.



# Planlægningsmæssige forudsætninger

## Citater fra gældende

### HANDLINGSPLAN FOR DE BYNÆRE HAVNEAREALER

#### FORUDSÆTNINGER FOR FASTLÆGGELSE AF VISIONER OG STRATEGIER

En række forudsætninger er lagt til grund for udarbejdelsen af *Handlingsplan for De Bynære Havnearealer*. Forudsætningerne har forskellig karakter. Nogle forudsætninger er indarbejdet fordi Århus Byråd tidligere har truffet beslutninger, som har indflydelse på planlægningen, andre forudsætninger er medtaget, fordi Staten har besluttet – eller planlægger – en konkret udvikling, som har indflydelse på planlægningen.

#### FORUDSÆTNING NR. 1 [OVERORDNEDE HENSYN]

Af *Kommuneplan 2001* for Århus Kommune fremgår, at der skal tages en række principielle hensyn i forbindelse med byomdannelsen af De Bynære Havnearealer. Omdannelsen skal tage udgangspunkt i følgende:

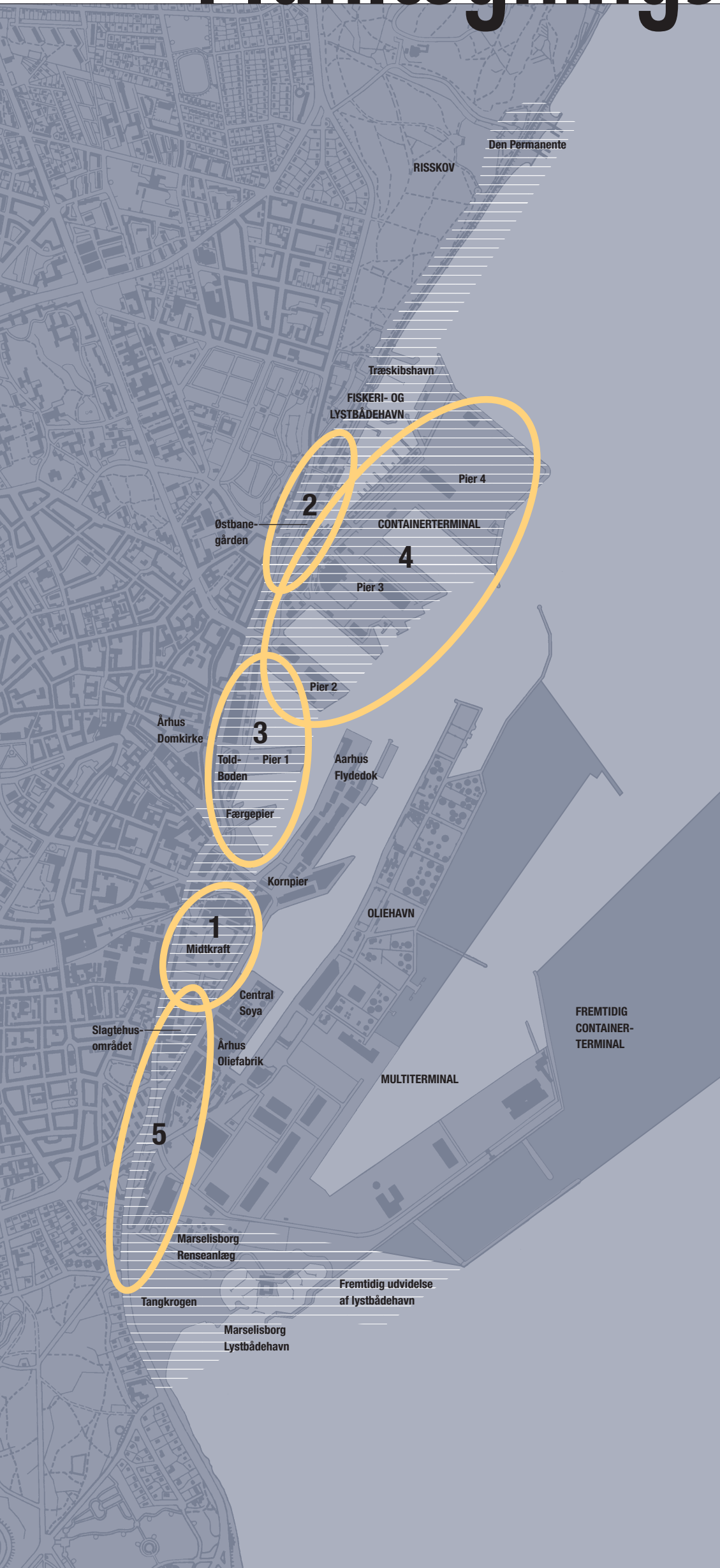
- "At skabe en bedre sammenhæng mellem byen og havnen/bugten og mellem de rekreative områder mod nord og syd.
- At respektere de nuværende erhverv på havnen samt at tage hensyn til deres udviklingsmuligheder.
- At operere med realistiske etaper, der på en gang forener hensyn til den overordnede økonomi, byen, erhvervene på havnen og infrastrukturen. Etaperne skal tilrettelægges, så der opnås størst mulig fleksibilitet og mulighed for løbende justeringer.
- At tage hensyn til udviklingen af en robust infrastruktur.
- At respektere og tage hensyn til miljøet og funktionerne omkring den gamle Fiskeri- og Lystbådehavn samt Træskibshavnen".

