

Høringssvar

Helhedsplanen for Randersvej fra Ringgaden til Ringvejen

GODE TAKTER

Den strategiske helhedsplan for byudviklingen mellem Ringgaden og Ringvejen 2.0 tager nogle skridt i den rigtige retning, som efter vores mening vil udvikle dette stykke af Aarhus, som for indeværende ikke kan kaldes en bydel, men nærmere en uegal, uskøn larmende pærevælling. De gode takter består i, at man i planen har øje for problemerne og manglerne ved de trafikale knudepunkter: Ringgaden-Randersvej, Stjernepladsen, Stockholmsgade og Randersvej-Ringvejskrydset. Vi er helt enige i, at de steder trænger til en kærlig byarkitektonisk hånd. Både fordi de steder er håbløse for de blødere og krydsende trafikanter. Allerede i dag kan man notere sig, at cyklister i stort omfang søger væk fra Randersvej, når de skal i nordgående retning og vælger alternative ruter gennem villaveje. Men også fordi stederne – i hvert fald pletvist – har potentiale til mere end det de fremstår som i dag. Her tænker vi specielt på Stjernepladsen, der har en smuk arkitektur, der kunne højnes gennem natur- og kunsttiltag, som ville indebære en mere grøn plads med æstetisk herlighedsværdi, der ville være tiltrængt. Her kunne man udvide både på øst- og vestsiden ift. cafeer osv. lidt væk fra Randersvej, som er én af intentionerne i planen. Vi er også enige i, at området trænger til yderligere urbanisering, hvilket for os betyder integration af vores område i byen, altså med andre ord, kunne det være kanon, hvis vores område Riisvangen og Christiansbjerg kunne blive en rigtig bydel, for det er det ikke i dag, mere herom senere. Ligeledes synes vi det er en bæredygtig vej frem at satse på den kollektive trafik som en vigtig aktør ift. at ændre mobilitets-adfærd (få flere til at tage letbanen i stedet for at pumpe flere biler ned i midtbyen) og i det hele taget gøre kørelivet lettere for de blødere trafikanter i alle de omtalte kryds. På alle de omtalte steder ville det være kærkomment med mere grøn biodiversitet og mere kunst eller rettere overhovedet noget kunst.

PARK AND RIDE

I helhedsplanen under Strategi 2, princip 4 står flg.: ”byrummet skal indrettes som et aktivt mobilitetsrum, der tilbyder parkering, smidig omskiftning til andre transportformer”. Det synes vi i kim er den helt rigtige vej frem: nemlig en Park and Ride idé, der mindsker indtaget af biler i byen. I mange europæiske storbyer mindskes biltrafikken i disse år, men i Aarhus er man endog rede til at øge trafikken på Randersvej. For os at se helt hovedløst og ikke i trit med tiltag i byer globalt, hvor belastningen af klimaet, sliddet på byerne og ønsket om at lave byer, hvor andre indbygges og gæsters fritids-aktiviteter tilgodeses. Da en velfungerende og dækkende offentlig infrastruktur er forudsætningen for at dette kan ske, synes vi man skal satse på lave P-pladser på de kollektive hovedfærdselsårer ind i byen, så mange privatbilister blev ”nudget” til den løsning. Ja en betalingsring ville også være fint for os.

EN RIGTIG BYDEL?

MEN, selvom sådanne tiltag klart ville betyde en forbedring i forhold til den grimhedsæstetik, der hersker pt. på stederne, så vil det langt fra være nok til at forvandle

vores område til en ægte bydel, noget som ville være ønskværdigt for os at se. Det kæmpemæssige problem for Aarhus er, at der ikke er så mange bydele i forhold til byens størrelse: der er kun midtbyen/åen; Frederiksbjerg/Syd, Nordre Strandvej er vel også vokset til en bydel efterhånden, Gellerup er også en velfungerende bydel med egen vibe, ligesom Aarhus Ø måske ad åre kan blive det, hvis der grønnes mere og hvis der kommer mere handel og aktiviteter til. Den eneste rigtige bydel i nærheden af vores område er Trøjborg. Men Christiansbjerg, Riisvangen, Norgesallé-området, polarkvarteret er alt sammen beboelses-kvarterer uden urban feel. Ofte hyggelige beboelses, men uden urban feel. Hvad mangler der? Flere special- og detailbutikker (please ikke flere discountbutikker, tankstationer og fastfoodkæder), restauranter, cafeer, grønne områder, kulturudbud (udover kirke og sport), flere (for)samlingspunkter, indbydende passager – à la forløbet fra DOKK 1 til Østbanetorvet, der helt forrygende forener hav(n) og by, høj og lav mm. – gerne småindustrier i form af reparationer, genbrug, entrepreneurielle initiativer, kort sagt lokalliv, der udfolder sig. Det er der rig mulighed for at skabe med de rigtige indsatser rundt omkring men især væk fra Randersvej (for eksempel er Riisvangens Stadion et område med potentiale). Vores pointe er, at der skal meget mere til for at skabe en ægte bydel med urban "vibrancy" end det planen foreslår. Vi går ind for flere bydele i Aarhus, mere diversitet og mere liv.

