

UDKAST TIL

HELHEDSPLAN FOR DEN NYE BY VED ELEV

FEBRUAR 2011





DRØMMEN OM EN NY BY

Dette forslag til en helhedsplan udtrykker en vision om at bygge en helt ny type by fra grunden. Visionen kan gøres til virkelighed på den sydvendte skråning umiddelbart syd for det eksisterende Elev uden for Aarhus. Forventningen er, at man vil kunne se de første byggekraner i området i løbet af 2-3 år.

Forslaget er udarbejdet i et lidt utraditionelt samarbejde, hvor Tækker Group, CEBRA og NIRAS har været i tæt dialog med Aarhus Kommune om, hvordan planen skulle udarbejdes, og om dens indhold. Med forslaget præsenteres et bud på, hvordan visionen om en ny by kan omsættes til planlægning.

Tankerne om denne nye by ved Elev blev første gang lanceret i 2007 i forbindelse med offentliggørelsen af forslag til Planstrategi 2008. Siden er det udviklet på baggrund af en bred og åben dialog med repræsentanter fra kommunen såvel som en række personer, institutioner, foreninger m.v. Arkitektstuderende og interesserede borgere, herunder repræsentanter fra Lystrup-

Elsted-Elev Fællesråd, har deltaget i flere workshops om den nye by. Forslaget bygger desuden på en række forudsætninger, der er stillet af Aarhus Kommune som myndighed.

Kommuneplan 2009 indeholder blandt andet en strategi for kommunens byvækst, der sigter på at lave fire nye, forholdsvis tætte byer ud fra en lang række værdier og principper. En af disse er den Nye by syd for Elev. Kommunens og Tækker Groups visioner og værdier for områdets udvikling har været sammenfaldende.

Den nye by skal være bæredygtig både i miljømæssig, økonomisk og social forstand. Den skal udfordre de eksisterende normer for bæredygtigt byggeri og den eksisterende teknologi på området. Den skal danne en god ramme for de mennesker, der skal bo og arbejde her. Det skal være en by, som folk er stolte af at bo i og glade for at være naboer til. Byen skal kunne tilbyde et aktivt byliv i tæt kontakt med det omgivende landskab. Kort sagt: en ny selvstændig by med sin egen identitet.

Byen bliver skabt ud fra et stærkt ønske om at tænke og leve anderledes. Den bliver skabt med et udgangspunkt, der er grønt og bæredygtigt – og dette udgangspunkt vil blive byens underliggende identitet. Det vil tiltrække nye indbyggere, og det vil få de eksisterende indbyggere til at føle en betydelig livskvalitet ved netop at være en del af dette samfund.

Den stadige flytning fra land til by peger på et stort ønske om at være i nærheden af, hvor det sker – hvor der er job og uddannelse at få, og hvor der er byliv og kulturtilbud at nyde. Samtidig bor de fleste danskere i parcelhuskvartererne i nærheden af disse byer – hvor man også kan nyde godt af at have grønne omgivelser at komme hjem til. Når man planlægger en ny by, handler det altså om at tage det bedste fra den tætte by og det bedste fra parcelhuskvarteret – om at bygge på en måde, så man får 'byen i forhaven og naturen i baghaven'.

Der skal skabes en ny by med varierede byggemuligheder og funktioner, der tager mest muligt hensyn til naboerne, det omgivende landskab og naturen. Det skal sikres, at en god infrastruktur bliver et bærende element i udviklingen. Undervejs skabes der også ny natur blandt andet som et led i en storstilet strategi omkring håndtering af byens vand – dvs. regnvand og kloakvand under skyldig hensyn til grundvandet, områdets søer og vandløb.

På to punkter afviger forslaget til en helhedsplan for området væsentligt fra det, der er vedtaget i Kommuneplan 2009. Områdets afgrænsning foreslås ændret, særligt mod vest, og det forventede indbyggertal i området foreslås hævet fra 4.000-7.000 til 10.000-15.000. Detaljerne i disse ændringsforslag og argumenterne herfor kan du læse mere om i det følgende.

Helhedsplanen er opbygget i seks hovedafsnit:

- Indledning
 - Værdier. 7 værdier, der har været bærende i udviklingen af den nye by
 - Forudsætninger. Den forestående opgave i form af de planlægningsmæssige forudsætninger, der ligger til grund for arbejdet
 - Principper og metode. En konkretisering af de 7 værdier i 5 planlægningsmæssige principper og en gennemgående metode, der har givet mulighed for at løse den komplekse opgave på kort tid
 - Temaer. Opgaveløsningen i forhold til by og bebyggelse, vand og natur samt trafik og støj. Her beskrives det, hvordan de planlægningsmæssige aspekter af den nye by håndteres. Desuden beskrives områdets opdeling i etaper i forhold til en hensigtsmæssig byudvikling
-

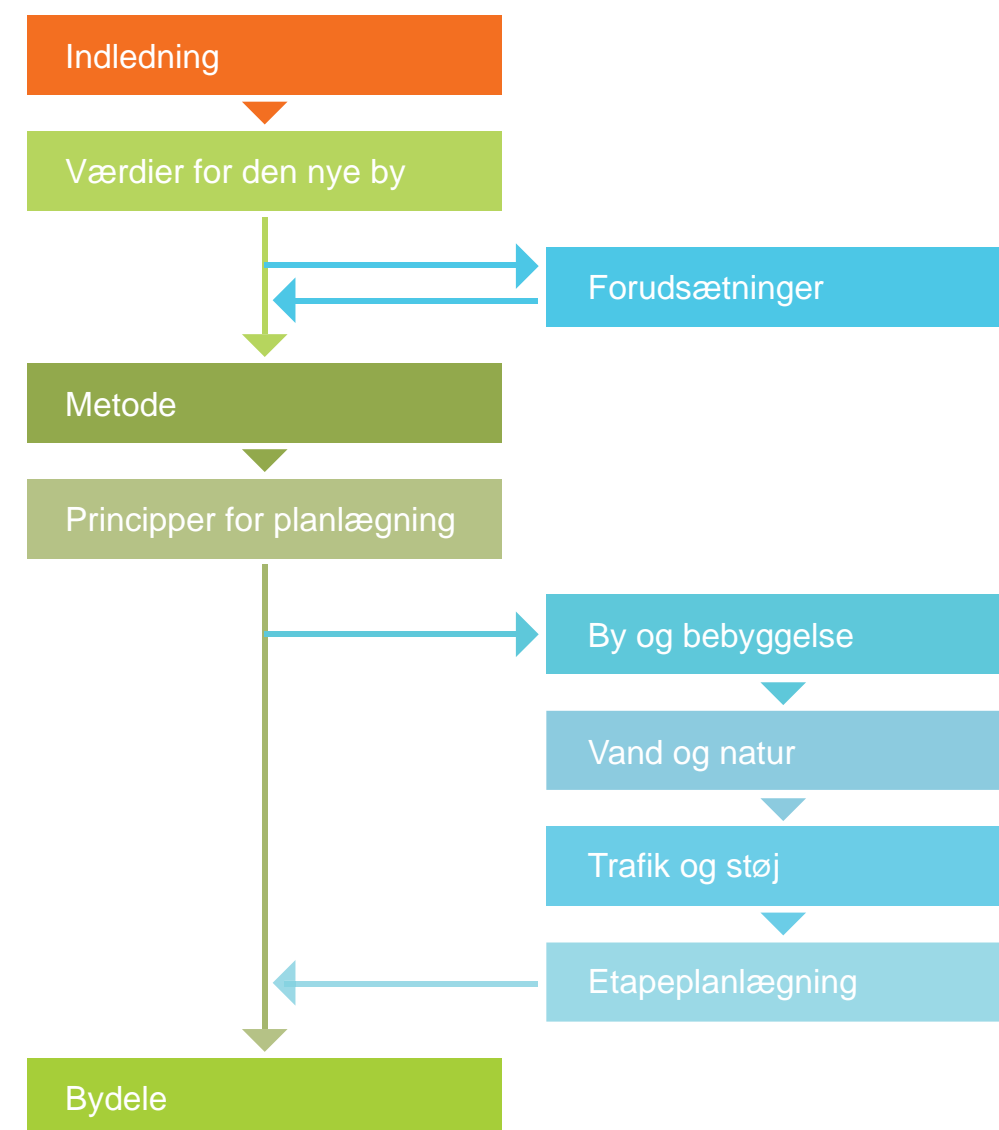
- Bydele. Her beskrives den nye bys bydele enkeltvis. Midtbyen beskrives med en større detaljeringsgrad, hvorefter de øvrige bydele beskrives. De enkelte afsnit afsluttes med input til kommuneplanlægningens rammedel. Denne del skal således ikke ses som endelige rammeområder, men nærmere som et forarbejde, der efterfølgende vil blive indarbejdet i et tillæg til Kommuneplan 2009
-

SOM DET SES AF DIAGRAMMET PÅ NÆSTE SIDE, KAN HELHEDSPLEANEN LÆSES I SIN HELHED, MEN DEN KAN OGSÅ LÆSES I TO ADSKILTE SPOR. FOR DET FØRSTE KAN PLANEN LÆSES SOM EN 'FORTÆLLING' OM, HVORDAN VISIONER OG VÆRDIER OMSÆTTES TIL KONKRET KOMMUNEPLANLÆGNING. FORTÆLLINGEN ER HELHEDSORIENTERET OG KAN LÆSES FORTLØBENDE I DE GRØNNE AFSNIT.

FOR DET ANDET KAN PLANEN LÆSES SOM ET 'ARGUMENT', DER PRÆSENTERER EN RÆKKE FORUDSÆTNINGER OG BINDINGER SAMT DERES LØSNINGER VED HJÆLP AF PLANLÆGNINGEN. ARGUMENTET ER TEMATISK ARRANGERET OG KAN LÆSES FORTLØBENDE I DE BLÅ AFSNIT.

INDHOLD

INDLEDNING	6
Den nye by ved Elev skal hedde	6
Byudviklingsområdet	8
Planlægningen af den nye by frem til i dag	12
Helhedsplanens forhold til kommuneplanlægningen	12
Miljøvurdering	13
Områdets afgrænsning og status	14
Befolkningstal	15
Byens overordnede struktur	17
VÆRDIER FOR DEN NYE BY	20
FORUDSÆTNINGER	22
By og bebyggelse	23
Vand og natur	24
Trafik og støj	26
Etapeplanlægning	28
METODE	30
Bæredygtighed som metode	30
Vand i byen	31
En midlertidig by	31
PRINCIPPER FOR PLANLÆGNING	32
BY OG BEBYGGELSE	37
Byrum og livskvalitet	38
Forhold til kommuneplanlægningen	40
VAND OG NATUR	45
Strategi for vandforvaltning	46
Klimaparken	48
Skovbyggelinjen omkring Lisbjerg Skov	48
Byens store grønne områder	51
Udsigter	52
TRAFIK OG STØJ	57
Trafikafvikling	58
Forventede trafikmængder i den nye by	58
Trafiksikkerhed	58
Støj	58
Letbane og kollektiv trafik	59
Veje	60
Stier	61
ETAPEPLANLÆGNING	64
BYDELE	69
Midtbyen	72
Vidensbyen	82
Den Blå By	86
Den aktive by og Markedsbyen	90
Generationsbyen, Villabyen og de grønne områder	96
Offentlig høring	102
Det videre forløb	102
Baggrundsmateriale	102



INDLEDNING

DEN NYE BY VED ELEV SKAL HEDDE NYE



Navnet udspringer af visionen om den nye by ved Elev i Aarhus Kommune og er beskrevet og udviklet af arkitekt og projektudvikler over flere grundige workshop-forløb.

Formålet med workshopforløbene var at finde essensen af den nye by, der skulle danne fundament for projektets identitet, den visuelle identitet og et nyt bynavn.

GENNEM MANGE FORSKELLIGE ØVELSER BLEV DELTAGERNES SANSER OG INTUITION SAT I SPIL, OG VANETÆNKNING BLEV BRUDT. I PROCESSEN BLEV DER ÅBNET OP FOR NYE TANKER, IDEER OG FORTÆLLINGER, SOM EFTERFØLGENDE BLEV BREDT UD, BRUDT OP OG SAMLET IGEN OVER FLERE OMGANGE, INDTIL ET TILFREDSSTILLELSE PROCESRESULTAT VAR OPNÅET.

Resultatet blev en struktur, en mening og en retning samt et bynavn, der nu danner grundlag for projektets videre liv og udvikling ind i fremtiden.

Projektet forløb over fire workshopforløb i perioden juni til oktober 2010 i Aarhus.

Navneprocessen startede med Elev og sluttede med Nye. I processen blev Elev til Ny Elev, der blev til Nylev, der blev til Ny, der til sidst blev til Nye. Men rigtig mange navne og kombinationer har været i spil. Det var en lang og hård udviklingsproces, også for at undgå beskyttede familienavne, for at finde det ultimative bynavn.

NYE KOMBINERER TRE KVALITETER SOM ORD OG NAVN. FOR DET FØRSTE ER DET EN KREATIV SAMMENTRÆKNING, SOM FX LEGO (LEG GODT = LE+GO). HER NY + ELEV = NYE. FOR DET ANDET ER NYE ET TILFORLADELIGT OG VELKLINGENDE BYNAVN, SOM MAN KENDER DET FRA LIGNENDE BYER SOM EGÅ, TRIGE ELLER TRUE. FOR DET TREDJE SYMBOLISERER ORDET NOGET NYT, NOGET LEVENDE OG NOGET FREMTIDS-ORIENTERET, SOM NETOP DEN NYE BY ER.

Nye er et tillægsord (adjektiv) i flertalsform. Ny er noget "som man kan være". At være ny. Nye er noget, der ikke har eksisteret før eller kun i kort tid. Nye vil over de næste mange årtier løbende vokse og hele tiden forny sig og tage nye former. Arkitektur, natur, teknologi og mennesker i en evig skøn fornyelse.



Efter mange årtier vil byen naturligt indgå som et accepteret bynavn med sin egen identitet og egen historie, selvom byen ikke er ny længere.

FORDELE VED NAVNET NYE

- Signalerer at det er "nyt"
- Spiller sammen med nabobyen Elevs navn
- Det nye sted at bo, har nyhedsværdi
- Et troværdigt dansk bynavn (Egå, True, Trige)
- Navnet er respektfuldt for området
- Grafisk stærkt ord
- Ordet har balance "N y E", NYE, N/ye
- Nye er nemt at markedsføre positivt og kan indgå i ordspil
- Nye er et tillægsord, der kan dække mere, kan præge og præges
- Ordet liv passer godt til byen. Lev livet. Nyt liv. Aktivt liv.
- Navnet inspirer til en ny måde at leve på
- Nye har energi

VARIATION, BALANCE, LIV

NYE BYGGER PÅ TRE GRUNDVÆRDIER, DER ER RESULTATET AF DET INTENSE WORKSHOPFORLØB. VÆRDIERNE ER FUNDAMENTET FOR DEN VIDERE UDVIKLING AF BYENS IDENTITET, HERUNDER DEN VISUELLE IDENTITET.

NYE ER VARIERET

Byen har en detaljerighed i bebyggelser, i arkitektur og i mellemrum. Byen skal fortælle historier, inspirere og pirre sanserne.

NYE ER BALANCE

Byen bygger på bæredygtige principper med en ny gennemtænkt infrastruktur og nye materialer. Byen er nem, bekvem og naturlig at bruge.

NYE ER LIV

Byen tiltrækker mennesker, der vil leve livet aktivt med sport, fritid eller leg, som værdsætter et godt naboskab, et aktivt fællesskab og er stolte af deres by.

FEM YDERLIGERE VÆRDIER

I workshopforløbet var der fem yderligere sekundære værdier, der supplerer de tre ovenstående.

TEKNOLOGI

Byen er bygget med lav- og højteknologi for at opnå målet for en bæredygtig by. Teknologien er nem, bekvem og naturlig at bruge. Teknologien er med i "pakken" og brugervenlig.

SANSELIG

Byen pirrer sanserne og inspirerer beboerne. Man er glad for at bo i byen, fordi der er tænkt noget ekstra ind i arkitekturen, i mellemrum og i byplanen.

MELLEMRUM

Mellem boligerne er de unikke mellemrum, hvor variation, sanselighed og menneskelighed kan trives og gro. Mellemrummene er essentielle for at give byen et ekstraordinært præg.

BEVÆGELSE

Byen er skabt til bevægelse med naturlige stier, rum og mellemrum til liv og muligheder. Byen udvider sig hele tiden med nye bebyggelser og er konstant i bevægelse.

FÆLLESSKAB

Lokalt engagement, stolthed og fælles ansvar præger byens indbyggere. Man vil gerne være sammen og bekymrer sig for hinanden og byen. Man mødes i mellemrummene, i byens rum og hos hinanden.