Som supplement til kommuneplanens principielle hensyn er det forudsat, at Århus Havn fortsat skal have mulighed for at blive drevet som en aktiv, udviklingsorienteret og konkurrencedygtig erhvervshavn. I den sammenhæng bør bemærkes, at Nordhavnens omdannelse til byformål (der henvises til forudsætning nr. 4) aktualiserer behovet for ibrugtagning af nye arealer i Østhavnen. Det kan således fremskynde den udvikling, der er skitseret i regionplanens byhavnsalternativ, se side 38.

#### FORUDSÆTNING NR. 2 [OVERORDNET VEJADGANG TIL ÅRHUS HAVN]

Af ad hoc udvalgets handlingsplan i tilknytning til vedtagelsen af Masterplanen for Århus Havn, som blev vedtaget af Århus Byråd i december 1997, fremgår blandt andet følgende:

- "at der senest samtidig med den fuldstændige flytning af containerterminalen fra Pier 4 til Østhavnen (formentlig omkring år 2012), er en færdigbygget, lukket tunnel under Marselis Boulevard på strækningen fra havnen til vest for Skanderborgvej. Anbefalingen skal ses i lyset af, at der i tilknytning til etape 2, sker en markant ændring i trafikmønstret", og
- "at projekteringen af tunnelanlægget påbegyndes senest, når der skønnes at være 4 år tilbage til flytningen af containeromsætningen fra Pier 4 til den nye containerterminal. (Det vil sige, at projekteringen forventes at blive påbegyndt omkring år 2008)".



# ætninger

## planlægning

Af hensyn til afvikling af tung trafik til Nordhavnen bygger forudsætningen vedrørende vejadgang til havnen på, at den interne havneforbindelse (Nordhavnsgade) opretholdes, indtil der er sket en fuldstændig udflytning af den eksisterende containerterminal. Når Nordhavnen overgår til byformål forudsættes, at den samlede nord-sydgående trafik langs havnefronten kan afvikles på et vejanlæg i terræn med 2 spor i hver retning i det eksisterende tracé (Kystvejen/Skolebakken).

Hverken trafikale, tekniske eller økonomiske hensyn taler for en tunnellægning af en sådan vejforbindelse på strækningen mellem Nørreport og Europaplads. Barrierevirkninger mellem eksisterende og nye byområder forudsættes primært minimeret gennem reguleringer af trafikken og niveaufri krydsninger for den lette trafik.

