

Randersvej – Strategisk helhedsplan for byudviklingen mellem Ringgaden og Randersvej

Høringssvar – hørings-id H600

Indledning

Dette høringssvar supplerer mit høringssvar (HS1965114) til den oprindelige helhedsplan ("Randersvej skal samle Christiansbjerg - Helhedsplan for Randersvej") som indgivet den 1. juni 2022.

I mit foregående høringssvar omtalte jeg 4 forhold: **Trafik, konsekvenser af høj bebyggelse, miljøaftryk og behov for "byport"/vartegn.**

De frembragte argumenter og betragtninger fastholdes i sin helhed også i forhold til den nye helhedsplan ("Randersvej – Strategisk helhedsplan for byudviklingen mellem Ringgaden og Randersvej").

Nogle forhold er blevet imødekommet i den nye plan, herunder ved, at planen eksempelvis nu er reduceret til området helt tæt på Randersvej og bygningshøjden er reduceret til 4 etager + tagetage, men argumenterne fastholdes forholdsmeæssigt, herunder ift. til skyggekonsekvenser og miljømæssig påvirkning.

Nærværende høringssvar supplerer det foregående på to punkter, hvori den nye helhedsplan enten er upræcis eller mangelfuld: Behov for **"byport"/vartegn** (herunder højhuse og bygningshøjde) og **trafik**.

Behov for "byport"/vartegn, herunder højhuse og bygningshøjde

I den oprindelige helhedsplan ("Randersvej skal samle Christiansbjerg - Helhedsplan for Randersvej") blev der beskrevet en mulighed for "højhuse ved markante kryds", blandt andet på side 31 og side 70.

Dette er i den oprindelige helhedsplan eksempelvis markeret med et "+" på side 31, inklusive teksten *"+ højhuse ved markante kryds"*:



Dette fremstår ændret i den nye helhedsplan, idet følgende angives på side 20:

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

Dette suppleres af en opdateret tegning på side 21, der er i overensstemmelse med den citerede tekst:



Hermed synes det klart, at muligheden for at bygge højt mod Ringvejen er fjernet.

Imidlertid anføres det på side 22:

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

Dette synes at være en reminiscens fra den foregående helhedsplan (jf. side 36 i denne), da dette er i modstrid med det angivne på side 20 og 21 som citeret ovenfor.

På informationsmødet den 13. juni 2023, blev der adspurgt direkte til dette forhold, og det blev bekræftet utvetydigt, at planen alene tiltænker mulighed for højhusbyggeri ved Ringgaden, som citeret fra jf. side 20 og 21.

Dette er helt i overensstemmelse med bemærkninger og argumenter bragt i mit høringssvar af 1. juni 2022, og den nye helhedsplan bedes tilrettet således, at der ikke kan være tvivl om dette forhold.

I forhold til bygningshøjde, nævnes det gentagende gange i den nye helhedsplan, at den maksimale bygningshøjde må være 4 etager med udnyttet tagetage (og kun i randbebyggelse mod Randersvej) (se eksempelvis side 20) med bemærkning om nedtrapning mod bagvedliggende villakvarterer, således at denne maksimalt må variere med 1 etage med eksisterende bebyggelse.

Dette giver anledning til usikkerhed på to punkter: **Maksimal byggehøjde** og hvorledes den **”bagvedliggende bebyggelse skal tages i betragtning”**.

I forhold til den **maksimale bebyggelsehøjde** bør det fremstå klart, hvad denne må være og under hvilke konditioner. 4 etager kan være mange højder og der kan være flere måder at udnytte en tagetage.

Dette ses illustreret af Nordbjerg byggeriet overfor Q8 på Randersvej (se også bemærkninger om skygge i mit foregående høringsvar):



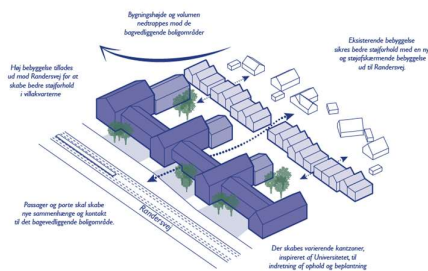
Bygning i midten er alene 4 etager, men i kraft af bygningsdesignet bliver denne i realiteten næsten lige så høj som den 5 etager høje bygning til højre i billedet. Hertil kommer mulighed for "høj stueetage" og mezzanin, som alt sammen giver usikkerhed omkring reel højde med stor konsekvens for det bagvedliggende byggeri. Denne usikkerhed gælder tilsvarende for bygningsudviklere, som vil have sværere ved at vurdere businesscasen på et potentielt byggeri. Denne usikkerhed kan fjernes for alle parter ved at angive en absolut højde i meter.