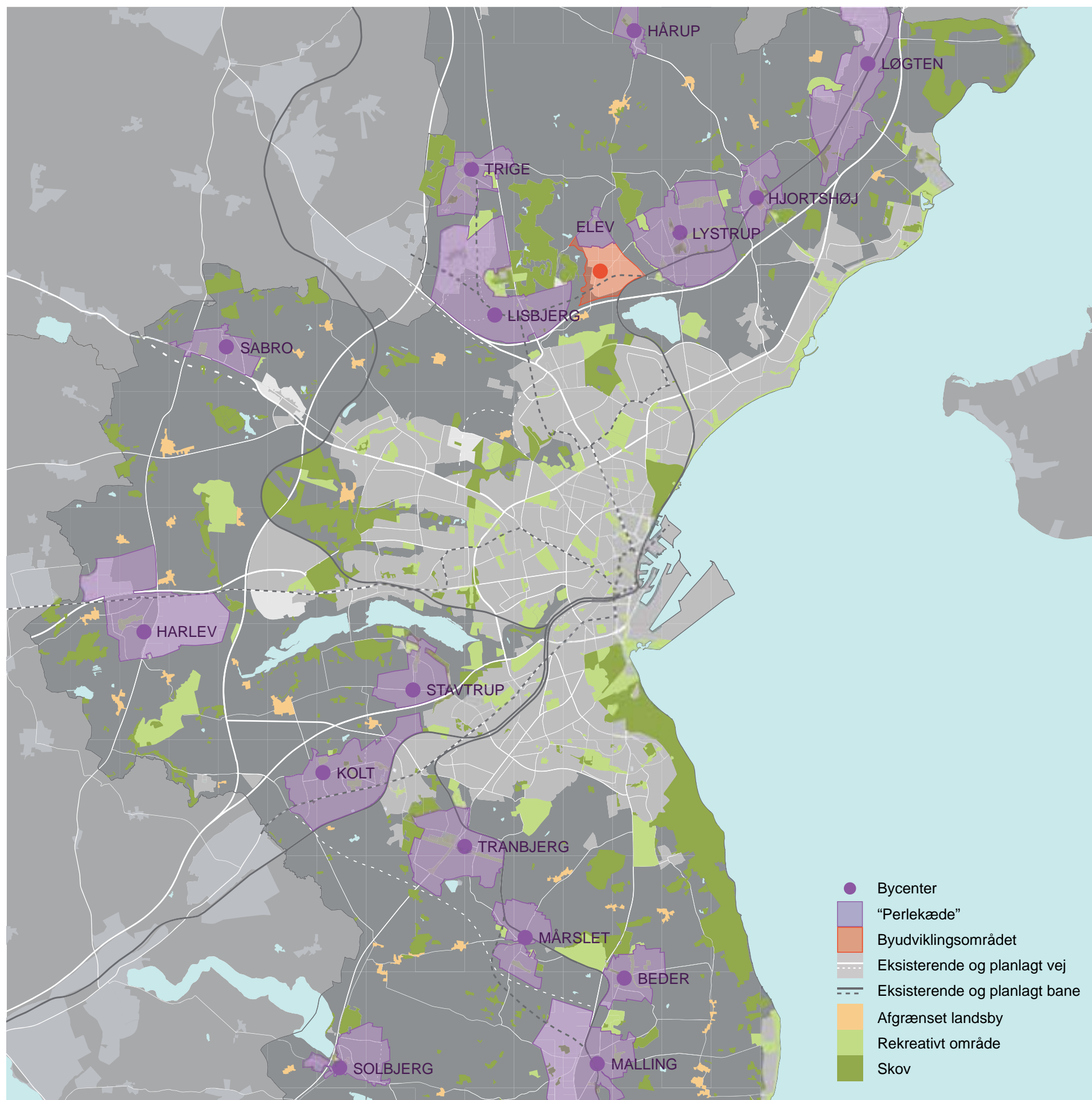
VIL DU LÆSE MERE OM WORKSHOPFORLØBENE, KAN DU FINDE EN DETALJERET BESKRIVELSE PÅ WWW.NYE.DK

BYUDVIKLINGSOMRÅDET

NYE ligger i et storslået landskab nord for Aarhus med udsigt ud over byen og bugten. Terrænet er bakket og skrånende mod syd, og det er omgivet af dejlig natur. Lisbjerg Skov og Lisbjerg Bæk afgrænser området visuelt mod vest, og Egå Engsø kan ses på den anden side af Djurslandmotorvejen syd for området. Umiddelbart nord for området ligger den eksisterende landsby Elev, mens Lystrup og Lisbjerg ligger mod henholdsvis øst og vest adskilt fra området af store grønne kiler.

I dag består området for langt størstedelens vedkommende af landbrugsland. Spredt i landskabet ligger nogle få bygninger, og kun enkelte landeveje følger terrænet tværs gennem området.





En del af området er i Kommuneplan 2009 udpeget som perspektivareal – udpeget som en del af en samlet strategi for byudvikling i Aarhus Kommune. En stor del af kommunens byvækst vil i de kommende år ske i nye byer, der i kombination med eksisterende byer ligger som 'perler på en snor' rundt om den sammenvoksede by. 'Perlerne' adskilles af grønne kiler, der afgrænser byerne fra hinanden. 'Snoren' udgøres af en overordnet infrastruktur, der binder byerne sammen med hinanden og med Aarhus. Mod syd ses dette på strækningen Tranbjerg-Mårslet-Beder-Malling, der er forbundet af banen. Mod nord danner Trige-Lisbjerg-NYE-Lystrup-Hjørtshøj-Skødstrup-Løgten en sammenhængende perlekæde, der er forbundet af både letbane og motorvej.

BYERNE ER PÅ DEN ENNE SIDE SÅ STORE, AT DE KAN FUNGERE SOM SELVSTÆNDIGE LOKALSAMFUND MED BUTIKKER OG ERHVERV. PÅ DEN ANDEN SIDE ER DE SÅ VELFORSYNEDE MED OVERORDNET INFRASTRUKTUR, AT DE FUNGERER SOM VELBELIGGENDE FORSTÆDER TIL AARHUS. NYE LIGGER PÅ DEN NORDLIGE PERLEKÆDE, OG VIL SÅLEDES BLIVE EN AF DISSE BYER, DER FUNGERER SOM EN KOMBINATION AF FORSTAD OG BY. SOM OGSÅ ANTYPET I INDLEDNINGEN UDGØR DENNE PLANLÆGNINGSMÆSSIGE MULIGHED EN LEDETRÅD I DET HITTIDIGE ARBEJDE. DETTE ARBEJDE ER KORT BESKREVET I DET FØLGENDE.







PLANLÆGNINGEN AF NYE FREM TIL I DAG

Første gang, ideen om en ny by ved Elev blev præsenteret af Tækker Group i forbindelse med den kommunale planlægning, var i Forslag til Planstrategi 2008 – Cases. Heri blev der præsenteret en række generelle problemstillinger knyttet til bæredygtig byudvikling. Disse problemstillinger blev omsat til ideen om Fremtidens Forstad – en helstøbt og grøn by med identitetsbærende kvartersdannelser.

I foråret 2008 arbejdede 50 studerende fra Arkitekt-skolen Aarhus med udviklingen af NYE i deres semesteropgave. På dette tidspunkt blev der også oprettet en offentligt tilgængelig hjemmeside, der fungerede som semesterforløbets kommunikationsplatform og informerede om projektets fremdrift. (<http://subexpo.blogspot.com/>).

Sidenhen i efteråret 2008 og foråret 2009 deltog over 60 personer i et workshopforløb med det formål at ud-

vikle drømmen om fremtidens bæredygtige by. I alt blev der afholdt tre workshops med 50-60 deltagere på hver workshop. Aktørdeltagelsen blev gennemført efter Aarhus-modellen for borgerinddragelse, og afviklingen af de tre arrangementer foregik som en vekselvirkning mellem oplæg og 'spil', hvor deltagerne arbejdede i grupper med et emne eller en problemstilling.

DET HELT OVERORDNEDE FORMÅL MED AKTØRDELTADELSEN VAR AT FÅ INPUT TIL UDVIKLINGEN AF FREMTIDENS BÆREDYGTIGE BY OG AT KOMME MED KVALIFICEREDE INDSPIL TIL KOMMUNENS PLANLÆGNING AF OMRÅDET.

Deltagerne i de tre workshops omfattede en række eksperter inden for henholdsvis miljømæssig, social og økonomisk bæredygtighed samt en række kreative mennesker og en stor gruppe almindelige borgere, der repræsenterer et bredt udsnit af den danske befolkning. Derudover deltog repræsentanter fra Lys-trup-Elsted-Elev Fællesråd og fra Elev-Haarup Skole i

forløbet sammen med embedsmænd fra Aarhus Kommune, repræsentanter fra den almene sektor i Aarhus og nogle af de arkitektstuderende, der tidligere havde arbejdet med opgaven på Arkitektskolen.

I sommeren 2009 blev der udarbejdet en Hvidbog for udviklingen af byen med det formål at præsentrere resultaterne af det hidtidige arbejde.

HELHEDSPANENS FORHOLD TIL KOMMUNEPLANLÆGNINGEN

I den efterfølgende tid frem til sommeren 2010 har fokus været på, hvordan det grundige forarbejde, der har været gjort af Tækker Group, kunne omsættes til kommuneplanlægning. Repræsentanter fra Aarhus Kommune havde indtil da løbende deltaget i processen som kompetente aktører, men havde ikke forholdt sig til projektet som myndighed siden arbejdet med Planstrategi 2008, hvor projektet endnu kun forelå på skitseniveau.

I foråret 2010 blev der således udarbejdet et første udkast til en Forudsætningsrapport forud for helhedsplanlægning, der i praksis udgør Aarhus Kommunes første detaljerede stillingtagen til projektet som myndighed. Heri blev de planlægningsmæssige forudsætninger og bindinger, der efterfølgende har dannet grundlag for helhedsplanen, fastlagt.

Helhedsplanen er blandt andet udarbejdet, fordi der har været et fælles ønske om at fremskynde planlægningen for NYE, så den foregår omtrent samtidig med planlægningen for den nye by ved Lisbjerg. Hermed skabes der en mulighed for, at to store byudviklingsprojekter – et kommunalt og et privat initieret – dels kan lære af hinanden, dels kan tilbyde forskellige kvaliteter. Desuden etableres der en bedre bymæssig understøtning til letbanens realisering.

Helhedsplanen er desuden udarbejdet, fordi planlægningen som en naturlig følge af den fremskyndede proces er kommet et skridt videre end Kommuneplan 2009. På visse punkter afviger helhedsplanen således



fra Kommuneplan 2009. Det er anledningen til at sende denne helhedsplan i offentlig høring som forudgående indkaldelse af ideer og forslag inden ændring af Kommuneplan 2009 som nærmere beskrevet herunder.

Helhedsplanen vil blive fulgt af et tillæg til Kommuneplan 2009 for hele eller dele af området. Tillægget vil bringe den kommunale planlægning i overensstemmelse med de fremskridt, der er opnået i mellemtiden.

Hovedformålene med det kommende kommuneplantillæg er således

- at ændre afgrænsning og planlægningsmæssig status af det samlede byområde og
- at fastlægge et eller flere rammeområder på baggrund af en mere detaljeret forståelse af byens funktionelle sammensætning og indbyggertal.

Disse formål er ligeledes beskrevet nærmere herunder.

Helhedsplanen forudsætter desuden en reduktion af skovbyggelinjen omkring Lisbjerg Skov, der forudsætter en godkendelse fra Skov- og Naturstyrelsen, samt en motorvejstilslutning ved Elstedvej, der forudsætter en godkendelse fra Vejdirektoratet.

MILJØVURDERING

Der er ikke foretaget en miljøvurdering af denne plan, da den ikke som planlægning betragtet er omfattet af lovgivningen. Helhedsplanen fungerer i planlægningsmæssig sammenhæng som en forudgående indkaldelse af ideer og forslag. Ved den efterfølgende udarbejdelse af et tillæg til Kommuneplan 2009 vil der blive taget stilling til, om kommuneplanlægningen er omfattet af et krav om miljøvurdering.

OMRÅDETS AFGRÆNSNING OG STATUS

Størstedelen af området er i dag udlagt som et perspektivareal i Kommuneplan 2009. I helhedsplanen arbejdes der med en ændret afgrænsning af området i forhold til perspektivarealet.

Mod syd udvides området, så det inkluderer arealerne ned til Djurslandmotorvejen. Denne ændring ses i kommuneplanmæssig sammenhæng som en teknisk korrektion af området i forhold til motorvejens tracé.

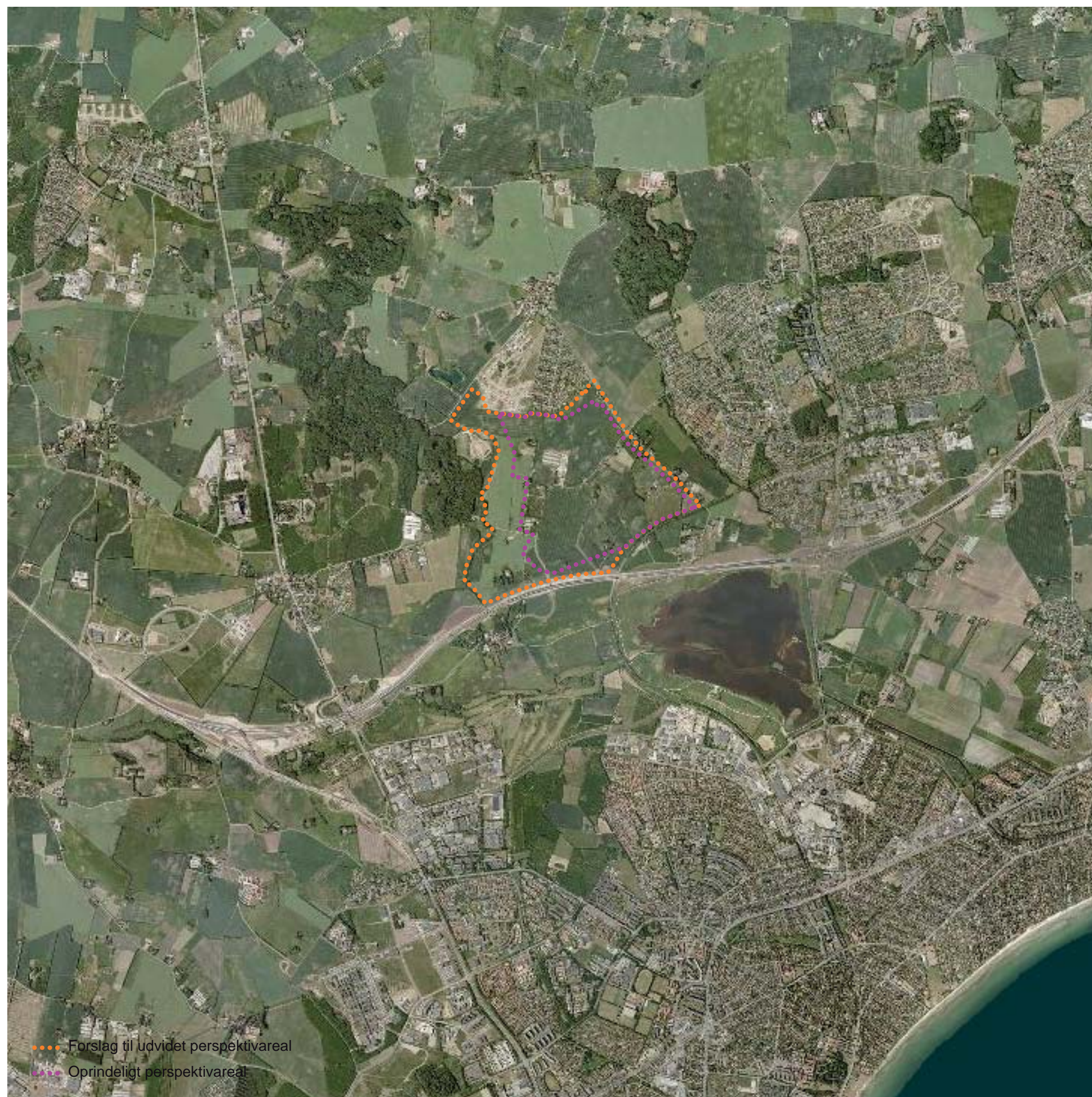
Mod vest ændres afgrænsningen af området, så den følger dels Lisbjerg Bæk, dels vandløbet fra Ravnsbakke. Denne ændring forårsager ikke en væsentligt ændret afgrænsning af bebyggelsens kant mod det grønne, idet denne afgrænsning fastlægges landskabeligt, så intentionerne med skovbyggelinjen omkring Lisbjerg Skov kvalitativt efterleves.

FORMÅLET MED GRÆNSEÆNDRINGEN ER AT SIKRE EN SAMMENHÆNGENDE VANDFORVALTNING OG EN LANDSKABELIGT DEFINERET OVERGANG MELLEM DEN NYE BY OG DEN TILSTØDENDE NATUR MOD VEST. DETTE ER BESKREVET NÆRMERE I AFSNITTET OM VAND OG NATUR.

Endelig inddrages et mindre areal mod nordøst, så afgrænsningen af området mod nord bliver sammenfaldende med afgrænsningen af den eksisterende bebyggelse i Elev. Det areal, der hermed inddrages, ligger i dag inden for et eksisterende rammeområde, men indgår mere naturligt som en del af **NYE**.

Med det efterfølgende tillæg til Kommuneplan 2009 er det intentionen, at den beskrevne afgrænsning fastlægges som en del af kommuneplanlægningen. Det samlede område vil på dette tidspunkt blive opdelt i en række rammeområder, der tager udgangspunkt i helhedsplanens input.

OMRÅDET SET I FORHOLD TIL DET NORDLIGE AARHUS





BEFOLKNINGSTAL

Kommuneplan 2009 har beskrevet en forventning om, at det afgrænsede perspektivareal kan rumme 4.000-7.000 indbyggere. Dette befolkningstal er fastlagt som en del af en overordnet planlægning for hele kommunen.

DET HAR VÆRET ET AF FORMÅLENE MED HELHEDSPLENEN AT UDARBEJDE EN DETALJERET KVALIFICERING AF DETTE TAL BASERET PÅ DE KONKRETE INTENTIONER OM EN NY TYPE BY, DER INDLEDNINGSVIST BLEV BESKREVET. DET HAR LEDT TIL EN FORVENTET BEFOLKNING I NYE PÅ 10.000-15.000 I STEDET.



BYENS OVERORDNEDE STRUKTUR

DEN NYE BY ER STRUKTURERET I 7 BYDELE, DER BINDES SAMMEN AF EN RÆKKE BLÅ/GRØNNE OMRÅDER. MIDTBYEN LIGGER CENTRALT I OMRÅDET OG MED DIREKTE FORBINDELSE TIL DE LANDSKABELIGE OMGIVELSER MOD VEST OG EN KLIMAPARK, DER FORMIDLER OVERGANGEN MELLEM BY OG LAND.

Midtbyen indeholder områdetets tætteste og højeste bebyggelse, der i særlig grad koncentrerer omkring en centralt beliggende bypark i direkte tilknytning til byens letbanestation. I dette område ligger byens butikker, og her vil en stor del af byens indbyggere færdes dagligt.

Bebyggelsen i midtbyen bliver lavere, jo tættere man kommer på bydelens kant mod det åbne land og mod de blå/grønne områder.

På den anden side af de blå/grønne områder ligger de øvrige bydele i en ring rundt om midtbyen. Mod nord ligger Villabyen og Generationsbyen. Mod øst ligger den Aktive By og Markedsbyen, hvori den eksisterende bebyggelse langs Høvej indlemmes. Mod syd ligger Den Blå By og Vidensbyen. Villabyen og Generationsbyen støder op til det eksisterende Elev mod nord.

Bebyggelsen er ensartet i skala eller funktion på tværs af de blå/grønne områder, så midtbyens kantbebyggelse tager form efter den bydel, der ligger på den anden side af de blå/grønne områder.

Byparken og den centrale del af midtbyen er forbundet til motorvejtilkoblinger mod syd og øst via to indfaldsveje til byen. Desuden fører en tredje indfaldsvej fra midtbyen mod nord til det eksisterende Elev via Koldkilde.