### FORUDSÆTNING NR. 3 [GRENÅBANEN]

Det er lagt til grund, at Grenåbanen i dens nuværende form (linieføring, tungt materiel) formentlig vil blive opretholdt i en længere årrække. Dette skal ikke mindst ses i lyset af den fortsatte godstransport til Århus Havn og Djursland. I samme retning trækker den statslige aftale af 30. marts 2001 om udmøntning af den statslige pulje til nærbaner ved Århus og Aalborg, hvoraf det fremgår, at Grenåbanen – nærbanebetjening mellem Århus og Hornslet – skal forbedres/opprioriteres. Det vil ske i form af følgende:

- "Hastighedsopgradering fra 30 km/t til 70 km/t på strækningen Europaplads-Østbanetorvet og fra 75 km/t til 100 km/t på strækningen Østbanetorvet-Hornslet-Ryomgård.
- Etablering af transversal med henblik på samdrift mellem Odder- og Grenåbanen.
- Indsætning af nye nærbanetog på hele strækningen Århus-Grenaa.
- Indtil videre MR-materiel som myldretidssupplement".

Udmøntning af nærbanepuljen vurderes at forbedre den kollektive trafik på strækningen Århus-Hornslet. En opprioritering af nærbanen kan imidlertid indebære, at Grenåbanens barriereeffekt mellem havn og by forøges. Barriereeffekten har betydning for kvaliteten og dermed værdien af omdannelsesområderne. Der er således tale om et reelt dilemma mellem hensynet til den kollektive trafik (togene) og ønsket om mindst mulig barriereeffekt.

På længere sigt – når godstogene til Nordhavnen er fjernet – øges muligheden for en eventuel omdannelse af Grenåbanen, f.eks. i form af at den på strækningen fra 'Den Permanente' til Europaplads/Spanien drives som letbane (uden bomme og afspærringer).

### FORUDSÆTNING NR. 4 [RESULTAT AF BYPLAN-IDÉKONKURRENCEN]

Byplan-idékonkurrencens resultater er blevet inddraget som inspirationsgrundlag. På den baggrund er følgende forudsat:

- "Nordhavnen inddrages til byformål.
- Der etableres en rekreativ/'blød' forbindelseslinie fra nord til syd.
- Der etableres et havnebyrum med en havneplads ved Toldboden, eventuelt flankeret af 2 markante byggerier/-bastioner."

### FORUDSÆTNING NR. 5 [FÆRGEPIEREN OG PIER 1]

Ombygningen af Pier 3's sydlige arealer til færgeterminal indebar, at Mols-Liniens kombifærger forlod Færgepieren og Pier 1 i april 2002. Umiddelbart herefter kan området principielt anvendes til byformål. Indtil der er truffet beslutning herom, forudsættes området anvendt til havnerelaterede formål.

## KOMMUNEPLAN 2001 – HOVEDSTRUKTUREN

### BYOMDANNELSE I FLERE ETAPER

For den kommende byomdannelse er der taget afsæt i en 'grov' etapedeling, der kun signalerer, hvad der kan tænkes at blive omdannet på kortere henholdsvis længere sigt med udgangspunkt i de foran anførte forudsætninger. 1. etape er de områder, der er udlagt til byformål eller foreslås overført til byformål på det kortere og mellemlange sigt. 1. etape omfatter (se kortet side 36):

#### Område 1 – Midtkraftarealerne

Området skal først og fremmest fungere som en zone mellem erhvervene på Østhavnen og city- og boligområderne mod vest.

Den igangværende planlægning for området fortsættes med henblik på realisering af planerne om Filmby Århus.

#### Område 2 – Området bag Østbanetorvet og naboarealerne til Fiskeri-, Lystbåde- og Træskibshavnen

Den eksisterende småbebyggelse forudsættes fastholdt samtidig med, at der åbnes mulighed for integration af ny bebyggelse. Det skal i den sammenhæng vurderes, om der kan/bør etableres et bassin bag ved Østbanetorvet. Syd for Lange-liniprojektet kan der eventuelt blive tale om supplerende bebyggelse på byarealerne, der kan medvirke til en aktivering af småskibshavnens sammenhæng med byen.

Området er udlagt til samme formål som hidtil – erhvervsformål, fiskerihavn og til rekreative formål såsom lystbådehavn, roklub og dykkerklub mv. Generelt gælder, at en omdannelse skal respektere miljøet og funktionerne omkring den gamle Fiskeri-, Lystbåde- og Træskibshavnen.