Derfor bør helhedsplanen præciseres, så den maksimale bygningshøjde angives absolut og eksakt – eksempelvis i meter.

I forhold til den "**bagvedliggende bebyggelse**", så angives det flere steder, herunder eksempelvis på side 20, "*At nye projektområder maksimalt varierer med én etage mod eksisterende nabobebyggelse i de bagvedliggende villakvarterer.*" På side 22 angives tilsvarende "*Ny bebyggelse må ikke variere med mere end én etage i højdeforskel fra den eksisterende nabobebyggelse*".

Situationen, hvor et hus er direkte nabo til ny bebyggelse, synes ret klar – her kan der ikke springes mere end 1 etage, men det bør præciseres, at hvis en nabovilla kun har stueetage + udnyttet tagetage, så kan en nabobebyggelse maksimalt være stue + 1. etage med udnyttet tagetage, *men ikke 3 etager med en ikke-udnyttet tagetage*. Det forekommer måske umiddelbart, men det centrale for de bagvedliggende bygninger, er ikke antallet af udnyttede etager, men bygningens samlede højde.

Herudover bør det præciseres, hvad "bagvedliggende bebyggelse" er. Igen synes det måske oplagt når illustrationen på side 22 tages i betragtning:



Men, det fremstår ikke klart, i hvilket omfang "genbobebegyggelse" (dvs. bygninger på den anden side af en vej) skal betragtes. Dette er selvsagt kritisk for beboer på bla. østsiden af Bakkevænget, Egegade, Kastaniegade og til dels Ny Tjørnegade.

Kan der til eksempel bygges i fuld 4 etager + udnyttet tagetage på den anden side af Bakkevænget, hvor villaerne kun har stueetage (+ for nogle udnyttet tagetage)?

Det fremstår ikke til at være i overensstemmelse med "ånden" i den nye helhedsplan og illustrationerne i denne, men dette bør præciseres, da dette er et væsentlig usikkerhedspunkt, hvilket i øvrigt ses illustreret ved, at flere rejste dette spørgsmål ved informationsmødet den 12. juni 2023.

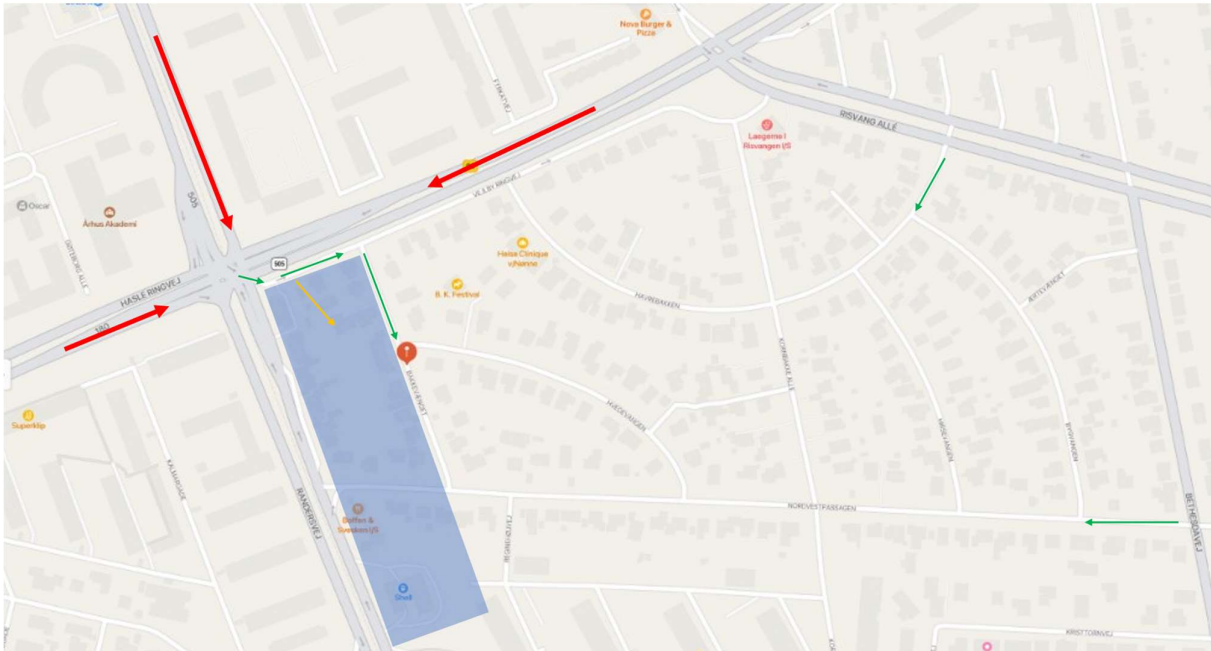
Trafik

De trafikale udfordringer som en fortætning af området mellem Bakkevænget og Randersvej ses ikke at være behandlet eller taget højde for i den nye helhedsplan.