Langs den sydlige indfaldsvej strækker der sig et område med blandet bolig og erhverv. Dette område forbinder midtbyen med den centrale del af Vidensbyen. I Vidensbyen ligger størstedelen af den nye bys erhvervsbebyggelse. Området ligger i umiddelbar tilknytning til motorvejstilslutningen mod syd.

I en slynget halvcirkel fra Vidensbyen og rundt til den nordlige indfaldsvej løber en vej, der forbinder de enkelte bydele med hinanden og med den overordnede vejstruktur. Vejen har et varieret forløb gennem både grønne områder og bydele og kaldes 'Margueriteruten' på grund af de oplevelsesmæssige kvaliteter.

Overalt er der forbindelser fra de enkelte bydele til midtbyen, til Aarhus og til det eksisterende Elev via et stisystem, der er en integreret del af de blå/grønne områder.





VÆRDIER FOR NYE

20

VARIATION, BALANCE, LIV

DRØMMEN OM NYE BÆRES AF EN RÆKKE VÆRDIER. DISSE VÆRDIER ER UDGANGSPUNKTET FOR DEN KONKRETISEREDE PLANLÆGNING, DER ER HELHEDSPANENS FORMÅL. BÆREDYGTIGHED I ALLE AFSKYGNINGER ER EN IMPLICIT, GENNEMGÅENDE OG SELVFØLGELIG TANKEGANG, DER UNDERSTØTTER PLANENS HELHED.

BYEN I FORHAVEN OG NATUREN I BAGHAVEN

KAN VI BLÆSE OG HAVE MEL I MUNDEN? NYE er både en by og en forstad, og den skal indeholde det bedste af begge verdener. Det handler dybest set om de rigtige kvaliteter. Redskabet er nærhed: Man skal i overført forstand have både storslået natur og mangfoldigt byliv lige bag hækken eller uden for hoveddøren. Redskabet er således også tæthed: Når alt skal være inden for rækkevidde, må byen komprimeres, så den både kan være tæt og grøn. Dette er også miljø- og ressourcemæssigt det mest forsvarlige.

EN HELHED DER ER MERE END SUMMEN AF SINE DELE

HVORNÅR ER VI NOK TIL AT TILTRÆKKE FLERE?

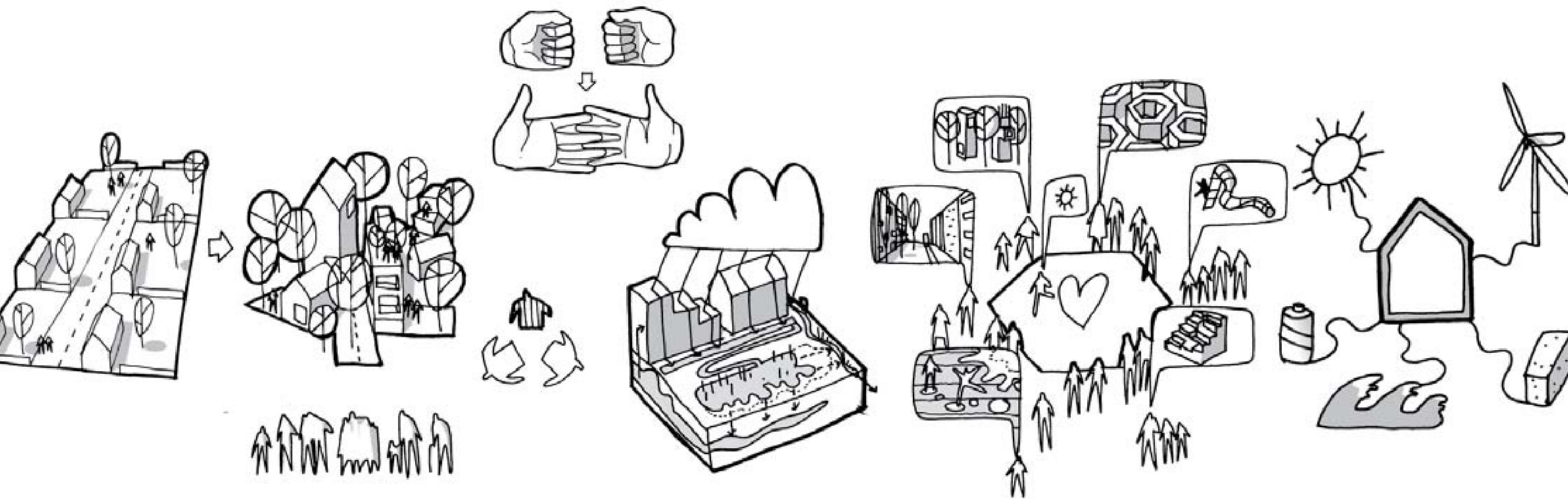
Som by betragtet skal NYE være både socialt og funktionelt helstøbt. Det skal være en by, der tiltrækker mennesker. Der skal være de aktiviteter og funktioner, man kan forvente at finde i en by, og der skal bo mange mennesker til at skabe liv. Jo flere mennesker, der går til bageren hver søndag, desto større chance for, at de også kan købe deres morgenbrød her næste søndag. Det handler om at etablere tilstrækkelig og dermed selvforstærkende aktivitet – både af mennesker, boliger, virksomheder, butikker, kultur og så videre.



TID TIL AT LEVE

HVORDAN KOMMER VI HJEMMEFRA UDEN AT HOLDE I KØ?

NYE ligger i nærheden af Aarhus, og mange vil stadig 'tage til staden' for at arbejde, handle, tage i teatret eller gå på café. Forstadens største problem handler om tid – og det handler derfor også om afstand: Der er så stor afstand til Aarhus, at bilen pludselig bliver et eftertragtet transportmiddel, når man skal bevæge sig derind. Det er ikke bæredygtigt og ofte heller ikke hensigtsmæssigt, at så mange biler dagligt transporterer os fra sted til sted – og det er den moderne bys største udfordring, at de mange biler radikalt har ændret byernes udformning og attraktive byrum. Derfor er det en del af NYEs identitet, at biltrafikken besværliggøres – bare en smule – og at der tilbydes andre attraktive muligheder for at komme frem. Bevæg jer endelig – men gør det til fods, på cykel, med letbane eller bus. Det er gjort let med korte interne afstande, og stimulerende med grønne og attraktive omgivelser for den bløde trafik.



BYEN I NATUREN OG NATUREN BYEN

KAN MAN BYGGE EN BY, UDEN AT DET GÅR UD OVER NATUREN?

NYE ligger midt i naturskønne omgivelser. Det er byens ansvar over for fremtiden, at man værner om disse omgivelser – og det er en del af byens attraktionsværdi fra starten. Naturværdierne består i denne konkrete sammenhæng først og fremmest af vandet. Som bække, vandløb, søer, regn og grundvand er vandkredsløbet allestedsnærværende – som udfordring og som mulighed. Det samme gør sig gældende for de få naturelementer, der i dag ligger inden for byudviklingsområdet. Visionerne om miljømæssig bæredygtighed kan her gøres til virkelighed. Muligheden skal gribes for både at give byen en klar identitet og samtidig komme med et seriøst bud på det 21. århundredes vand- og naturforvaltning. Så naturens rytme og vandets tilstedeværelse kan mærkes overalt i byen – både som en oplevelse og som en indbygget sikkerhed for ekstreme regnskyl, der kan forårsage oversvømmelser og ødelæggelse.

DER ER ALTID PLADS TIL EN MERE

HVORDAN BLIVER DER RUM TIL ALLE?

En bæredygtig by er en inkluderende by. Her kan man være en del af et fællesskab. Alle aldre og indkomstklasser kan leve i en by, hvor både social og miljømæssig bæredygtighed er en del af byens væv. Forudsætningen er mangfoldighed, idet mangfoldighed skaber social mobilitet og dynamik, som igen er forudsætningen for en moderne bæredygtig by.

ROM BLEV IKKE BYGGET PÅ ÉN DAG

HVORDAN OPSTÅR EN BY?

Når man planlægger for en ny by, er det vigtigt at huske, at vi endnu ikke ved ret meget om, hvordan byen rent faktisk kommer til at se ud i fremtiden. **NYE** er stadig kun en vision, der kan blive til virkelighed på et utal af måder. Derfor er det vigtigt, at der er plads og medbestemmelse til de mennesker, der skal virkeliggøre og befolke byen.

SELV OM DER NETOP NU PLANLÆGGES OG IKKE DISKUTERES – ELLER MÅSKE NETOP DERFOR – ER DET VIGTIGT AT FASTHOLDE, AT PLANLÆGNING KUN ER EN RAMME, DER SKAL UDFYLDES FRA DAG TIL DAG. BYEN ER I PRINCIPPET ALDRIG FÆRDIG, OG DET MIDLERTIDIGE ER I VIRKELIGHEDEN DET, DER SKABER IDENTITET.

FORSYN DIG SELV

HVORDAN FORSYNER VI OS BEDST?

NYE vil naturligvis have en bæredygtig energiforsyning. Spørgsmålet er blot, hvordan dette mål skal opnås. Der skal for det første arbejdes med at nedbringe ressourceforbruget ved at bygge bæredygtigt, men mængden af byggeri – byens størrelse – peger også på muligheden for at tænke i hel eller delvis selvforsyning. På den ene side har byen altså en størrelse, der gør, at den selv kan understøtte sin egen bæredygtige energiforsyning. Men på den anden side består byen af så mange forbrugere, at de samlet set ville kunne medvirke til, at de lokale forsyningselskaber kan realisere deres mål om bæredygtig forsyning.



FORUDSÆTNINGER

I løbet af foråret 2010 har Aarhus Kommune som tidligere nævnt udarbejdet en Forudsætningsrapport forud for helhedsplanlægning. Herunder er de væsentligste forudsætninger beskrevet under tre afsnit svarende til helhedsplanens opbygning. I de enkelte afsnit opsamles bindinger, forudsætninger, eventuelle forhold til øvrig planlægning samt en kort henvisning til helhedsplanens behandling af emnet.

BY OG BEBYGGELSE

TÆTHED OG INDBYGGERTAL

Kommuneplan 2009 har som tidligere nævnt beskrevet en forventning om, at det afgrænsede perspektivareal kan rumme 4.000-7.000 fremtidige indbyggere. Det beskrives i forudsætningsrapporten som afgørende for kommunens planlægning, at helhedsplanen nærmere fastlægger et indbyggertal, for eksempelvis at kunne dimensionere og planlægge for veje og offentlige servicetilbud.

Det mulige fremtidige indbyggertal må ifølge rapporten søges fastlagt ud fra nærmere studier i forbindelse med helhedsplanen. Studierne kan med fordel tage udgangspunkt i sammenlignelige tætheder i byområder i eller uden for Aarhus.

HELHEDSPLANEN FASTLÆGGER ET INDBYGGERTAL PÅ BAGGRUND AF KVALITATIVE STUDIER AF SAMMENLIGNELIGE BYDELE. STUDIERNE PRÆSENTERES OVERORDNET I HELHEDSPLANEN OG FORELIGGER SOM BAGGRUNDSMATERIALE TIL PLANEN.

OFFENTLIG SERVICE

Kommuneplanens generelle målsætninger for offentlig service er blandt andet, at der til stadighed skal udvikles forskellige byområder og boligkvarterer, som alle aldersgrupper kan trives i. Retningslinjerne er blandt andet, at ældreboliger som udgangspunkt skal placeres centralt i lokalområdet, og at det skal tilstræbes, at alle lokalsamfund rummer mindst én skole, hvis kapacitet skal udnyttes optimalt i forhold til boligudbygningen.

I forbindelse med helheds- og lokalplanlægningen nævner forudsætningsrapporten, at der vil blive behov for at reservere areal til et antal institutioner, der svarer til boligudbygningen. Ligeledes vil der være behov for at fastlægge et areal til skoleudbygning. I den forbindelse vil det ifølge rapporten være hensigtsmæssigt at sammentænke en skole i den nye by med Elev Skole, som ikke har mere kapacitet.

Rapporten nævner desuden et ønske om, at der fastlægges en placering af en ny plejeboligenhed med 72 plejeboliger og tilhørende serviceareal.

Helhedsplanen fastlægger placeringen af en ny skole og en plejeboligenhed. Desuden beskriver den et princip for placeringen af øvrige institutioner i området.

DETAILHANDEL

Ifølge forudsætningsrapporten vil der som udgangspunkt kunne indarbejdes rammer for butiksudviklingen, der modsvarer den befolkningstilvækst, der forventes. I den første disponering af arealet i forbindelse med helhedsplanen forventes det, at behovet kan dækkes med en ramme svarende til et lokalt butikscenter, hvilket svarer til en rummelighed for detailhandel på i alt 3.500 m². Dog bør det udlagte rammeområde til centerformål kunne indeholde mere detailhandel, så rummeligheden på sigt kan udvides, når der skulle blive behov.

Helhedsplanen udlægger et centerområde som beskrevet i forudsætningerne.

VAND OG NATUR

LANDSKAB

Landskabet i området er i forudsætningsrapporten beskrevet som et morænelandskab med et varieret og kuperet landskab, specielt mod vest. I den sydligste del af området har "Ny by Lisbjerg Øst" en skarp afgrænsning mod det åbne land. Bevarelsen af en grøn kile mellem Lisbjerg Øst og **NYE** ved Elev skal her sikre naturnetværket og det nære dallandskab omkring Lisbjerg Bæk.

Hovedparten af den foreslåede udvidelse af perspektivarealet er omfattet af en skovbyggelinje til Lisbjerg Skov. Skoven beskrives i forudsætningsrapporten som en gammel skov, hvor skovbrynet fremstår med højstammede træer og danner en smuk afgrænsning til det omkringliggende landskab, der i dag primært er landbrugsarealer. Det veletablerede skovbryn gør skoven værdifuld som landskabelement, og skovbyggelinjen er en sikring og bufferzone for skovens flora og fauna. En reduktion af skovbyggelinjen kræver ansøgning og sagsbehandling, jf. Naturbeskyttelseslovens § 65.

FOR HELHEDSPLEANENS VEDKOMMENDE UDGØR SAMSPILLET MELLEM BY, LANDSKAB OG NATUR EN FANTASTISK MULIGHED, DER KAN UNDERSTØTTE OG ØGE BYENS KVALITETER – OG SOM SKAL FREMMES.

Der er i helhedsplanen arbejdet med både at sikre udsigtslinjer og definere en landskabelig overgang fra byen til Lisbjerg Skov. Som en følge heraf søges skovbyggelinjen ændret i delstrækninger. Baggrunden for dette er nærmere beskrevet i afsnittet om vand og natur.

VANDFORVALTNING

Inden for selve byudviklingsområdet findes to vandhuller, et vandløb (Bueris Bæk) og et overdrev, der er beskyttet efter Naturbeskyttelseslovens § 3. Disse områder skal som udgangspunkt ikke nedlægges eller anvendes som regnvandsbassin.

Det er dog områdets landskabelige omgivelser, der i særdeleshed skaber bindinger for en udbygning af selve byudviklingsområdet. Vest for området løber Lisbjerg Bæk, der er et unikt og A-målsat vandløb, hvilket vil sige, at det ikke må påvirkes fysisk og biologisk af menneskelig aktivitet. Syd for Lisbjerg Skov ændres vandløbets målsætning til B1, hvilket vil sige, at det er gyde- og yngelvækstområde for laks. Umiddelbart vest for området løber også et vandløb fra Ravnsbakke, der ligeledes er A-målsat, men som i dag ikke har en vandløbskvalitet, der lever op til målsætningerne. En





væsentlig del af vandløbenes hydrologiske opland ligger inden for byudviklingsområdet. I dag er området drænet landbrugsland, hvilket betyder, at en del nedbør løber hurtigt til vandløbene og forårsager en hård belastning ved store regnskyl.

Byudviklingsområdet er desuden en del af et grundvandsdannende opland til to store kildepladser, Elsted og Truelsbjerg, der bidrager med omkring 20 % af den samlede drikkevandsindvinding i Aarhus Kommune. Det er vigtigt at sikre grundvandsdannelsen til disse to kildepladser.

På baggrund af overflade- og grundvandsudfordringerne har Aarhus Kommune i forudsætningsrapporten opdelt byudviklingsområdet i 5 delområder (A-E), hvor der i varierende grad skal tages hensyn til grundvand og/eller overfladevand. Der skal arbejdes med løsninger, der er med til at støtte en bæredygtig helhedsstakegang i forhold til vandkredsløbet. Aarhus Kommunes vision herom er beskrevet i Vandvision 2100.

I HELHEDSPLEANEN TAGES UDFORDRINGEN OMKRING VANDHÅNDTERING OP OG GØRES TIL EN MULIGHED FOR AT GIVE NYE EN SÆRLIG PROFIL I FORHOLD TIL VANDHÅNDTERING. DET OMHANDLER BYENS OMGIVELSER, HVOR HELHEDSPLEANEN FORESLÅR EN KLIMAPARK, DER KAN FORBEDRE FORHOLDENE FOR VANDLØB OG FAUNADIVERSITET, SÅVEL SOM BYDELENE, HVOR VANDETS KREDSLØB INDGÅR SOM ET AKTIVT OG AKTIVERENDE ELEMENT I BYBILLEDET. LØSNINGERNE ER NÆRMERE BESKREVET I AFSNITTET OM VAND OG NATUR.

TRAFIK OG STØJ

KOLLEKTIV TRAFIKBETJENING

Kommuneplantillægget med den tilhørende VVM-redegørelse af Letbane i Aarhusområdet vil fastlægge en linjeføringskorridor for letbanen gennem det nye byudviklingsområde. I kommuneplantillægget indgår én letbanestation i Elev. Det er et ønske, at letbanen kører i eget tracé over længere strækninger. Omkring stationen kan letbanen integreres med vejsystemet.

HELHEDSPLANEN FORESLÅR ET LETBANE-TRACÉ, DER ER I OVERENSSTEMMELSE MED KOMMUNEPLANTILLÆGGET. I PLANEN FASTLÆGGES EN STATION I DEN CENTRALE DEL AF NYE, HVOR TRACÉET ER INTEGRERET I VEJPROFILET. IND OG UD AF BYEN KØRER LETBANEN I EGET TRACÉ.

VEJE

I forudsætningsrapporten foreslås det, at der arbejdes med en overordnet trafikstruktur, der forløber fra en fremtidig motorvejtilkobling ved Elstedvej til motorvejtilkoblingen ved Lystrup. Hvor denne vej krydser Grenåbanen og letbanen, bør der etableres en niveaufri krydsning.