#### Område 3 – Området fra Nørreport til Europaplads, inklusive Pier 1

Der sigtes mod en omdannelse til et nyt havnebyrum og en ny havneplads, der via Skolegyde funktionelt hænger sammen med Bispetov og Store Torv mv. I den efterfølgende detaljerede planlægning foretages en vurdering af fordele og ulemper ved hel eller delvis fjernelse af Pier 1 og Færgepieren. En omdannelse af hele område 3 forudsætter, at havnevejen

## DET HİDTİDİGE PLANLÆGNİNGSFORLØB

### MASTERPLAN FOR ÅRHUS HAVN

Masterplan for udbygning af Århus Havn behandlet af Byrådet i december 1995.

### VVM RAPPORT OM UDVIDELSE AF ÅRHUS HAVN OG REGIONPLANTILLÆG NR. 1 TIL REGIONPLAN 97

På baggrund af en revideret Masterplan udarbejdes en VVM-rapport (maj 1997) der belyser miljøkonsekvenserne af en eventuel havneudbygning samt et regionplantillæg (august 1997) om udvidelse af havnen. VVM-rapport og regionplantillæg fremlægges samlet til offentlig debat i efteråret 1997. Regionplantillægget vedtages endeligt i marts 1998.

### TİLLÆG NR. 131 TIL KOMMUNEPLANEN VEDRØRENDE UDVIDELSE AF ÅRHUS HAVN

Forslag til kommuneplantillæg vedrørende udvidelse af Århus Havn fremlægges offentligt i efteråret 1997 og vedtages endeligt af Byrådet december 1997. Samtidig vedtager Byrådet Handlingsplan i tilknytning til Masterplanen, som blandt andet vedrører den sydlige vejforbindelse til havnen.

### OFFENTLİG DEBAT OM DE BYNÆRE HAVNAREALER

I efteråret 1998 gennemføres en offentlig debat om De Bynære Havnearealer. Det er Byrådets intention at der blandt andet på baggrund af de ideer og synspunkter der fremkommer under den offentlige debat, skal udskrives en byplan-idékonkurrence.

### BYPLAN-IDÉKONKURRENCE

I efteråret 1999 gennemføres en byplan-idékonkurrence. Kommunen modtager 150 bidrag, hvoraf en væsentlig del er fra udlandet. Dommerkomiteen udvælger ét til 1. præmie, to til 2. præmie og to til 3. præmie. Desuden indkøbes fem forslag og altså i alt udpeges ti, hvis ideer kan lægges til grund for det videre arbejde.

### RESULTATET AF KONKURRENCEN OM DE BYNÆRE HAVNAREALER TIL DEBAT

De ti udpegede forslag fra byplan-idékonkurrencen fremlægges til offentlig debat maj-juni 2000.

### KOMMUNEPLAN 2001 OG HANDLİNGSPLAN FOR DE BYNÆRE HAVNAREALER

I december 2000 godkender Byrådet forslag til Kommuneplan 2001 til offentlig fremlæggelse. Byrådet beslutter i den forbindelse at der samtidig med vedtagelsen af kommuneplanen skal vedtages en særskilt handlingsplan for udviklingen af De Bynære Havnearealer. Byrådet vedtager i december 2001 Kommuneplan 2001 samt Handlingsplan for De Bynære Havnearealer endeligt.

# Planlægningsmæssige forudsæ

ikke længere er nødvendig. På det korte sigt vil der dog kunne ske en udvikling på dele af området, f. eks. området omkring Honnørkajen. Det samlede område er givet status som Cityformål.

De angivne omdannelsesmuligheder for områderne 1-3 forudsætter, at der udarbejdes såvel kommuneplantillæg som lokalplaner, før udnyttelse af byggemuligheder mv. kan finde sted.

2. etape er de områder, der på længere sigt forventes at kunne indgå som fremtidige omdannelsesområder. 2. etape omfatter:

## Område 4 – Nordhavnen og Pier 2

Der sigtes mod, at Nordhavnen og Pier 2 omdannes til nye bydele med en blanding af erhverv, boliger og andre citynære formål.

Det vil nærmere blive undersøgt, hvordan der kan igangsættes en etapevis omdannelse, herunder eventuelt om der kan ske en udbygning på det kortere sigt på dele af arealerne.