ORGANISK URBANISERING

Så vi hilser enhver forskønnelse velkommen i vores område, men ideen om at skabe bæredygtige opholdsrum, "urbane knudepunkter", er meget svært at forestille sig langs en indfaldsvej med en trafikthed på over 30.000 biler i døgnet. Vi synes lidt det lugter af "quick fixes" i forhold til et område, de vil være umuligt at forvandle fra transitområde til et opholdsrum. Man kan også stille sig tvivlende overfor de kantzoner, som Helhedsplanen foreslår, skal omgive Randersvej. Igen, vi hilser enhver bestræbelse på at gøre det århusianske byrum grønnere velkommen, men er bange for at netop placeringen her vil udmønte sig i standardiserede bede, byrums-eksperimenter som rædselseksemplet fra Fredens Torv, og ikke noget af det, som virkelige batter ift. afhjælpning af CO2 emissioner, fremme af biodiversitet og etablering af grønne oaser, som mennesker og dyr har lyst til at opholde sig i. Hvis disse zoner skal bidrage til at gøre bydelen grønnere, så ville nok være bedre på at etablere flere grønne pletter og rekreative områder bag Randersvej. De ville sammen med små øer bidrage til at gøre kvarteret til den bydel, som vi ønsker.

Knudepunkterne synes reduceret til fire etages boligblokke, der har til formål at tjene som støjværn for de bagvedliggende bebyggelser både øst og vest for Randersvej. Når man ser på de boliger, der allerede er blevet bygget såsom Nordbjerg, er de uæstetiske og placeret få meter fra Randersvej. Man kan frygte, at private investorer vil opføre boliger af samme type. Disse kasser vil næppe til at bidrage til at omforme bydelen, ej heller vil de fremstå som attraktive blivende boliger for mennesker. Vi er ligesom det udtrykkes i Riisvangens Fællesråds hørings svar bekymrede for det høje antal tomme boliger der pt. er i Århus (10.000) på trods af byens store årlige tilvækst (4.000). Kunne det være fordi man satser på den forkerte boligtype, og de forkerte placeringer i forhold til en positiv befolkningstilvækst, som er bæredygtig? Selv om de høje bygninger i fire etagers højde samt tagterrasse ifølge Helhedsplanen skal opføres langs Randersvej, og der foreslås et nedtrapningsprincip ved opførelse af bagvedliggende bygninger, kan man alligevel frygte, at dette princip vil føre til en delvis ødelæggelse af de områder, herunder de huse, der er blevet opført allerede i 1920'erne, da forstaden tog form. Udover skyggegener og horisont-

ødelæggelse, er der også risiko for at ødelægge kvarterer og bebyggelser med historisk værdi. Historisk værdi handler ikke kun om bevaringsværdighed i fredningsmæssig forstand, men også om at bevare gamle og velfungerende kvarterer, hvor der bor mennesker og hvor mennesker kan lide at bo. Byplanlægning og urbanisering i Aarhus har gennem de senere år været karakteriseret af en udpræget brutalisme (både i byggestil og i forhold til nedrivninger af ældre ejendomme, for eksempel på Nørreport og Spanien samt ødelæggelse af gamle kvarterer). Når man igen ser på Nordbjerg og Unity-komplekset, der tårner sig op ved siden af vandtårnet (sammen med en række nyere eksempler i byen) synes et ideal om smuk sammenfletning af ældre og nye bebyggelser meget langt væk. Det er afgørende, hvis der skal ske en fortætning, som jo er Helhedsplanen primære raison d'être, at nyere byggeri nænsomt indlejres i ældre kvarterer, sådan, at det nye og det gamle flettes organisk ind i hinanden. Det *kan* gøres, det kræver bare arkitektonisk omtanke. Det er ikke givet, at et nedtrappingsprincip giver en tilstrækkelig beskyttelse af de ældre kvarterer, for slet ikke at snakke om de huse, man har påtænkt til fjernelse. Et absolut ikke bæredygtigt princip helt ude af trit med sin tid. Med mindre, vi har at gøre med helt nedslidte saneringsmodne bygninger, kan det ikke være vejen frem. Her snakker vi ikke kun fra villaejernes perspektiv: en moderne by skal rumme diversitet både, når det kommer til beboere og til byggestile. Vi ser gerne nyt og gammelt side om side, vi ser gerne bygningstyper i forskellige højder, som det allerede foreligger (Reginahøj med områdets bedst udstyrede legeplads) tilpas tilbagetrukket og isoleret til det ikke skygger nævneværdigt. Vi ser gerne handel, rekreative områder og kulturtilbud vokse i vores område. Vi har bare svært ved at se det udspille sig på og ved Randersvej.

Vi vil derfor foreslå, at en række principper for urbaniseringen skrives tydeligere frem i Helhedsplanen end dem, der nu dominerer, fortætning og øget trafik til Aarhus: 1) Urbanisering skal først og fremmest bestå i at skabe levedygtige, diverse og livlige bydele med muligheder for forskelligartede aktiviteter 2) Der bør tænkes mere på kulturarv og organisk sammenfletning af nyt og gammelt og nul nedrivninger 2) Byliv fordrer mange grønne områder, der både klimamæssigt og rekreativt er nyttige 4) Byliv fordrer at indbyggernes muligheder for at få adgang til de biofysiske commons såsom vand og lys faktisk beskyttes og faciliteres.