Der bør etableres trafikveje, der giver integration mellem trafiksystemerne i det eksisterende og det nye Elev. Der bør etableres sekundære forbindelser til Lystrup, Lisbjerg Øst og Terp. Der bør indarbejdes en klassificering af vejnettet, så vejene udformes efter den funktion, de skal have.

I helhedsplanen er der indarbejdet en trafikstruktur med en tilhørende vejklassificering som foreslået. Helhedsplanen vejstruktur omfatter en motorvejtilkobling til Elstedvej, der forudsætter en godkendelse fra Vejdirektoratet.

STIER

Forudsætningsrapporten nævner, at der bør etableres gode forbindelser til og fra **NYE**. Der skal ikke mindst etableres en forbindelse ind mod Aarhus via den nye hovedrute fra Lystrup. Der bør desuden etableres et net af sekundære stier mod Lisbjerg, Lystrup og Terp. Internt i **NYE** bør det være muligt at komme hurtig og trygt rundt i byen generelt, og til og fra skole i særdeleshed.

Helhedsplanen udlægger en overordnet stistruktur som beskrevet i forudsætningerne.

PARKERING

Aarhus Kommunes retningslinjer og normer for parkering skal anvendes i området.

Normerne er i helhedsplanen anvendt ved at foreslå en kombination af parkeringshuse, parkering integreret i bebyggelse og parkering på terræn alt efter tæthed og anvendelse af delområder.

STØJ

Området påvirkes af støj fra Djurslandmotorvejen. Det skal sikres, at der ikke udlægges arealer til støjfølsom anvendelse i det støjpåvirkede område langs motorvejen.

Som en del af arbejdet med helhedsplanen er der foretaget en støjscreening af Djurslandmotorvejen og det overordnede vejnet i området. Screeningen udpeger særligt støjramte områder som følge af vejstøj og anviser løsninger for de enkelte områder.

ETAPEPLANLÆGNING



Udbygningen af området bør ifølge forudsætningsrapporten indeles i etaper, hvor der tages hensyn til trafikafvikling og udbygningen af vejnettet samt et ønske om at afslutte et område ad gangen af hensyn til beboerne.

Helhedsplanen indeholder en etapeplanlægning, der forholder sig til både bebyggelse, infrastruktur og vandforvaltning.

EKSISTERENDE TRAFIKSTRUKTUR





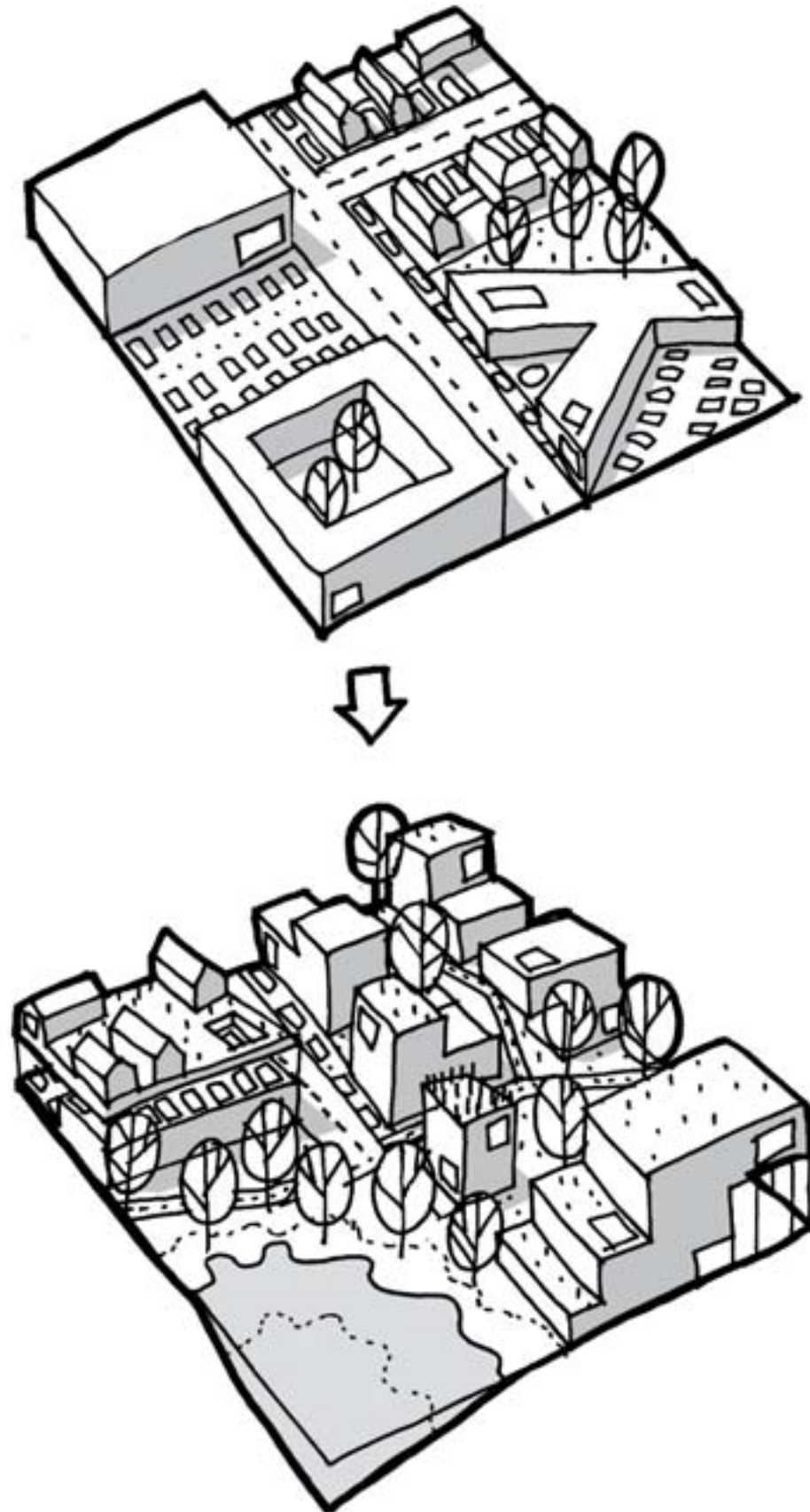
METODE

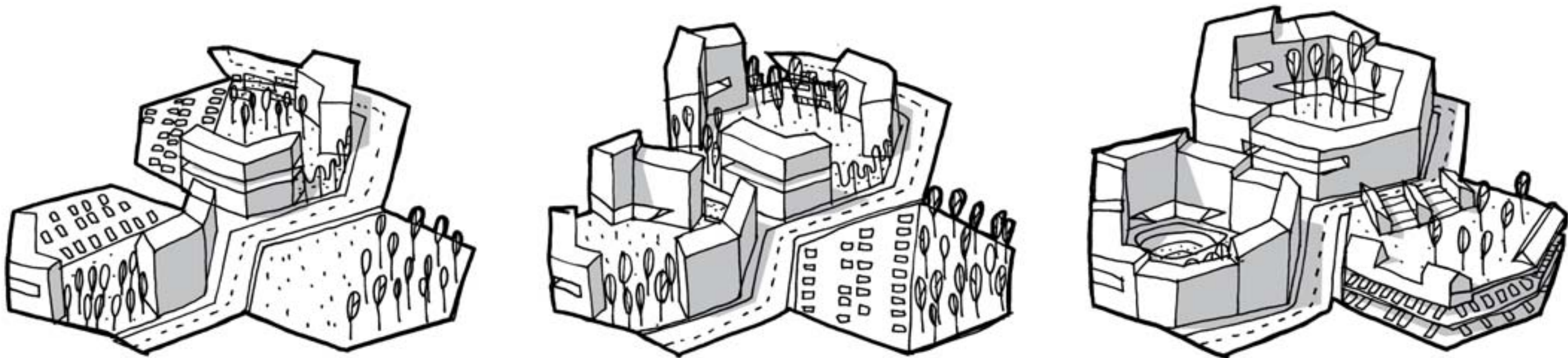
30

BÆREDYGTIGHED SOM METODE

Arbejdet med bæredygtighed har været en integreret del af arbejdet med **NYE** siden opstarten. Begrebet har i sine 3 afskygninger (social, miljømæssig og økonomisk) dannet udgangspunkt for en aktørinddragelse med efterfølgende hvidbog, og det er løbende blevet udviklet som et metodisk arbejdsredskab.

De planlægningsmæssige udfordringer, der med udgangspunkt i forudsætningsrapporten er beskrevet i det foregående afsnit, er naturligt nok opdelt i en række temaer. I arbejdet med helhedsplanen har bæredygtighedstankegangen imidlertid betydet, at udfordringerne i vid udstrækning har været brugt som udgangspunkt for at tænke helhedsorienteret. Det vil sige, at der systematisk er blevet tænkt i løsninger, der tilgodeser flere bæredygtighedsaspekter samtidig. Her er givet to eksempler på den metode, der har været anvendt.





VAND I BYEN

Det vil blive nødvendigt at håndtere store vandmængder inden for de enkelte bydele – både i form af regn, der skal nedsives til grundvandet, og i form af ekstreme regnskyl, der kan forårsage oversvømmelser. Det bliver en stor udfordring for projektet, specielt da visionen er at benytte bæredygtige løsninger og ikke håndtere vandet i store lukkede systemer under jordens overflade. Udfordringen er særligt omfattende i midtbyen, hvor kompleksiteten er størst – hvor der er flest mennesker, biler og funktioner. En af udfordringerne har været at øge mængden af nedsivningsarealer radikalt. Det har givet anledning til

- at minimere bygningernes fodaftryk pr. indbygger – altså fortrinsvis at bygge højere for at frigøre arealer til nedsivning
- at minimere bebyggelsens påvirkning ved at anvende grønne tage
- at koncentrere parkeringsarealer i parkeringshuse – altså fjerne så mange biler fra gadebilledet som muligt
- at minimere vejarealer – altså betjene de enkelte bygninger så rationelt som muligt, så der efterlades flere arealer til grønne rum i byen

Nødvendigheden er vendt til en mulighed – en mulighed for at lave flere bykvaliteter til fordel for byens befolkning – og en mulighed for at gøre det på en økonomisk bæredygtig måde ved at bygge højere og med færre befæstede arealer.

EN MIDLERTIDIG BY

En by opstår ikke hen over natten. Derfor skal skridtene frem mod en fuldt udbygget by gennemtænkes på en måde, så byens liv tilgodeses fra starten. Dette er i udgangspunktet en udfordring i forhold til social bæredygtighed, men også i høj grad i forhold til økonomisk bæredygtighed. Imidlertid kan det også vendes til en fordel for alle tre bæredygtighedsaspekter.

Når de første bygninger skyder op i **NYE**, vil der i første omgang blive efterladt plads imellem bygningerne til midlertidige aktiviteter. Disse mellemrum vil være **NYEs** første byrum. På et senere tidspunkt vil de også blive bebygget for at danne de fremtidige gaderum i byen, men indtil da vil de være scenen for de første aktiviteter i byen. Nogle steder vil de ganske enkelt blive anvendt til parkering, indtil en mere permanent parkeringsløsning etableres. Nogle steder vil de blive

beplantet og udgøre små skove af træer, der kan få lov at vokse sig store, indtil de senere plantes ud og bliver en del af de permanente byrum. Nogle steder vil der stå containere, der udlejes midlertidigt til kunstnere.

På den måde vil de midlertidige aktiviteter være en slags 'byrums-inkubatorer', der kan fremme den sociale og miljømæssige bæredygtighed i den periode, hvor byen endnu ikke er by.

Denne strategi har naturligvis kun i begrænset omfang indflydelse på planlægningen på dette niveau, men den er ikke desto mindre interessant at beskrive for at anskueliggøre, at bæredygtighed er en tankegang, der fortløbende vil præge arbejdet med at realisere byen.

PRINCIPPER FOR PLANLÆGNING

32

I det følgende er den nye by beskrevet i tre adskilte temaer – by og bebyggelse, vand og natur samt vej og støj. Som antydning i sidste afsnit er det imidlertid en hovedpointe i den planlægningsmæssige tilgang, at disse temaer ikke kan anskues adskilt – tværtimod: det er i helhedstankegangen, at de mest interessante ting opstår. De planlægningsmæssige principper er første skridt mod en konkretisering af værdierne og den bæredygtige og helhedsorienterede tankegang, der ligger bag dem. Her er værdierne søgt omsat til rumligt strukturerende forhold, der kan være bestemmende for planlægningen.

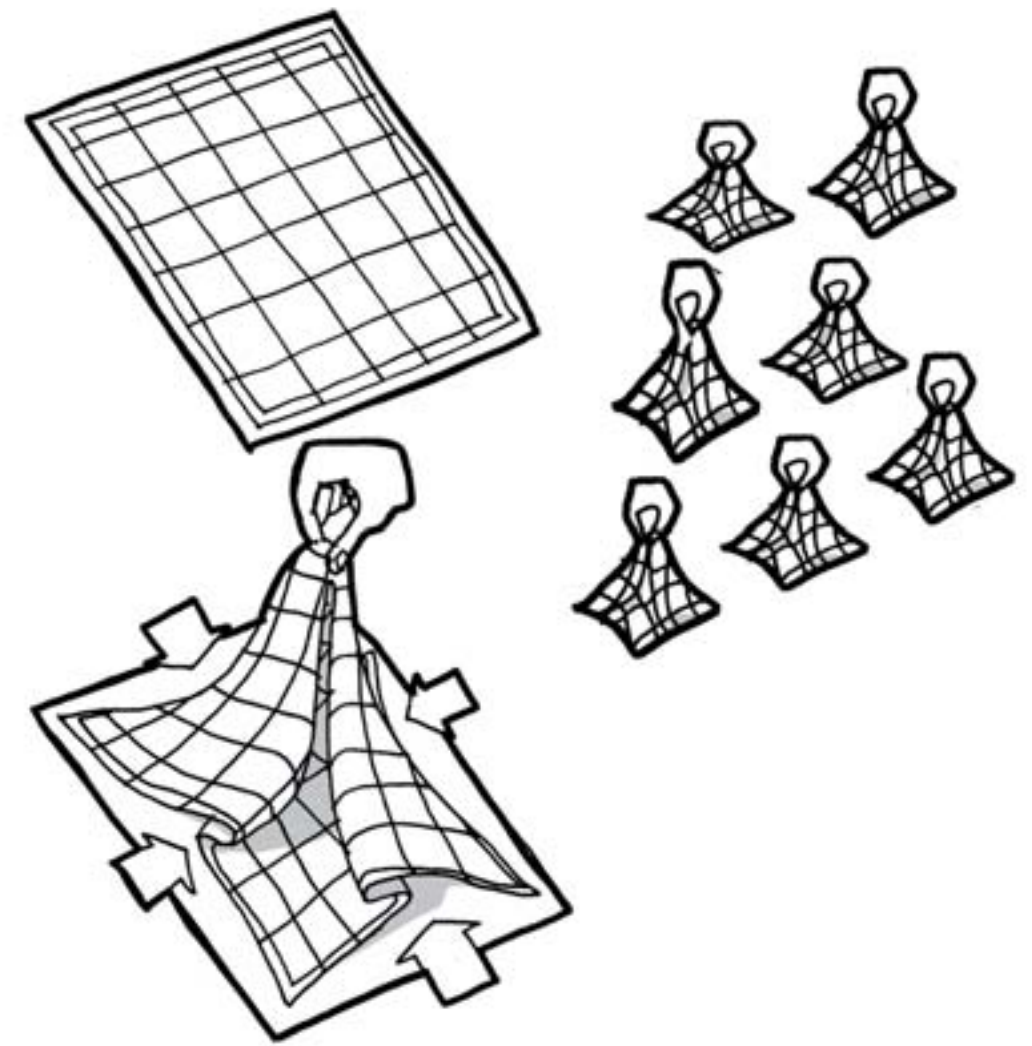
Sammen med den beskrevne brug af bæredygtighed som metode går principperne på tværs af temaer. På baggrund af principperne kan de konkrete planlægningsmæssige konsekvenser for de tre temaer – by og bebyggelse, vand og natur samt trafik og støj – beskrives separat. De bymæssige elementer, der introduceres i dette afsnit, vil også efterfølgende blive beskrevet mere konkret.

SLØRET LØFTES

Forestil dig et slør, der ligger udstrakt på et bord. Det ligger fladt og optager mest muligt overflade. Forestil dig nu, at sløret løftes ved at tage ved i midten og hæve det fra bordet. Sløret optager nu rum i stedet for overflade, og langs dets kanter kommer bordpladen til syne. Sådan er **NYE** også: høj i bymidten, dækkende et mindre areal og med et aktivt forhold til sine kanter.

Bebyggelsen er koncentreret på færre arealer, så den ikke fylder nær så meget pr. indbygger som i den traditionelle by. I midtbyen opnås det ved at bygge i højder, der er sammenlignelige med Aarhus midtby. Andre steder i byen opnås det ved, at parcelhuse og rækkehuse bygges lidt tættere end traditionelt.

Den koncentrerede bebyggelse efterlader ekstra plads mellem husene, og den anvendes i stedet til at gøre byen mere grøn. De grønne områder er med til at definere en række bydele, men også internt i bydelene er byen mere grøn.



De koncentrerede dele af byen er med til at formindske afstanden mellem byens attraktioner, aktiviteter og service. Det gælder i særdeleshed for midtbyen, hvor størstedelen af beboerne og aktiviteterne vil være – men også for de øvrige bydele, der vil indeholde attraktioner af forskellig karakter. Herved kommer byens indbyggere til at bo i nærheden af både byliv og natur.

Den koncentrerede by er også med til at skabe rumlig integration mellem by og land. Fra bymidten er der overalt udsigter til det åbne land og set fra det åbne land og i særdeleshed fra byens grønne områder opleves byen som indbydende med lavere bebyggelser mod det grønne og med en visuel dybde, idet man kan se de højere bebyggelser bagved.