## Område 5 – Fra Slagtehusarealerne til Tangkrogen

Området skal først og fremmest fungere som en zone mellem erhvervene på Østhavnen og boligområderne mod vest. På sigt kan der blive tale om at disponere dele af arealerne til et grønt strøg med spredt bebyggelse til erhvervsformål. Herudover forudsættes de væsentlige eksisterende bebyggelsesstrukturer bevaret.

## HANDLINGSPLAN FOR DE BYNÆRE HAVNEAREALER

### STRATEGIER

- 1 Den ønskede udvikling på De Bynære Havnearealer herunder udvikling af Nordhavnen fremmes mest muligt ved, at der hurtigst muligt igangsættes konkrete initiativer på de områder, hvor der ikke er konkrete forhold, der taler imod en hurtig igangsætning.
- 2 Udviklingen af De Bynære Havnearealer tilrettelægges som en kontinuerlig proces, hvor der hele tiden er gang i et eller flere delprojekter/udviklingsarbejder.
- 3 Omdannelsen af De Bynære Havnearealer til byformål sker i et afbalanceret tempo både af hensyn til havnen som erhvervsvirksomhed (fysiske og økonomiske muligheder og begrænsninger) og af hensyn til den generelle byudvikling i Århus, herunder hvor mange nye boliger er der på årsbasis ønske om og behov for, og hvor skal de placeres (havnen, godsbanearalerne eller andre steder).

4 Der etableres en rekreativ/'blød' forbindelseslinje fra nord til syd. Forbindelseslinjen har forskellige udtryksformer på de enkelte delområder således, at den på bedst mulig måde (arkitektonisk, funktionelt mv.) passer ind i det øvrige by- og havnemiljø. Som hovedprincip indeholder forbindelseslinjen et stiforløb for de bløde trafikanter.

5 På sigt skabes et nyt havnebyrum med plads til havneaktiviteter og en havneplads, som bliver et af de vigtigste rum i byen. Rummet og pladsen vil være naturlige lokaliseringsmuligheder for publikumsorienteret byggeri. I den sammenhæng forudsættes, at man som udgangspunkt holder fast i vinderforslagets idé om at etablere 2 markante byggerier/bastioner i område 3, jvf. kortet (side 36). Det forudsættes dog, at det er foreneligt med havnens aktiviteter (hurtigfærger, krydstogtskibe mv.) samt KFK's og DLG's virksomhed. Mellemarmen skal således fastholdes som et område til havneerhverv. Det forudsættes ligeledes, at Pier 2 bevares, og at de 2 bastioner etableres i nye byggefelter dels syd for Pier 2 og dels ud for Europaplads.

### STRATEGI FOR ØKONOMISK BÆREDYGTIGHED

6 Omdannelsen af De Bynære Havnearealer sker i et realistisk tempo for at skabe økonomisk bæredygtighed både på kort og langt sigt for havnen, kommunen og potentielle investorer. Muligheder og begrænsninger for en etapevis omdannelse undersøges.

### STRATEGI PÅ INFRASTRUKTUROMRÅDET

7 Grenåbanen integreres i omdannelsen af De Bynære Havnearealer og dens barriereeffekt mellem by og havn søges på længere sigt minimeret, f.eks. i form af at den på strækningen fra 'Den Permanente' til Europaplads/Spanien drives som letbane (uden bombe og afspærringer).

8 Der arbejdes fortsat for at få etableret en tunnel under Marselis Boulevard, herunder at få tilvejebragt finansiering.

9 Der arbejdes for en nord/sydgående vejforbindelse – i det eksisterende tracé (Kystvejen/Skolebakken) dvs. mellem husfacader og Grenåbanen – med et tværsnit, der indeholder kørebanearealer med 2 spor i hver retning. Formålet med denne vejforbindelse er at betjene lokal trafik og trafik til og fra City. Bortset fra busser og nødvendige vareleverancer skal vejforbindelsen ikke bære væsentlig tung trafik. Vejens fysiske udformning skal dels sikre, at den ikke er attraktiv for gennemkørende trafik, dels reducere barrierevirkningen for fodgængere mellem by og havn. Gennemkørende trafik mellem nord og syd forudsættes flyttet til ringgade-/ringvejssystemerne.

10 Der arbejdes for at sikre en vis parkeringskapacitet i tilknytning til De Bynære Havnearealer. Det skal ske i form af 1-2 enkeltstående og let tilgængelige p-anlæg centralt i forhold til City.