Som anført i mit forrige høringssvar, så giver dette tilsvarende udfordringer hele vejen langs Randersvej, da denne er dobbeltsporet og derfor ikke tillader venstresving udenfor lyskryds.

Problemstillingen er særlig udtalt for området mellem Bakkevænget og Randersvej, da også Ringvejen er dobbeltsporet og selve Bakkevænget er ganske belastet som følge heraf.

Problemstillingen er i mit tidligere høringssvar illustreret på figur 1:



Figur 1 - Oversigt over indfaldsveje

Da der ikke kan foretages venstresving på Randersvej betyder det, at bilister, der ankommer fra **syd, nord** eller **vest**, og som har et ærinde i det blå område vil som naturligt førstevalg benytte den lille sivevej (der er ensrettet) ved Ringvejen og derefter Bakkevænget som indfaldsvej (markeret med grønne pile på figur 1). Alternativer er Havrebakken eller Bethesdavej via Risvang Alle, men disse er ikke særligt oplagte, da der er tale om betydelige omveje.

Bakkevænget er i dag allerede ganske belastet, da denne allerede er indfaldsvej for samtlige Reginehøjs lejligheder og områdets villaer via Nordvestpassagen.

I denne forbindelse henvises der til den nye helhedsplanens Strategi 3 omkring "Styrkede forbindelser & sammenhænge", side 28 - 31¹ hvor man alene har valgt at fokusere på Nordvestpassagen og dette alene som en såkaldt "blød" rute, men undlader at behandle det forhold, at områdets hovedindfaldsvej for bilister, der ankommer fra enten syd, nord eller vest, er den lille vej Bakkevænget, der ofte er svært fremkommelig pga. parkerede biler, der ikke blot stammer fra vejens villaer, men også fra Reginehøj, idet der også her er mangel på parkeringspladser, hvilket også ses på Nordvestpassagen.

¹ Det bemærkes at side 30 og 31 er mærket "Strategi 4", hvilket antageligvis er forkert



Figur 2 - Parkerede biler på Nordvestpassagen foran Reginehøjvej

I stedet angives på side 30, at kravene i den nye helhedsplan er, at udviklingen skal:

”Give god adgang til områderne langs Randersvej samt høj trafikikkerhed og tryghed på vejnettet i områderne, såvel som reducere mulighederne for gennemkørsel.”

Trafikalt er det således vanskeligt at se hvorledes høj og tæt bebyggelse i den blå firkant skal fungere? Det behandles ikke, hvordan dette ikke skal medføre yderligere gennemkørsel, og hvordan dette kombineres med, at Nordvestpassagen skal opgraderes for cyklister og fodgængere?

Som minimum (og kun gældende for det område, der ligger nord for Nordvestpassagen og vest for Bakkevænget) må der stilles krav om et højresving ind i det blå område fra den lille sivevej på Ringvejen (markeret med en orange pil på figur 1. Dette medfører dog stor risiko for kødannelse (pga. fodgængere, parkerede biler mv.) ud i krydset Randersvej/Ringvejen, hvilket må anses for at være ganske farligt. Alternativt kan Bakkevænget afspærres mod Ringvejen og trafikken kan ledes via den brede allé Kornbakke Allé eller Bethesdavej. Begge alternativer vil dog ikke løse problemet med forøget gennemkørsel og generel øget trafik – hvilket er i strid med helhedsplanens intentioner, jf. citatet fra side 30.

For at sikre dette, bør helhedsplanen stille klare krav om, hvorledes trafikken løses for nyt byggeri, så det sikres, at de bagvedliggende kvarterer ikke belastes trafikalt – som billedet illustrerer, er disse allerede højt belastet. Dette kan eksempelvis være med krav om etablering af tilkørsel i kombination med afspærring af eksisterende villaveje.

Af Rasmus Vad Andersen, Bakkevænget 2, 8200 Aarhus N