OMGIVELSER VENDT PÅ VRANGEN

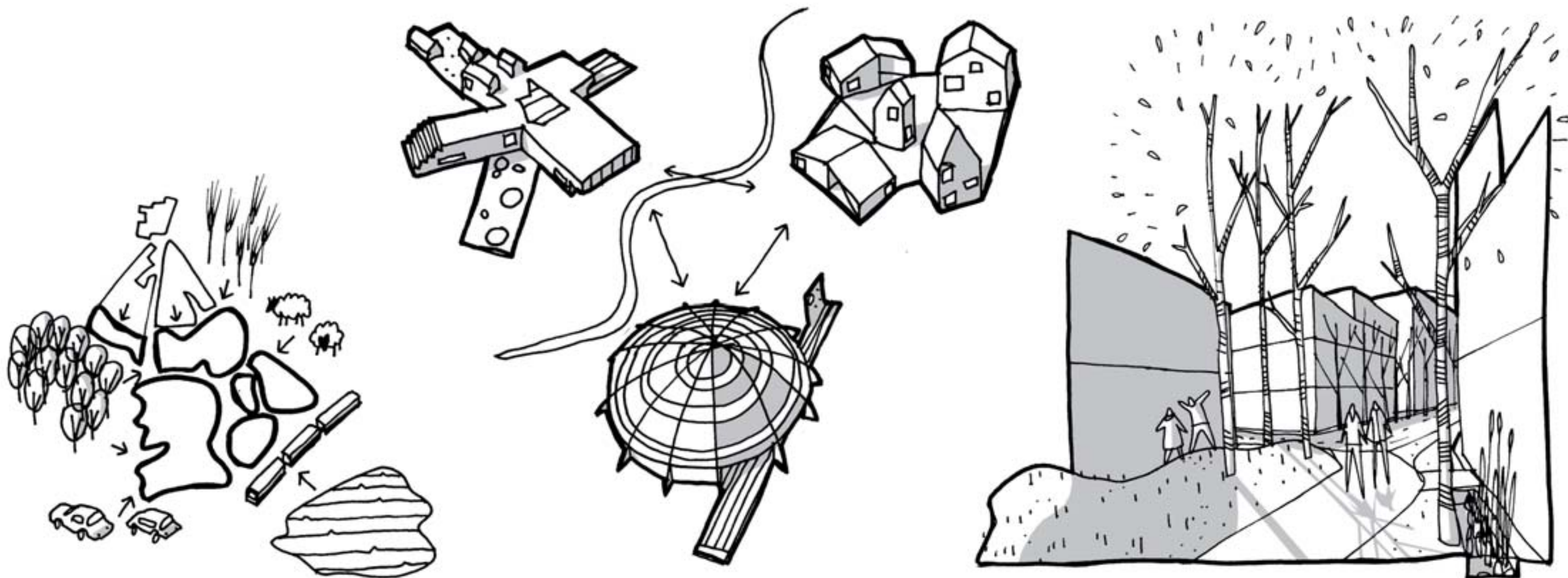
Når byen løftes, kommer dens kanter til syne. Ja, mere end det: De aktiveres som en del af byen – som dens forudsætning. Det kan forstås på den måde, at

byen og naturen er gensidigt afhængige. De indgår i et kredsløb, der her tages alvorligt, så byen ikke bare bliver en parasit, der bruger naturens ressourcer og sender forurening retur.

Det kan også forstås rumligt, idet byens omgivende natur ikke længere er noget, der afgrænses fra byen og holdes på afstand, men i stedet er noget, der er en integreret del af byen.

Dels i form af de grønne områder, der fungerer som et strukturerende element i byen. Her bliver byens kant mod landskabet aktiveret og inddraget og smitter af på byen. De grønne områder er ikke plejede og stynede, men nok iscenesatte som naturlige elementer i byen. Dele af områderne er muligvis forpagtede til får eller haver – men stadig offentligt tilgængelige.

Men også i form af de omgivende landskaber, der behandles som rumlige overgange fra by til land. I overgangen fra byen til Lisbjerg Skov etableres der en klimapark, hvor byens vandkredsløb synliggøres og gøres til en oplevelse.



BYER MED PROFIL OG LIV I DET GRØNNE

De grønne områder strukturerer byen ved at opdele den i en række bydele. Hver bydel har sin profil, der på den ene eller anden måde tager farve efter sine omgivelser – ligesom byen i det hele taget. Langs det eksisterende Elev er der villaer, langs motorvejen er der erhverv, ved produktionslandskabet mellem NYE og Lystrup ligger der en markedsby, hvor afgrøderne kan sælges, osv.

Midtbyen tager til gengæld farve efter de tilstødende bydele – hvad enten det gælder anvendelse, bebyggelsestyper eller skala. Eksempelvis består den del af midtbyen, der støder op til villaer og rækkehuse, af lavere bebyggelse, eller den del, der støder op til generationsbyen, hvor plejehjemmet ligger, indeholder en skole. Midtbyen bliver på den måde mere sammensat og kompleks end de enkelte bydele.

Når man færdes i de grønne områder, har man altså en ensartet by på begge sider af sig. Det er med til at skabe rum og betyder, at man ikke føler sig i udkanten af byen, men midt i den. Her opstår der også aktivt byliv, hvor beboere bevæger sig igennem på vej til træning, skole, arbejde, bager, osv.

HOVEDVEJE, SMUTVEJE OG OMVEJE

NYE består både af travlt byliv og af rekreation – af folk, der bevæger sig fra sted til sted, og folk, der slapper af eller nyder naturen. Den bevægelse, der opstår inden for og imellem de enkelte bydele, skal arrangeres på en måde, så begge dele er muligt.

NYE har mange direkte forbindelser. Byen har et letbanestop i midtbyen, der tillader folk at nå hurtigt til Aarhus, og motorvejstilkørsler i udkanten, der gør det muligt for folk at komme alle mulige steder hen. Det skal være nemt at tage bilen på weekendtur med børnene,

men svært at bruge den, når man skal til Aarhus eller rundt i NYE. Både veje og stier er indrettet, så de fleste mennesker både kan komme til letbanestoppet og motorvejstilkørslerne hurtigt – men det er også indrettet, så de fleste mennesker bor eller kommer forbi midtbyen, hvor der er mest liv.

Det vigtigste for byen er dog, at der er smutveje og omveje – og til tider er hovedvejen også en omvej, som i midtbyen, hvor biltrafikken har trange kår til fordel for gående, cyklende og letbanepassagerer. Eller omvejen er en hovedvej, som i de grønne områder, hvor stisystemet giver adgang til både skole og idrætsfaciliteter og leder direkte ind til Aarhus.

Visse veje er tænkt som omveje, selvom de leder direkte til den enkelte bolig. Det gælder primært for den vej, der med ekstra sving og varierede oplevelser forbinder de enkelte bydele. Og visse veje er kun smutveje – som de små sivegader, stikveje og stiforbindelser, der forøger mulighederne for at nå fra A til B i midtbyen.

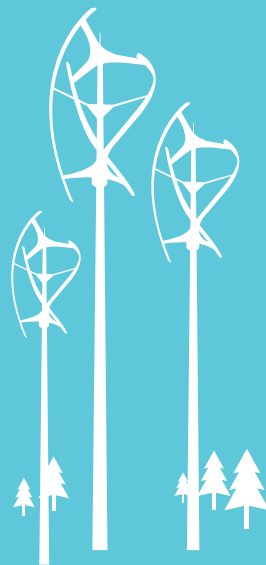
EN GADE ER ET LANDSKAB ER EN GADE

I NYE har byen og naturen et gensidigt og forhåbentlig forstærkende forhold. Denne forståelse ses helt ned i den mindste skala, hvor der trædes stier i de grønne områder, og hvor gaderne bliver til kollektive haverum. I særdeleshed i midtbyen er der arbejdet detaljeret med at minimere trafik- og parkeringsarealer ved at placere parkering i p-huse og ved at minimere vejarealerne til de enkelte karréer. Det giver plads til at etablere egentlige haver og parker, hvor der ellers ville have været gader.

Vejstrukturen er også overalt tænkt i sammenhæng med terræn og natur. Dels ved at behandle byen som et landskab med udsigter i de store færdssårer, der binder midtbyen sammen med vidensbyen mod syd, sammen med byens højeste punkt og sammen med Egå Engsø og Aarhus Bugt. Dels ved at orientere store og små veje i alle retninger for at kunne opleve solens bevægelse i gaderummene og give varierede uderum.







BY OG BEBYGGELSE

I de følgende afsnit beskrives de planlægningsmæssige løsninger på de opridsede forudsætninger og udfordringer. Beskrivelsen er grupperet i tre temaer, der forholder sig til de tre typer af strukturer, der definerer byens fysiske fremtræden – by og bebyggelse, vand og natur samt trafik og støj.

BYRUM OG LIVSKVALITET

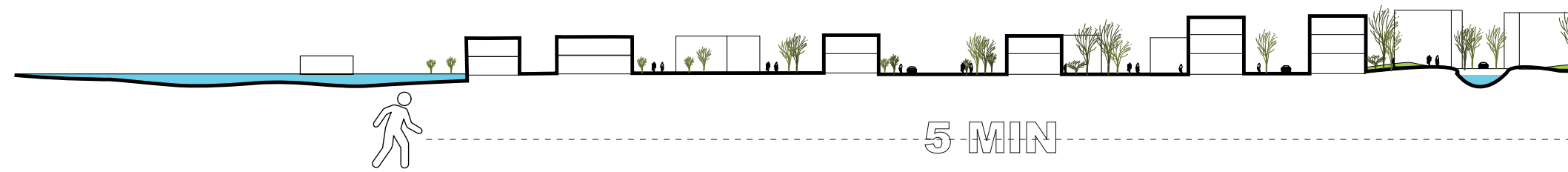
Den nye by skal kombinere det bedste fra den tætte by med det bedste fra forstaden. Den skal være grøn, og den skal have et aktivt byliv. De planlægningsmæssige principper angiver en struktur med koncentreret bebyggelse og grønne områder, der på et overordnet niveau sikrer, at denne tankegang præger den nye bys udformning. Det er imidlertid afgørende, at tankegangen underbygges og videreføres i den mere detaljerede udformning af byen. Derfor er der i udarbejdelsen af denne helhedsplan foretaget en omfattende indsamling af referencemateriale fra eksisterende byer. Det er sket med henblik på mere detaljeret at fastlægge

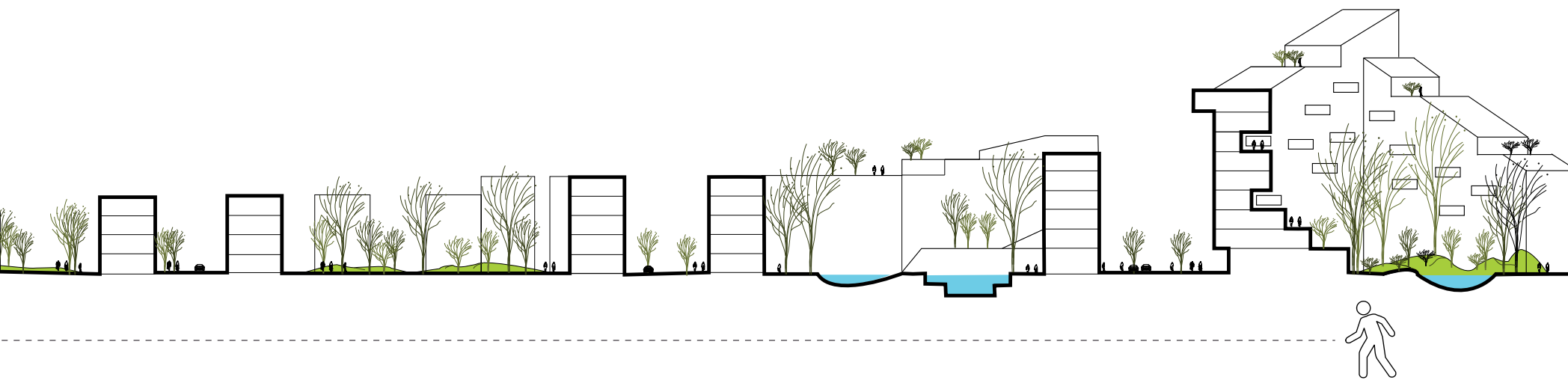
- på hvilke punkter den nye by skal udformes som eksisterende byer, og
- på hvilke punkter den vil adskille sig.

Referencematerialet er blevet systematiseret i forhold til bebyggelsesprocenter, etagehøjder, anvendelser, vej- og byrumsprofiler samt facadelængder for at kunne afdække sammenhænge mellem tætheder, byrum og byliv. Med udgangspunkt i referencerne er der foretaget en kvalitativ analyse af, hvordan bebyggelsen skal udformes i de enkelte bydele for at opnå de ønskede byrum og bymæssige kvaliteter i den nye by.

DEN OVERORDNEDE STRUKTUR MED BYDELE OG KONCENTRATION OMKRING MIDTBYEN HAR VÆRET RETNINGSANGIVENDE FOR EN GENEREL FORDELING AF BEBYGGELSESTÆTHEDER, OG REFERENCEMATERIALET HAR VÆRET RETNINGSANGIVENDE FOR EN DETALJERING AF DENNE STRUKTUR I EN RÆKKE DELOMRÅDER MED VARIERENDE TÆTHEDER OG HØJDER.

ILLUSTRATIONER – BYENS FORSKELLIGE BEBYGGELSESTYPER FORDELT PÅ TÆTHEDER SAMT SNIT IGENNEM MIDTBYEN





For de tætte og mest urbane dele af **NYE** – hvilket primært vil sige midtbyen – har analysen ledt frem til principperne om

- at fastholde bebyggelsestætheder og etagehøjder, der er sammenlignelige med den tætte by, og
- at forøge mængden af offentligt tilgængelige grønne områder, hvilket primært betyder at minimere vejarealer og udforme overskydende arealer som kollektive haver.

For de dele af **NYE**, der er mere sammenlignelige med traditionelle forstæder, har analysen affødt principperne om

- at fastholde et omfang af grønne arealer, der er sammenlignelige med den traditionelle forstad, og
- at forbedre samspillet mellem bebyggelse og trafik, hvilket primært betyder at bygge tættere omkring centralt placerede trafikåre

Der er udvalgt enkelte af de mest beskrivende referencefotos fra eksisterende lokaliteter til at give et indtryk af **NYE**s udformning. Fordelingen af tætheder, etagehøjder og anvendelser er mere udførligt beskrevet i afsnittet om de enkelte bydele.

For at opnå den tilstræbte grønne profil vil der desuden i det videre forløb blive arbejdet med at anvende en bio-faktor-beregning som et muligt styringsredskab for udbygningen af de enkelte områder. Her gives der point for tiltag, der er med til at gøre bebyggelsen mere grøn – og disse point samles til en bio-faktor-score for den enkelte bebyggelse.

Sammen med strategien for vandforvaltning, som beskrevet senere, vil det kunne sikre, at de tiltag, der har størst mulig positiv indvirkning i forhold til både vand og natur, vil nyde fremme. Det gælder eksempelvis grønne tage, der vil være en fordel både i forhold til vandforvaltning og i forhold til at øge bebyggelsens samlede bio-faktor.



FORHOLD TIL KOMMUNEPLANLÆGNINGEN

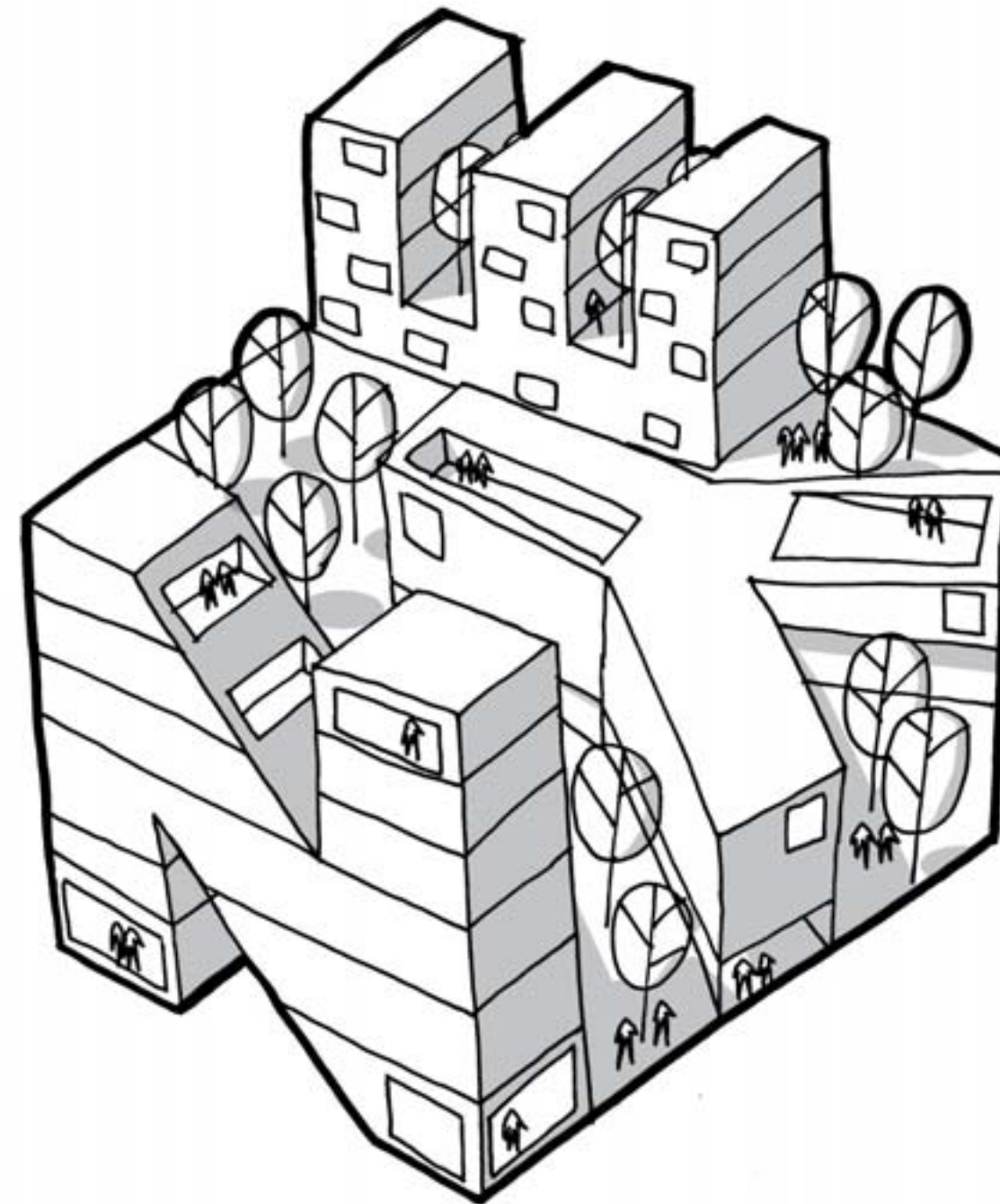
I helhedsplanen foreslås det, at der med den efterfølgende kommuneplanlægning udlægges en række rammeområder på baggrund af planprincipperne og byrumsanalysen. Det er som nævnt beskrevet i afsnittene om de enkelte bydele. Herunder er der beskrevet en række øvrige forhold omkring by og bebyggelse, der også har konsekvenser for kommuneplanlægningen.