11 Der etableres niveaufrie overgange mellem by og havn for de bløde trafikanter.

### STRATEGI FOR BY- OG HAVNEMILJØET SAMT TILGÆNGELIGHED

12 Det rekreative, bebyggelsesmæssige og funktionelle samspil mellem by og havn sikres blandt andet ved, at udvalgte havnefunktioner forbliver på De Bynære Havnearealer.

13 Det nuværende miljø og funktionerne i og omkring den gamle Fiskeri- og Lystbådehavn samt Træskibshavnen respekteres.

14 I alle områder, der omdannes til byformål, sikres offentlig adgang til udendørs arealer, også hvor der eventuelt gives mulighed for erhvervsbyggeri.

### STRATEGI FOR ÆSTETISK KVALITET

15 Placering og udformning af nyt byggeri afvejes i forhold til udsigten over havn og bugt fra den eksisterende by.

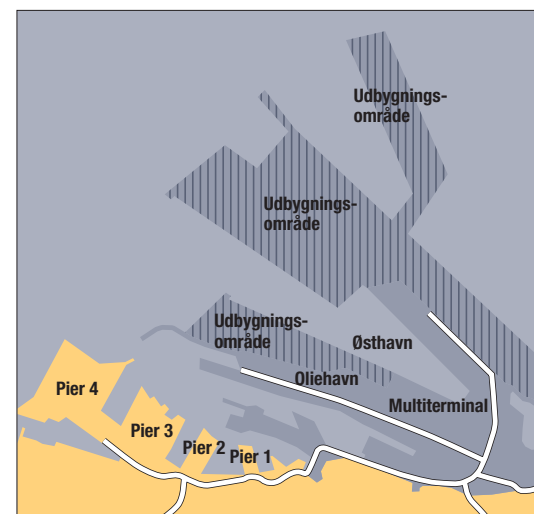
16 De bygningsmæssige kvaliteter omkring Toldboden og Pakhus 13 underbygges og bevares.

17 Etablering af byrum og opførelse af nyt byggeri forudsættes at ske under iagttagelse af høje kvalitetskrav og på en sådan måde, at omgivelser og bebyggelse udgør en helhed.

## REGIONPLAN 2001

Århus Amt har i Regionplanen under *Retningslinier for udvikelse af Århus Havn* opstillet forudsætninger for en mulig byorienteret anvendelse af Nordhavns- og inderhavnsarealerne.

En mere bynær anvendelse af disse områder forudsætter dels, at der i kommuneplanen fastlægges rammer med sigte på at opnå et forbedret samspil mellem havn og by, dels at der udlægges yderligere havnearealer sydøst for Østhavnen, i princippet som vist på kortet herunder. Arealudlægget er ikke medtaget i Kommuneplan 2001.



Regionplan 2001 Århus Amt. Alternativ 5, Byhavnen.

## Bevaringsværdige bygninger og miljøer

### BEVARINGSVÆRDIGE BYGNINGER

Helhedsplanen for De Bynære Havnearealer omfatter områder med bygninger, der repræsenterer et bredt spektrum af bevaringsværdighed. En del eksisterende bygninger indgår som bevaringsværdige kerneelementer i planen, mens andre ikke er forenelige med hensynet til planens overordnede helhed, uanset at de som enkeltbygninger kan være bevaringsværdige.

Med henblik på at værne om ældre bygninger i Århus Kommune af arkitektonisk, kulturhistorisk eller miljømæssig værdi er der i SAVE-registret, der blev oprettet i forbindelse med udarbejdelsen af Århus Kommuneatlas i 1997, foretaget en registrering af alle bygninger fra før 1940. Bygningerne er klassificeret efter bevaringsværdi på en skala 1-9, hvor 1 repræsenterer den højeste bevaringsværdi.

Bygninger der er registreret med en bevaringsværdi på 1 - 4, er i *Kommuneplan 2001* udpeget som bevaringsværdige med de retsvirkninger som følger heraf, herunder at der ikke må ske nedrivning af bygningen, før der positivt er taget stilling hertil.