DETAILHANDEL

Den nye by vil rumme 10.000-15.000 mennesker, når den er udbygget. Til trods for, at en del af disse indbyggere vil handle andetsteds, skaber en befolkning af denne størrelse stadig grobund for at etablere et velfungerende bycenter i **NYE**.

I **NYE** foreslås en rummelighed, der kan dække behovet i den første fase af udbygningen, og som derefter kan tages op til revision som en del af det normale kommuneplanarbejde.

DET FORESLÅS DERFOR, AT DER MED DEN EFTERFØLGENDE KOMMUNEPLANLÆGNING UDLÆGGES ET CENTEROMRÅDE SOM VIST PÅ KORTET. TIL CENTEROMRÅDET KNYTTES EN RUMMELIGHED PÅ 3.000 M² MED MAKSIMALE BUTIKSSTØRRELSER SOM NÆVNT I KOMMUNEPLAN 2009.





OFFENTLIG SERVICE

NYE får en størrelse, der kan understøtte en varieret mængde af offentlige servicefunktioner fra skoler, daginstitutioner og idrætsfaciliteter til plejeboliger. I helhedsplanen er disse behov anvendt til at skabe grundlaget for et aktivt byliv også i de centralt beliggende grønne områder. Som et princip placeres de offentlige servicefunktioner i kanten af de enkelte bydele ud mod den centrale del af de grønne områder mellem de to indfaldsveje til midtbyen. I denne zone kan funktionerne nyde godt af nærheden til det grønne – eksempelvis ved at placere boldbaner, legepladser og andre tilsvarende funktioner i den grønne kile.

DER ANGIVES EN KONKRET BELIGGENHED AF EN SKOLE I UDKANTEN AF MIDTBYEN, HVOR BOLDBANER KAN PLACERES I DEN DEL AF KILEN, HVOR TRE BYDELE MØDES.

I et af boligområderne i generationsbyen gives der mulighed for at placere de plejeboliger, der blev nævnt i forudsætningsrapporten. Desuden arbejdes der med det generelle princip, at daginstitutioner og lignende skal placeres i kanten mod det grønne inden for den samme zone. Endelig ligger den Aktive By i tilknytning til zonen, så eventuelle idrætsfaciliteter placeret i denne bydel kan indgå i en større sammenhæng.

HØJE HUSE

Byudviklingsområdet er udpeget i Kommuneplan 2009 som et perspektivareal, hvor høje huse ikke som udgangspunkt kan afvises. Helhedsplanens principper om at koncentrere bebyggelsen i midtbyen omkring handelslivet og letbanestationen leder til en reduktion af dette område, så den høje bebyggelse i NYE kun kan etableres centralt.

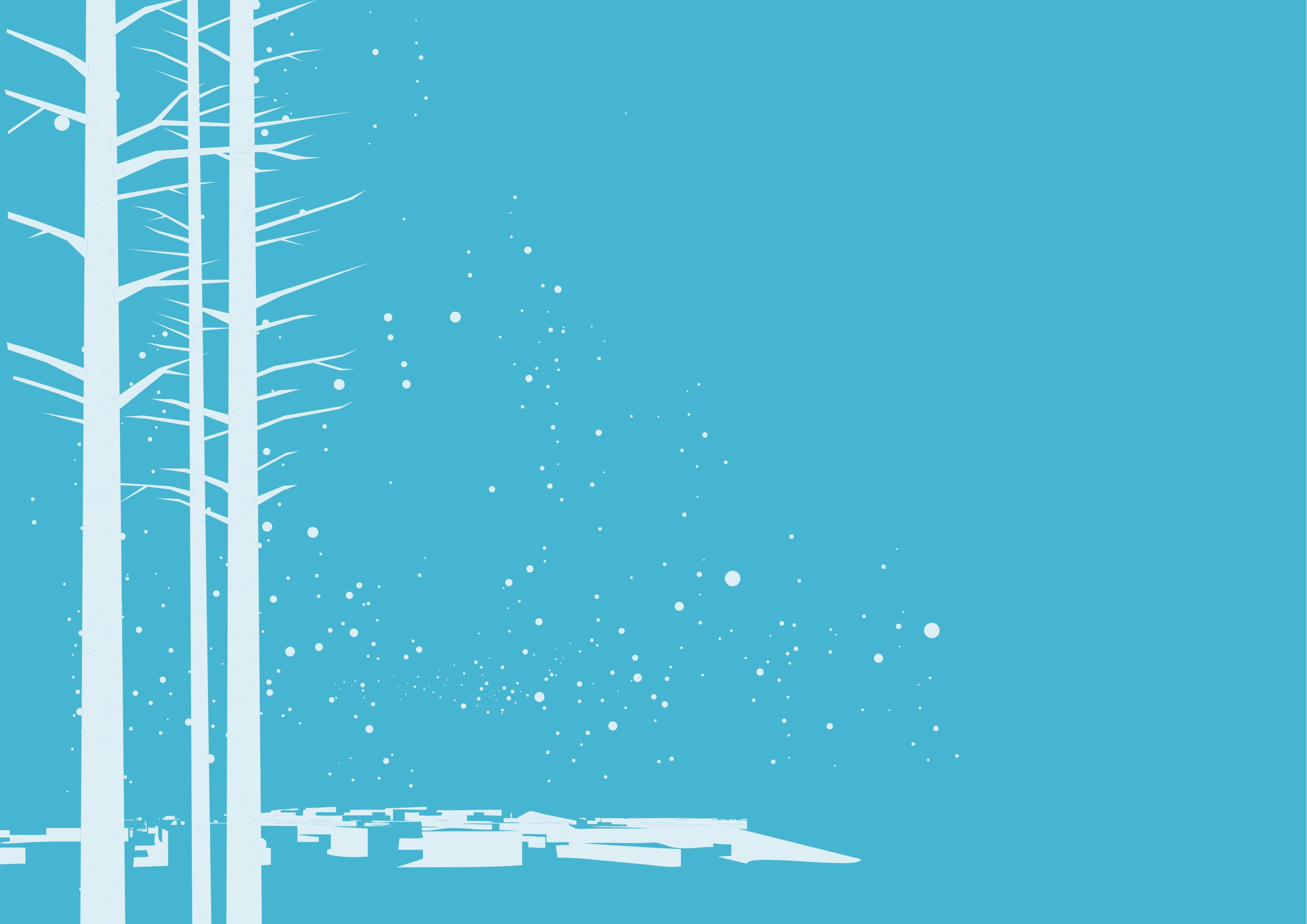
I helhedsplanen foreslås det, at det udpegede område, hvor høje huse ikke som udgangspunkt kan afvises, med den efterfølgende kommuneplanlægning fastlægges til at omfatte et areal i midtbyen og et mindre areal i Vidensbyen.

1:4000

PLACERING AF DETAILHANDEL, OFFENTLIGE SERVICEFUNKTIONER OG HØJHUSE







VAND OG NATUR

EN GRØN OG BLÅ BY

Byudviklingsområdet er i dag fattigt på egentlig natur. Der findes kun enkelte beskyttede naturområder, og de ligger som små øer i et stort produktionslandskab. Til gengæld er omgivelserne særdeles rige på både vand- og naturelementer. Her tænkes specielt på Lisbjerg Skov, Lisbjerg Bæk og Egå Eng sø. Ud over omgivelsernes naturkvaliteter er byudviklingsområdet også et grundvandsdannende opland til to af kommunens store kildepladser, der tilsammen sørger for omkring 20 % af kommunens vandforsyning.

Det betyder samlet set, at det er en stor udfordring at bygge en ny by i området. Det er uomgængeligt, at udfordringerne skal anskues som en helhed, hvor landskabskvaliteter, beskyttet natur og vandkredsløb ses i sammenhæng, da disse interagerer med hinanden. Vand og natur kender ingen faglige skel, men interagerer med hinanden i en dynamisk sammenhæng. På den måde kan udfordringerne i stedet vendes til en mulighed for, at **NYE** kan danne skole i at bevare, forbedre, integrere og skabe kvalitetsnatur i mødet mellem by og natur. Samtidig kan byudviklingsområdet helt oplagt være en platform for realiseringen af Aarhus Kommunes ambitioner i forhold til klima og vandforvaltning som eksempelvis beskrevet i Vandvision 2100.

VI SKAL KORT SAGT BYGGE EN NY BY UDEN AT PÅVIRKE NATUREN NEGATIVT. VI SKABER SAMTIDIG EN STØRRE SAMMENHÆNG FOR FAUNA OG FLORA OG FORBEDRER DERMED BIODIVERSITETEN OG MULIGHEDEN FOR FAUNAENS SPREDNING I HELE OMRÅDET.

I forhold til vand- og naturforvaltningen er de overordnede målsætninger at

- håndtere alt regnvand fra byen
 - aflevere vandet i en kvalitet og mængde, der tilgodeser både vandløb og grundvand
 - sikre mod ekstrembegivenheder, oversvømmelse og forventet klimaudvikling
 - sikre den eksisterende natur og integrere disse naturelementer i byudviklingen
 - forbedre potentialet for faunapassage i området.
-

STRATEGI FOR VANDFORVALTNING

Det er en overordnet målsætning for vandforvaltningen, at alt regnvandet skal håndteres i et separat system internt i byudviklingsområdet. Det vil sige, at der ikke som i traditionelle boligområder ledes noget regnvand til det spildevandssystem, der er koblet på et rensningsanlæg. Regnvandsmængderne skal derimod anvendes internt i byudviklingsområdet til at sikre, at både grundvandet og vandløbene får tilført tilstrækkelige mængder vand i den rette kvalitet og mængde samt på det rigtige tidspunkt. Det stiller meget store krav til logiske og intelligente løsninger for håndtering af regnvand.

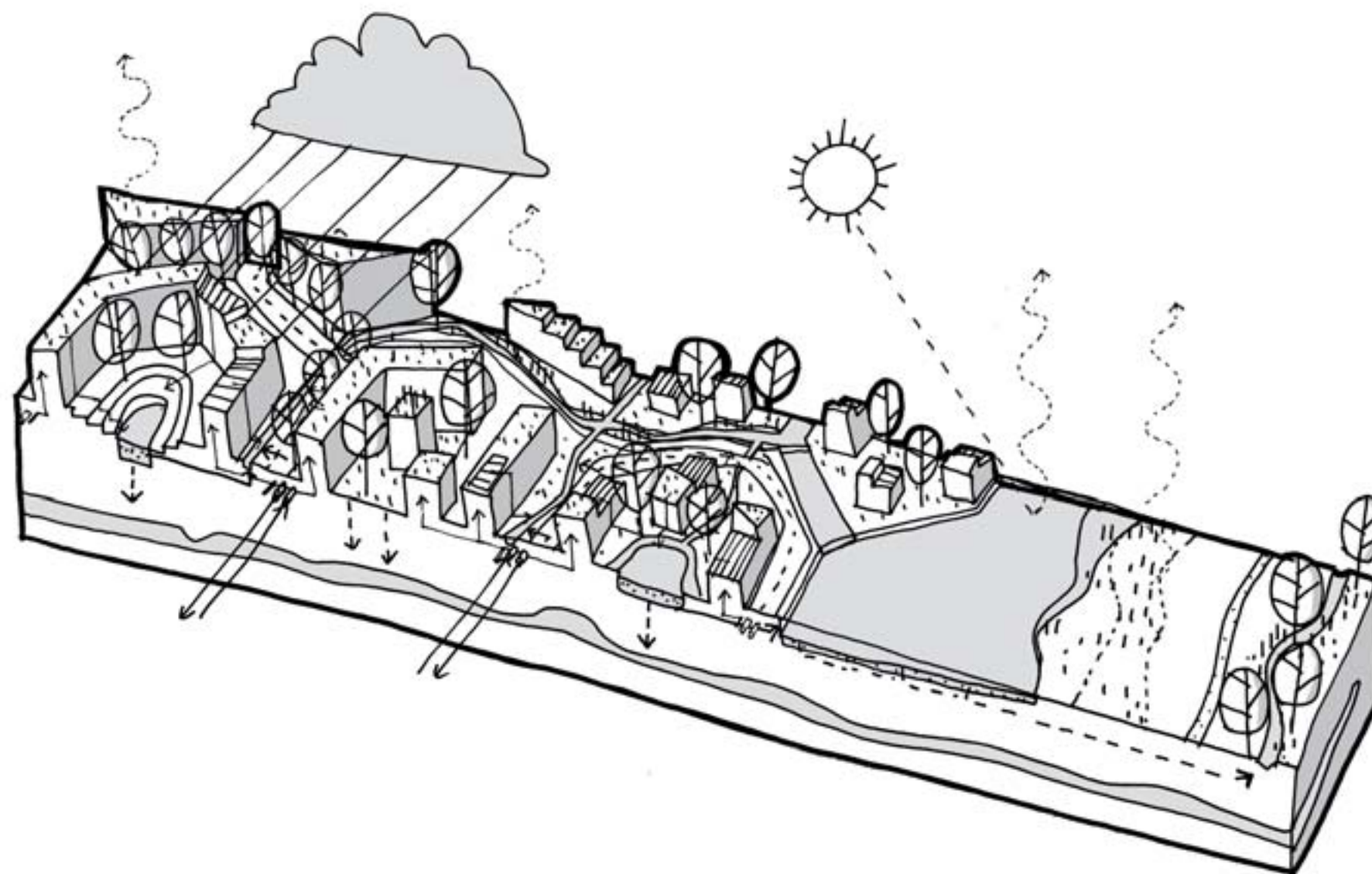
GRUNDLÆGGENDE ER PRINCIPPET, AT REGNVANDET ALTID HÅNDBERES OG INTEGRERES, HVOR NEDBØREN FALDER. DET KAN SKE VED HJÆLP AF FASKINER, FORSINKELSESBASSINER, GRØNNE TAGE, INDSAMLING AF REGNVAND TIL BRUGSFØRMÅL, ETC. DET SKER SÆRLIGT I MIDTBYEN, HVOR DER VURDERES AT VÆRE ET STORT POTENTIALE FOR AT ANVENDTE VANDET REKREATIVT VED AT UDFORME OG INTEGRERE NEDBØREN I DE BYMÆSSIGE ELEMENTER.

Fra de lokale faskiner, bassiner eller grønne tage kan nedbøren enten

- sive ned til grundvandet eller
- ledes videre til centralt beliggende søer/bassiner i de grønne områder, før det løber ud i vandløbene.

Spildevandet (husspildevand) håndteres som nævnt separat, mens regnvandet inddeles i tre typer, der kan være forurenede i varierende grad. I forhold til dette håndteres regnvandet ved at:

- Tagvandet ledes til faskiner, hvorfra det kan sive ned til grundvandet. Hvis vandet ikke kan sive direkte ned – eksempelvis når det regner meget, og kapaciteten er opbrugt – ledes vandet til større søer i de blå/grønne områder, hvorfra det langsomt kan sive ned til grundvandet eller ud i vandløbene, når regnen ophører.
- Alle bygninger etableres med omfangsdræn, der sørger for, at bygningers konstruktioner er sikret mod opstigende grundvand og nedbør, som siver





gennem jorden tæt op ad bygningerne. Vandet herfra ledes automatisk videre til små vandløb, der løber mellem søerne i de grønne områder.

- Vandet fra veje og pladser skal renses, inden det kan sive ned til grundvandet eller løbe ud i vandløbene. Det renses derfor ad flere omgange, før det siver ned til grundvandet eller løber ud i vandløbene.

Inden for området er der variationer i behovet for beskyttelse – både i forhold til grundvand og i forhold til vandløb og natur. Aarhus Kommune har derfor i deres forudsætningsrapport inddelt området i delområderne A-E, hvortil der er knyttet forskellige krav. Forholdet mellem den mængde vand, der nedsives, og den mængde, der udledes, afhænger af de lokale krav og bindinger. Den nye by er overordnet disponeret i anvendelser, der er optimeret i forhold til disse delområder – med rene boligområder mod nord, blandet bolig-/erhvervsområde og centerområde centralt samt erhvervsområder mod syd.

Områdernes afgrænsning skal ses som en overordnet angivelse af, hvor de forskellige krav gør sig gældende. De skal således snarere ses som zoner, der kan defineres nærmere i den mere detaljerede planlægning.

I forhold til vandforvaltningen er der endelig en målsætning om at kunne håndtere ekstreme regnskyl – også i fremtiden, hvor klimaet forventes at øge mængden og hyppigheden af regnvejrshændelser. Det sker ved at udforme søer, bassiner og bymiljøer i midtbyen på en sådan måde, at de kan håndtere nedbørsmængderne. Det sker også ved at integrere multifunktionelle løsninger, så bygninger, byrum og øvrige arealer kan oversvømmes, uden at der sker nogen skade. På den måde bliver kraftigt regnvejr en oplevelse i stedet for en gene. Søer og bassiner skifter størrelse, og i udformningen er der taget højde for dette – eksempelvis ved at lave hævede stier, så man fortsat kan færdes gennem områderne.

I NYE VIL VANDET ALTSÅ VÆRE ALLESTEDSNÆRVÆRENDE – ENTEN SOM SØER OG VANDLØB I DE GRØNNE OMRÅDER ELLER SOM INTEGREREDE ELEMENTER I BYBILLEDET.

Herunder er det beskrevet, hvordan vandet kan integreres i en samlet grøn struktur, der også tager hensyn til landskab og naturbeskyttelse. Den grønne struktur opfylder de to sidste målsætninger om at forbedre faunapassager og integrere den eksisterende natur.

I afsnittet om midtbyen er der desuden givet nogle eksempler på, hvordan vandet kan gøres til en del af bybilledet i de enkelte bydele.

I forhold til kommuneplanlægningen har strategien de konsekvenser, at der på baggrund af helhedsplanen kan

- udlægges rammeområder, der skal være rekreative og samtidig kunne anvendes til at placere en række søer og vandløb som en del af vandforvaltningen,
- fastlægges krav til den vandmængde, der skal håndteres inden for de enkelte bydele.

KLIMAPARKEN

Vest for **NYE** ligger som nævnt det største og mest beskyttelsesværdige naturområde, som indeholder Lisbjerg Bæk og vandløb fra Ravnsbakken (se diagram s. 47). Dette naturområde er en af de primære årsager til, at vandforvaltning overhovedet opstod som en udfordring og en mulighed for **NYE**. Det skyldes også i høj grad hensynet til grundvandsressourcerne.

Den nuværende vandløbstilstand er ikke tilfredsstillende, og statens vandplaner forventes at stille krav om tiltag, der skal forbedre den nuværende tilstand i vandløbene. Vandløbene er i dag belastede, ved, at der kommer alt for meget vand i vandløbene, når det regner kraftigt. Vandløbene eroderer, og jord skyller væk. Samtidig udtørres de om sommeren. Derfor er det oplagt, at de store arealer mellem bækken og byen anvendes til at etablere en stor klimapark til fælles bedste for by og natur, hvor nedbøren kan holdes tilbage. Dermed kan den hydrauliske belastning på vandløbene reduceres, og man kan sørge for, at der altid er en minimumsvandføring i selve vandløbene, så de ikke kan udtørre, som tilfældet er i dag.

Klimaparken (se diagram s. 51) kan etablere en landskabelig overgang til skoven (som nærmere beskrevet herunder), den kan friholde området for bebyggelse som en del af naturnetværket i Aarhus Kommune, og den vil i fremtiden indeholde størstedelen af de søer og bassiner, der skal etableres for at forvalte vandet fra **NYE** forsvarligt i forhold til natur, vandløb og grundvand, men også i forhold til sikkerhed mod fremtidige klimændringer. Ligeledes vil Klimaparken bidrage positivt til byens CO₂-regnskab og luftkvaliteten i området.

KLIMAPARKEN VIL – VIA NATURENS EGNE PROCESSER I SØER OG VÅDOMRÅDER – TILBAGEHOLDE OG OM-SÆTTE NÆRINGSSTOFFER, HVILKET FOR EKSEMPEL BETYDER, AT DEN NUVÆRENDE KVÆLSTOFUDVASKNING FRA LANDBRUGS-AREALERNE VIL REDUCERES MARKANT. DET ER TIL STOR FORDEL FOR EGÅ ENGSØ OG AARHUS BUGT, DER I DAG ER BELASTET AF FOR STOR KVÆLSTOFTILFØRSEL, SOM POTENTIelt BIDRAGER TIL ILTSVIND. KLIMAPARKEN KAN DERFOR OGSÅ BE-TRAGTES SOM EN FORM FOR MILJØPARK.

Klimaparken vil altså i fremtiden være et stort sammenhængende naturområde med søer, vådområder, vandløb og mindre beplantninger, hvor dyrene har gode muligheder for at færdes og leve. For eksempel kan det forventes, at mange padder (frøer, salamandere, tudser) vil leve i disse områder. Det betyder, at der er et potentiale for et rigere fugleliv. Samlet set vil biodiversiteten i klimaparken vokse markant i forhold til den ringe mangfoldighed, der findes i dag, hvor området er landbrugsland.

Klimaparken vil også fungere som bynært landskab, hvor naturstier vil give mulighed for, at byens beboere kan færdes ud i området på naturens præmisser.

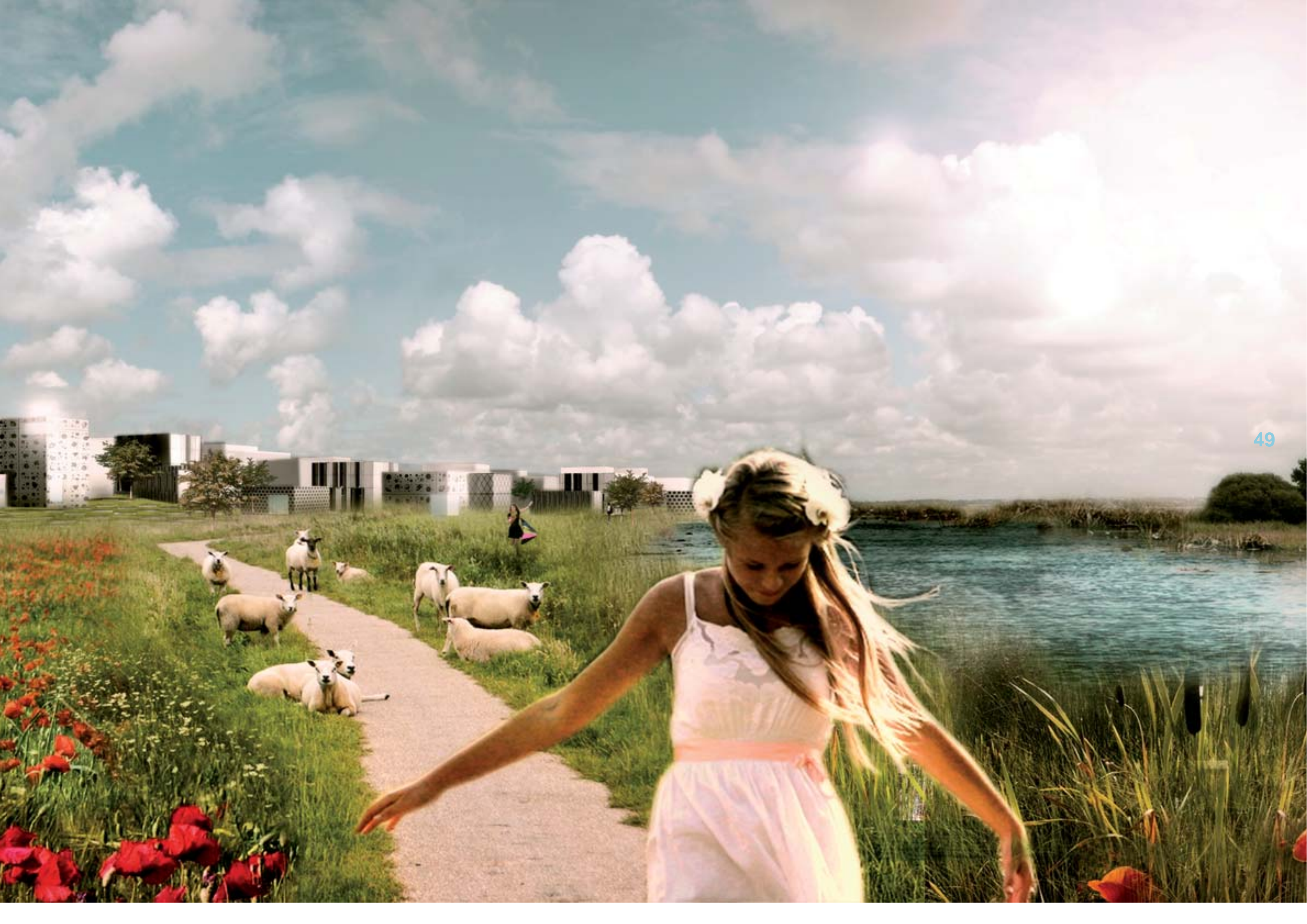
SKOVBYGGELINIEN OMKRING LISBJERG SKOV

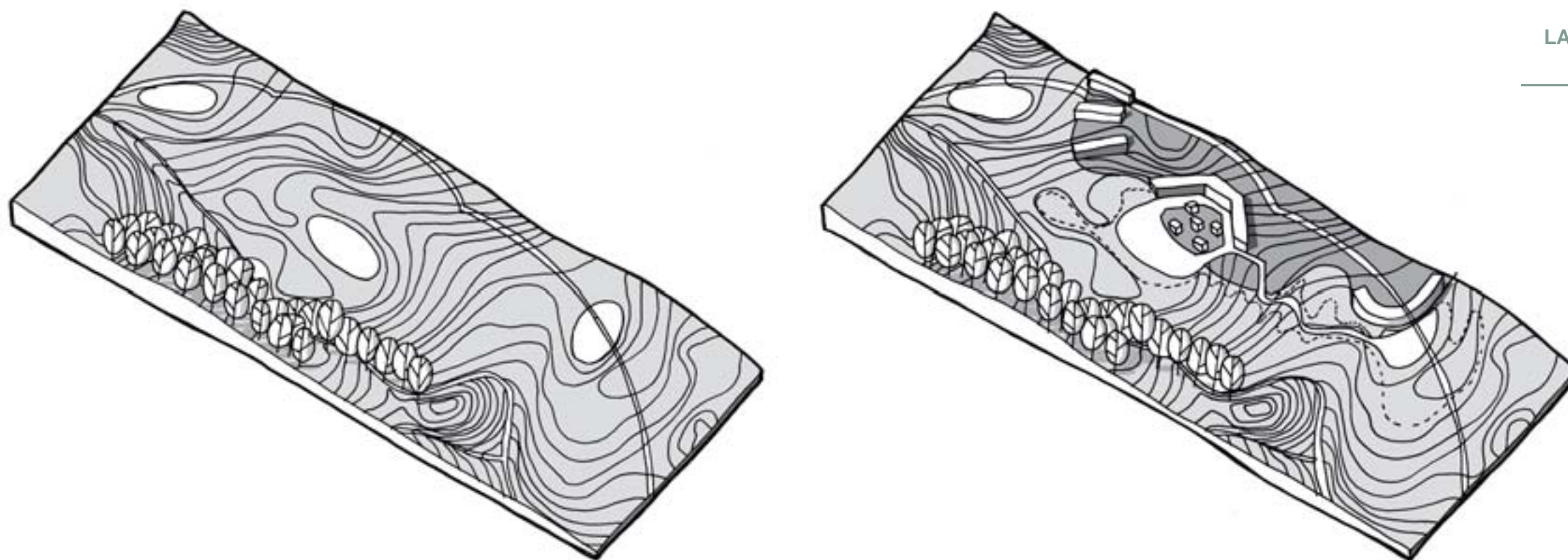
Den landskabelige afgrænsning af byen mod Klimaparken tager udgangspunkt i skovbyggelinjen omkring Lisbjerg Skov. Formålet med skovbyggelinjen er bl.a. at sikre skovens værdi som et landskabselement, hvilket i denne sammenhæng vil sige at fastholde og forstærke oplevelsen af en skov, der er friholdt fra og klart defineret i forhold til landskabet og byen. Det er desuden et formål at opretholde skovbrynet som et værdifuldt levested for planter og dyr. Med etableringen af klimaparken sikres skovbrynet samtidig som en del af kommunens sammenhængende naturnetværk, og der sikres en landskabelig afstand til det fremtidige byområde ved Lisbjerg Øst.

På langt størstedelen af strækningen vil Klimaparken være landskabeligt afgrænset mod vest og syd af en beplantning langs Lisbjerg Bæk. Vest for denne beplantning vil der flere steder være selvstændige landskabsrum mellem Lisbjerg Skov og bækken.

VISUALISERING – KLIMAPARKEN







Den østlige og nordlige kant af parken vil udgøres af bebyggelse. Længst mod nord udgøres afgrænsningen af Villabyen, der primært vil bestå af parcelhus- og tæt-lav bebyggelse i 1-3 etager. Den centrale del vil være afgrænset af midtbyen. Her vil bebyggelsen langs kanten være op til 2 etager, mens den ind mod de centrale dele af midtbyen vil være højere. Længst mod syd er parken afgrænset af Vidensbyen, der består af bebyggelse i op til 4 etager.

Klimaparken vil veksle mellem smallere og bredere forløb, hvorved oplevelsen af det eksisterende terræns bølgende og bakkede karakter forstærkes. Den lange sammenhængende strækning mellem bæk og by vil opleves som en række mindre landskabsrum omkring de steder, hvor det eksisterende terræn falder mindre og derved allerede danner en række plateauer.

Denne situation er flere gange sammenfaldende med, at beplantningen langs bækken trækker sig tilbage og i sig selv er med til delvist at omkrænse et mere lokalt landskabsrum. Her trækker bebyggelsen sig også tilbage for at understrege det lokale landskabsrum,

og her placeres de store sammenhængende bassin-områder, hvor klimaparkens søer tænkes etableret.

Imellem disse lokale landskabsrum på plateauerne indsnævres afstanden mellem bæk og by – ved at bebyggelsen skyder sig frem i landskabet, men også flere steder ved, at beplantningen gør noget tilsvarende. Samtidig er det også her, terrænet har de største fald.

KLIMAPARKEN VIL ALTSÅ KUNNE OPLEVES SOM EN RÆKKE LOKALE LANDSKABSRUM, DER ER OMKRANSET AF BEPLANTNING OG BEBYGGELSE, OG HVOR PARKENS SØER ER MED TIL AT DANNE RUM. FRA DISSE RUM SIKRES DET LANGE KIG MOD SYD IGENNEM DE INDSNÆVREDE PASSAGER.

Tilsammen danner dette en oplevelsesrig strækning, hvor den rumlige sammenhæng mellem bebyggelse og beplantning varieres, og hvor skov og beplantning

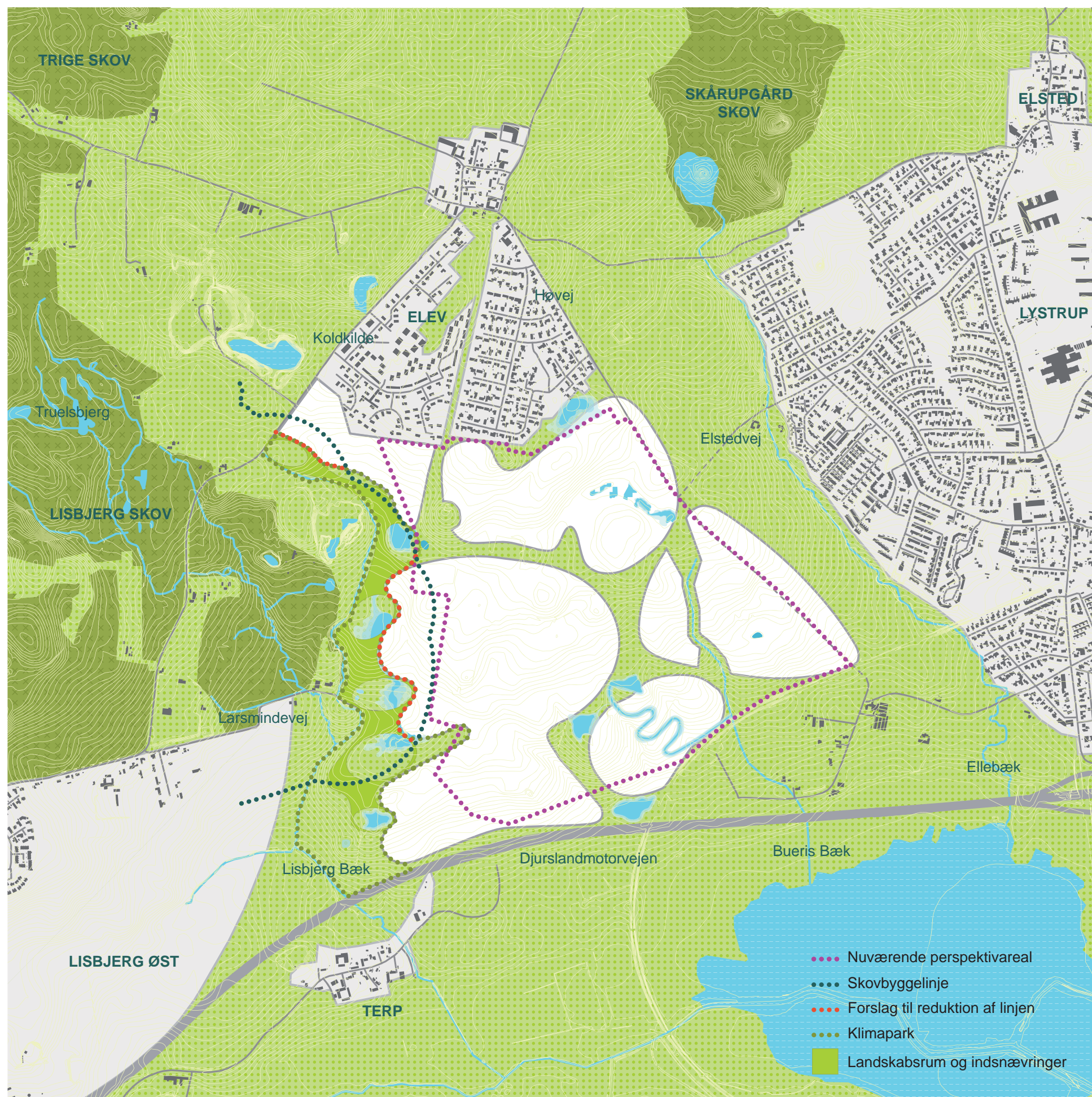
fastholdes som selvstændige visuelle elementer i landskabet.

I den centrale del af strækningen, hvor klimaparken ligger mellem bækken og midtbyen, er den landskabelige tilgang af en særlig karakter. Som i den øvrige del af parken etableres der 2 lokale landskabsrum med hvert sit vådområde. Imellem disse 2 rum skyder bebyggelsen frem og hen over en eksisterende slugt, der i dag er skjult af en lille plantage. Ved at lade bebyggelsen skyde ud i landskabet på dette sted skabes der en afgrænsning mellem de 2 lokale landskabsrum.

Nok så vigtigt er det, at det også giver mulighed for at anvende slugtens naturlige terræn til at lede vandet ind i byen og bag om bebyggelsen fra det nordlige bassinområde til det sydlige. Herved skabes der en sammenhæng mellem land, vand, bebyggelse og park i stor skala, der vil fungere som en unik præsentation af vandforvaltningen i den nye by. På dette sted etableres nogle naturstier fra midtbyens bebyggelse på tværs af vådområderne og ud i klimaparken. Disse

stier vil fungere som oplevelsesrige forbindelser fra midtbyen til klimaparken, og de vil være de primære rekreative forbindelser fra midtbyens beboere til den omkringliggende natur.

Skovbyggelinjen er ifølge naturbeskyttelsesloven defineret som en fast afstand til skoven på 300 m, hvor der ikke må placeres bebyggelse. Som en følge af den landskabelige tilgang, der er beskrevet ovenfor, søges skovbyggelinjen reduceret på delstrækninger. Mod nord søges linjen i en strækning på omkring 300 m reduceret med omkring 40-75 m. Ved midtbyen søges den i en strækning på 600 m reduceret med omkring 90-180 m.



BYENS STORE GRØNNE OMRÅDER

Klimaparken har direkte forbindelse til en samlet grøn struktur, der adskiller og forbinder de enkelte bydele. Disse områder er stadig meget naturlige, men de fungerer i højere grad på byens præmisser, idet der vil være en del færdsel af bløde trafikanter via områdets stisystem. De grønne områder danner et sammenhængende system, der integrerer områdets beskyttede natur og forbinder Klimaparken med landskabskilen mellem NYE og Lystrup.