På kortet er angivet bygninger inden for De Bynære Havnearealer, der enten er 1. fredede, 2. udpeget som bevaringsværdige eller 3. ikke udpeget, men i forbindelse med Helhedsplanen eller i anden sammenhæng vurderet som bevaringsværdige (f.eks. bygninger opført senere end 1940).

### BEVARINGSVÆRDIGE MILJØER

På kortet er tillige markeret områder med miljøinteresser af helhedsbetonet art. De er illustreret med eksempler og beskrivelser i spalten til højre.

Bevaringsværdigheden i miljømæssig henseende knytter sig til karakteristiske træk, der kan være af by- og landskabsarkitektonisk såvel som kulturhistorisk, topografisk eller anden art, og som enten vil kunne leve videre, videreudvikles eller transformeres til nye former inden for Helhedsplanens rammer.

### SIGNATUR

- Fredede bygninger
- Bygninger fra før 1940, der er udpeget som bevaringsværdige i kommuneplanen (klasse 1-4), og hvor en bevaring er i overensstemmelse med intentionerne i Helhedsplanen for De Bynære Havnearealer
- Bygninger fra før 1940, der er udpeget som bevaringsværdige i kommuneplanen (klasse 1-4), men hvor en bevaring ikke er i overensstemmelse med intentionerne i Helhedsplanen for De Bynære Havnearealer
- Bygninger fra før eller efter 1940, der ikke er udpeget i kommuneplanen, men som på baggrund af deres arkitektoniske, kulturhistoriske eller miljømæssige værdi vurderes som bevaringsværdige i Helhedsplanen for De Bynære Havnearealer.

*Fiskeri-, Lystbåde- og Træskibshavnens miljø skal ifølge Kommuneplanen i princippet bevares og respekteres. Bevaringselementerne er foruden de topografiske – beliggenheden i by- og bugtlandskabet – en dimensionering og udformning af bygninger og anlæg, der harmonerer med småskibssejladens rekreative såvel som erhvervmæssige karakter og funktioner.*



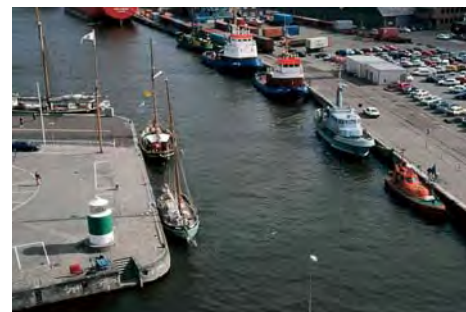
*Småskibshavnens nærmiljø er et udtryk for de behov, som bådejerne har for værksteds-, oplagings- og arbejdsfaciliteter på land. De fremtræder ofte med en relativt fordringsløs karakter og må forudses løbende at kunne ændres, skifte plads og forbedres i forbindelse med naturlige omdannelser af havneområdets landarealer.*



*Toldbodområdet historiske og arkitektoniske miljø er primært sikret gennem bygningsfredning. Helhedsplanen respekterer områdets karakteristiske relationer til den bagved liggende by – samt anløbsmuligheder for små og mellemstore skibe – gennem velafvejede proportionering og dimensionering af nye anlæg og bebyggelser i Havnebyrummet.*



*Udløbet af Århus Å i havnen er bevaret som et topografisk vidnesbyrd om den oprindelige åudmunding, hvorfra havnebyen har udviklet sig gennem sin 1000årige historie. Her var indløbet til Åhavnen, og her er idag stedet hvor de fysiske anlæg skifter karakter fra åens urbane kanalindretning til robust havnebygning, med plads til lodsåbåd, slæbebåde m.v.*



*Midtkraftområdet rummer spor af byens første forsyningsteknik, der var nært knyttet til havnens tunge transportanlæg. Her er kulturhistorien – meget konkret i form af bevarede turbinehaller og en tidligere krankonstruktion fra elektricitets- og gasværkerne kuldepoter – med til at indramme en ny bydel.*



*'Restaurationen paa Kvægtorvet' fra 1907 er en velbevaret rest af det tidligere Kvægtorvmiljø. Her samledes slagtere, dyrlæger og kreaturhandlere på markedsdagene. Overetagen blev tilføjet ved Landsudstillingen i 1909.*

*Bygningen er kulturhistorisk bevaringsværdig i samme grad som dens nuværende navn, der er et resultat af folkevalget – 'Restaurant Kohalen'.*



*Tangkrogen er landskabsmæssigt og funktionelt et betydningsfuldt element i byens topografi. Med sin vide bugtudsigt og karakter af offentlig fælled tæt på bymidten er den et miljø af væsentlig helhedsinteresse, der gennem året skifter mellem uforstyrret ro med lejlighedsvis drageflyvning og hektisk aktivitet på dage med folkelige arrangementer.*



# Det videre forløb

## OFFENTLIG DEBAT

FRA 19. FEBRUAR TIL 16. APRIL 2003

Helhedsplanen var offentligt fremlagt som forslag i perioden 19. februar -16. april 2003 og blev vedtaget endeligt af Århus Byråd den 24. september 2003.

Debatperioden resulterede i 80 bidrag, der spænder fra overordnede kommentarer og synspunkter til mere detaljerede og konkrete forslag. De sidstnævnte vil indgå i overvejelserne i forbindelse med den videre planlægning – uden at der dog er taget stilling til, om de enkelte forslag kan imødekommes.

## OPFØLGNING PÅ HELHEDSPLANEN

EFTERÅR 2003

I forlængelse af Byrådets endelige vedtagelse af helhedsplanen vil der blive iværksat følgende aktiviteter:

- Igangsætning af udarbejdelse af kommuneplantillæg og forslag til lokalplan for området ved Østbanetorvet og naboarealerne til Fiskeri- og Lystbådehavnen.
- Udarbejdelse af konkret forslag til, hvordan der kan arbejdes videre med planlægningen og udviklingen af området omkring den nye havneplads og det nye havnebyrum.
- Igangsætning af udarbejdelse af kvalitetshåndbog for byggeri, udendørs anlæg, skiltning og grønne strukturer.

2004

- Byrådet vedtager forslag til kommuneplantillæg og lokalplan for området ved Østbanetorvet og naboarealerne til Fiskeri- og Lystbådehavnen. Som bilag hertil fremlægges kvalitetshåndbogen.
- Offentlig debat om forslag til kommuneplantillæg og lokalplan for området ved Østbanetorvet og naboarealerne til Fiskeri- og Lystbådehavnen.
- Byrådet vedtager kommuneplantillæg og lokalplan for området ved Østbanetorvet og naboarealerne til Fiskeri- og Lystbådehavnen.

2005 OG ÅRENE FREMOVER

Udarbejdelse og fremlæggelse af plandokumenter for andre dele af De Bynære Havnearealer.

## INFORMATIONSCENTER

Århus Kommunes Informationscenter Nordhavnsvej 10 ligger midt i De Bynære Havnearealer.

Informationscentret vil være ramme om information, møder, udstillinger mm. i de kommende faser af planlægnings- og udviklingsforløbet vedrørende De Bynære Havnearealer.

Informationscentrets åbningstider i forbindelse med fremlæggelse af planer til videreudvikling af Helhedsplanens idéer vil blive annonceret sammen med offentliggørelsen af planerne.

Når Informationscentret er åbent, er der mulighed for at se Helhedsplanen udstillet på plancher, tale med medarbejdere og eventuelt aflevere skriftlige bidrag direkte på de opstillede computere. En arbejdsmodel i mål 1:500, der har sin plads i Informationscentret, giver mulighed for at få en rumlig oplevelse af Helhedsplanen og de efterhånden mere konkrete planer for de enkelte afsnit.

## YDERLIGERE OPLYSNINGER FÅS HOS

Afdelingsarkitekt *Niels-Peter Mohr*  
Stadsarkitektens Kontor  
Tlf. 8940 2620  
Afdelingsarkitekt *Carsten Rasmussen*  
Stadsarkitektens Kontor  
Tlf. 8940 2700

E-mail: [sa@aarhus.dk](mailto:sa@aarhus.dk)

Helhedsplanen findes på Århus Kommunes hjemmeside:  
[www.aarhus.dk/kommune](http://www.aarhus.dk/kommune)

Heftet kan købes hos Kommune Information. Pris: kr. 20,-