Den nøjagtige afgrænsning mellem bydele og grønne områder er blandt andet fastlagt for at sikre optimale udsigtsforhold fra kanten af byen mod omgivelserne. Hovedparten af kanterne har direkte udsigt mod omgivelserne. En mindre del har en mere begrænset udsigt. For at forbedre forholdene for denne del af byen åbner de grønne områder sig generelt mod det åbne land. Det sikrer, at en større del af den bebyggelse, der ligger ud til de grønne områder internt i byen, også har mulighed for at få udsigt ud over byens omgivelser.

For yderligere at sikre udsigten er der indarbejdet tre overordnede udsigtslinjer i byen, hvoraf den ene er fra den centrale del af midtbyen og ud over Egå Engsø og Aarhus Bugt.

1:15000
**KLIMAPARKEN I FORHOLD TIL
 SKOVBYGGELINJEN**

1:15000

BYDELENES KANTER OG UDSIGTSKILER SAMT BILLEDER AF UDSIGTER FRA OMRÅDET

UDSIGTER

Størstedelen af byudviklingsområdet ligger højt og med god udsigt – både ind over engsøen, byen og bugten, men også mere lokalt mod bækken, skoven og det åbne land i øvrigt. Disse udsigter er forsøgt fastholdt i **NYE**. Det er dels sket ved at lade bebyggelsens højder trappe ned mod de blå/grønne områder, som det kan ses af beskrivelsen af de enkelte bydele. Det er også sket ved at gøre byens kant mod det åbne land eller de blå/grønne kiler så lang som muligt og ved at udforme byens kant på en måde, så de lange udsigter optimeres.

En stor del af byens kant har en fri udsigt mod omgivelserne, der er sikret af helhedsplanens afgrænsning af de enkelte bydele. Ud over det har en lige så stor del af byens kant en udsigt til de blå/grønne kiler og gennem dem til det åbne land. Disse udsigter er optimeret ved at afrunde bydelenes kant mod det omgivende landskab. Udsigterne kan desuden sikres gennem lokalplanlægningen ved at fastlægge bestemmelser om de enkelte bebyggelsers placering i forhold til hinanden og i forhold til udsigten.

Endelig findes der enkelte vigtige sigtelinjer, der øger den visuelle sammenhæng mellem land og by. En sigtelinje strækker sig langs den sydlige indfaldsvej fra den centrale del af midtbyen til den centrale del af Vidensbyen og etablerer en visuel sammenhæng mellem de to tætteste dele af **NYE**. En sigtelinje langs den nordlige indfaldsvej forbinder den centrale del af midtbyen med områdets højeste punkt, der ligger i det blå/grønne område mod nord. En tredje sigtelinje forbinder midtbyen med det store landskab mod sydøst. Denne sigtelinje følger den sidste indfaldsvej.





A



B



C



D







TRAFIK OG STØJ

TRAFIKAFVIKLING

Trafikafviklingen i **NYE** skal afvejes mellem følgende:

- En god og sikker trafikafvikling, hvor der ikke opstår væsentlig trængsel i spidsbelastningerne
- Et vejnet og en trafikafvikling, der er på et niveau, hvor det vil være attraktivt at vælge den kollektive trafik eller cyklen i forbindelse med de korte ture, fordi det er for besværligt at benytte bilen

De to ovenstående punkter er i sig selv modsætninger, så det er ønsket at finde et kompromis for **NYE**.

VISIONEN FOR TRAFIKAFVIKLINGEN I NYE ER SÅLEDES, AT DER ETABLERES ET PRIMÆRT TRAFIKVEJNET, SOM LEDER BILISTERNE FRA MOTORVEJEN TIL DEN CENTRALE DEL AF NYE.

Trafikafviklingen på disse veje skal fungere tilfredsstillende, så der i størstedelen af tiden ikke vil være trængselsproblemer. Det vil dog være acceptabelt med en vis trængsel i morgen- og eftermiddagsspidsstimen.

De sekundære trafikveje skal fungere som fødelinjer til de primære trafikveje. Trafikafviklingen skal her være tilfredsstillende, og trængsel skal så vidt muligt undgås. Den indlagte gene, som skal få bilister flyttet over til den kollektive trafik eller cyklen, skal på den sekundære trafikvej ligge i vejens forløb. Det planlægges, så rejsehastigheden er relativt lav, og der bliver omvejskørsel i et vist omfang.

Resten af vejnettet i **NYE** består af lokalveje, boligveje og sivegader, hvor rejsehastigheden er lav.

FORVENTEDE TRAFIKMÆNGDER I DEN NYE BY

Som en del af arbejdet med helhedsplanen er der foretaget en kortlægning af trafikmængderne på de overordnede veje i **NYE**.

Samlet set vil der være knap 30.000 daglige bilture ind og ud af byen.

Den mest trafikbelastede vej vil blive strækningen mellem den nye motorvejstilslutning ved Elstedvej og midtbyen, ligesom indfaldsvejen mod motorvejstilslutningen ved Lystrup også vil være betydeligt trafikeret. Langt størstedelen af trafikken vil kunne håndteres på 2-sporede veje.

TRAFIKSIKKERHED

Når der planlægges for en ny by som **NYE**, er det vigtigt, at der fra starten tænkes trafikikkerhed, når vejnettet og byen planlægges. Der er derfor udarbejdet en meget overordnet trafikikkerhedsrevision for helhedsplanen. Revisionen er en uafhængig trafikikkerhedsvurdering af vejprojekter – i dette

tilfælde helhedsplanen for **NYE**. Formålet er at sikre, at nye veje og stier bliver så trafiksikre som muligt. I trafikikkerhedsrevisionen er der kommenteret på en række trafikikkerhedsmæssige problemstillinger, der alle er taget til efterretning i helhedsplanen.

STØJ

Anvendelserne i byudviklingsområdet er overordnet disponeret, så de tager højde for områdets omgivelser, herunder særligt motorvejen. Det betyder først og fremmest, at den nye bys erhvervsområder placeres i den del af byen, der ligger langs motorvejen.

Vejnettet opbygges, så en stor del af biltrafikken ledes gennem midtbyen, og det giver desuden en afledt konsekvens i form af øget støj omkring vejene. For det samlede byområde er der foretaget en støjscreening på baggrund af forventede trafikmængder. De nærmere konklusioner på dette kan ses i afsnittet om midtbyen.



LETBANE OG KOLLEKTIV TRAFIK

Letbanen bliver den trafikale ryggrad i NYE. På den ene side er det vigtigt, at letbanestationen placeres centralt i midtbyen, så kundegrundlaget er så stort som muligt. På den anden side er det vigtigt, at linjeføringen sikrer størst mulig fremkommelighed, så rejsetiden til Aarhus formindskes.

Fra det sted, hvor letbanetracéet føres ud i det kommende byområde ved Lisbjerg Øst, kører letbanen i eget tracé så langt ind mod midtbyen som muligt. Fra den grønne kile, hvori letbanen ankommer til byen, føres tracéet gennem midtbyen som en del af indfaldsvejenes vejprofil.

Letbanen føres igennem NYE i det tracé, der blev fastlagt i VVM-redegørelsen for en letbane i Aarhusområdet, og der fastlægges en station som angivet i redegørelsen.

Det må desuden forventes, at der, efterhånden som NYE udbygges, også opstår et behov for en kollektiv busbetjening af byen.

VEJE

Den overordnede vejstruktur i NYE er inddelt i primære og sekundære trafikveje. Fra dette system kan det lokale vejnet i de enkelte bydele etableres. I helhedsplanen er det lokale vejnet kun beskrevet for midtbyen. Denne beskrivelse findes i afsnittet om midtbyen.

DE PRIMÆRE TRAFIKVEJE SKAL SIKRE FREMKOMMELIGHEDEN I NYE. PÅ DISSE VEJE AFVIKLES TRAFIKKEN PÅ BILERNES PRÆMISSER. DER ETABLERES EN PRIMÆR TRAFIKVEJ FRA MOTORVEJSTILKOBLINGEN MOD SYD VED ELSTEDVEJ TIL DE CENTRALE DELE AF MIDTBYEN.

Denne motorvejstilslutning eksisterer endnu ikke, men overføringen af Elstedvej er ifølge VVM-redegørelse for ny vej Søften-Skødstrup planlagt med henblik på at kunne indgå i et tilslutningsanlæg til betjening af et kommende byområde vest for Lystrup. Etableringen af den kræver en godkendelse fra Vejdirektoratet. Fra midtbyen fører vejen videre mod øst til motorvejstilkoblingen ved Lystrup. Fra denne vej kan trafikanterne fordele sig ud i området.

De sekundære trafikveje skal sikre, at trafikanterne ledes fra de primære trafikveje til det lokale vejnet i de enkelte bydele. Vejene skal på den ene side være fremkommelige og skabe gode forbindelser til lokalområderne. På den anden side skal der tages hensyn til de bløde trafikanter, og der skal være mulighed for at etablere gode byrum langs vejene.

De sekundære trafikveje udgøres af en samlet vejforbindelse, der fører trafikken rundt i alle bydelene i en halvcirkel fra Vidensbyen mod syd til Generationsbyen mod nord. Desuden etableres der en sekundær trafikvej fra den centrale del af midtbyen mod nord gennem Villabyen og videre til Koldkilde, hvorfra der er forbindelse til det eksisterende Elev og videre mod nord. Når den nye vejtilslutning til Koldkilde er etableret, påregnes det at lukke for gennemkørende trafik på strækningen mellem tilslutningen og Elevvej. Udover de interne forbindelser i byområdet fungerer de sekundære trafikveje som lokale forbindelser til nabobyerne. Endelig fungerer de sekundære trafikveje som lokale forbindelser til nabobyerne.





Der etableres en forbindelse fra Lystrup via Elstedvej til den primære trafikvej, der leder mod øst. Høvej afbrydes og tilsluttes i stedet den samlede vejforbindelse gennem bydelene. Den eksisterende bebyggelse langs Høvej indlemmes i bydelene og vejbetjenes herfra. I den vestlige del af byen føres en reguleret Larsmindevej fra Lisbjerg og helt ind til midtbyen.

STIER

Den overordnede stistruktur er opdelt i primære og sekundære stier. Ligesom med vejstrukturen har de til formål at skabe forbindelser fra omgivelserne til de lokale stisystemer.

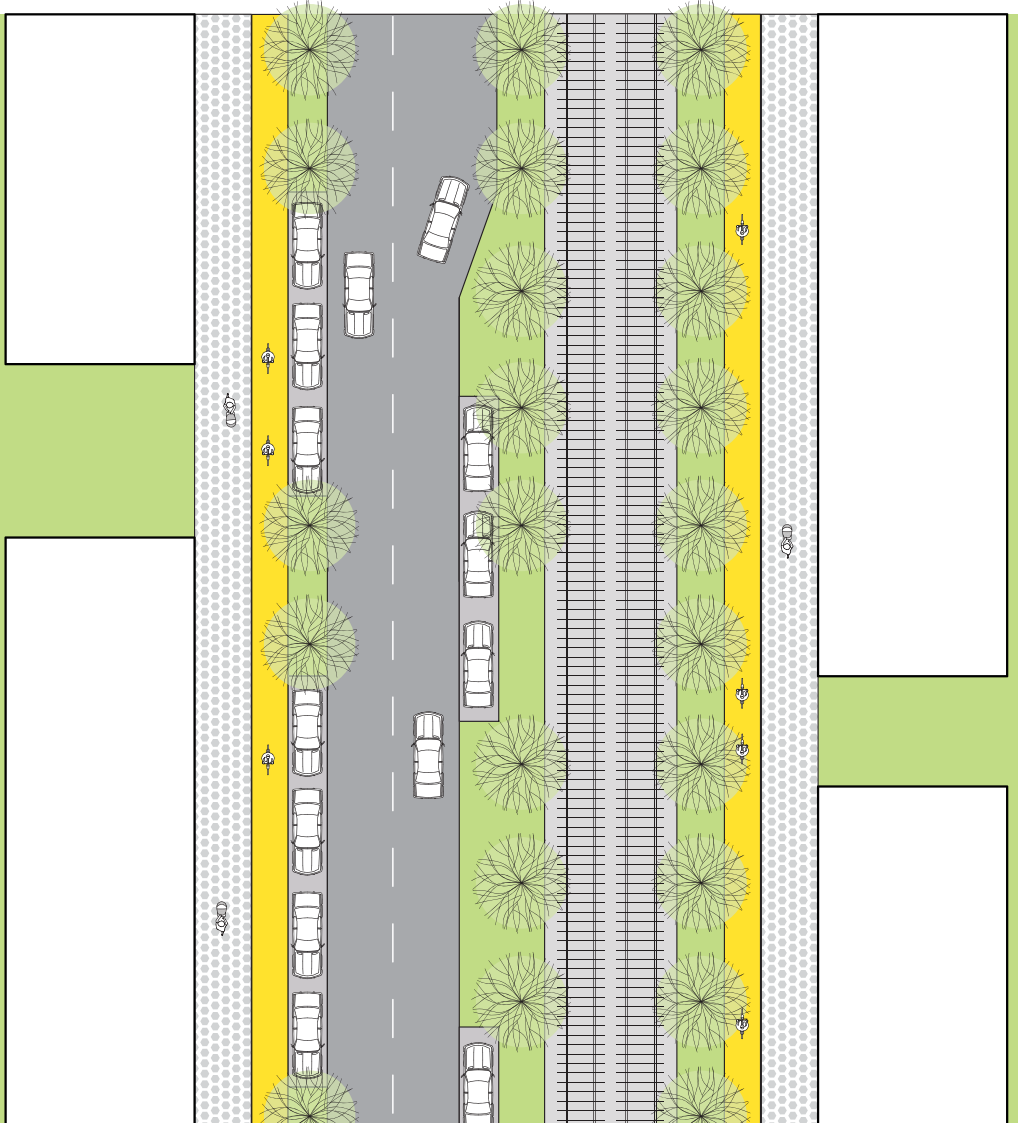
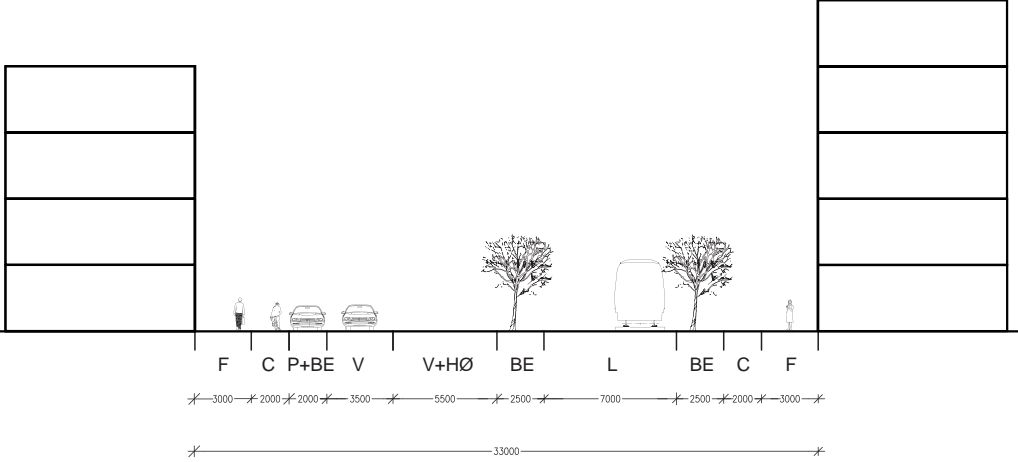
De primære stier skal sikre gode forbindelser mod syd til Aarhus Centrum og mod vest og øst til henholdsvis Lisbjerg og Lystrup. Fra Lisbjerg løber der en primær stiforbindelse langs letbanen og igennem midtbyen til de grønne områder øst for midtbyen og videre igennem den aktive by og markedsbyen til Lystrup.

I DE GRØNNE OMRÅDER SYDØST FOR MIDTBYEN ER DER FORBINDELSE FRA DENNE STI TIL EN PRIMÆR STIFORBINDELSE MOD AARHUS. STIEN FØRES I EN GRØN KILE OG VIDERE HEN OVER MOTORVEJEN TIL OMRÅDET VEST FOR EGÅ ENGSØ, HVOR DEN KOBLES TIL DET OVERORDNEDE STINET OMKRING AARHUS. HERFRA ER DER OGSÅ DIREKTE FORBINDELSE IND TIL CENTRUM.

De sekundære stier skal sikre god tilgængelighed mellem de lokale bysamfund i området. En sti føres fra den primære øst-vestgående forbindelse igennem de grønne områder omkring midtbyen og videre mod nord til det eksisterende Elev. Denne sti skaber en god forbindelse i de centrale dele af de grønne områder, som størstedelen af byens offentlige service ligger omkring.

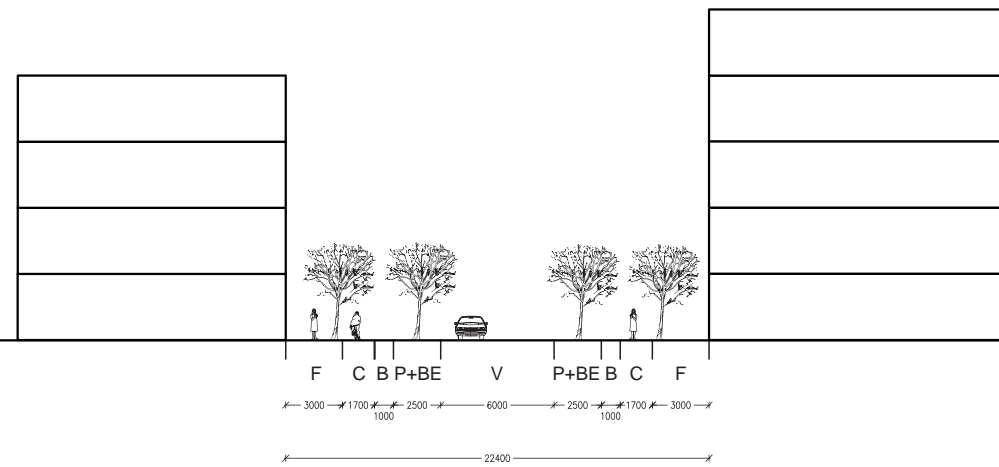
Koldkilde fungerer desuden som en stiforbindelse fra det eksisterende Elev til Lisbjerg.

1 Primær trafikvej

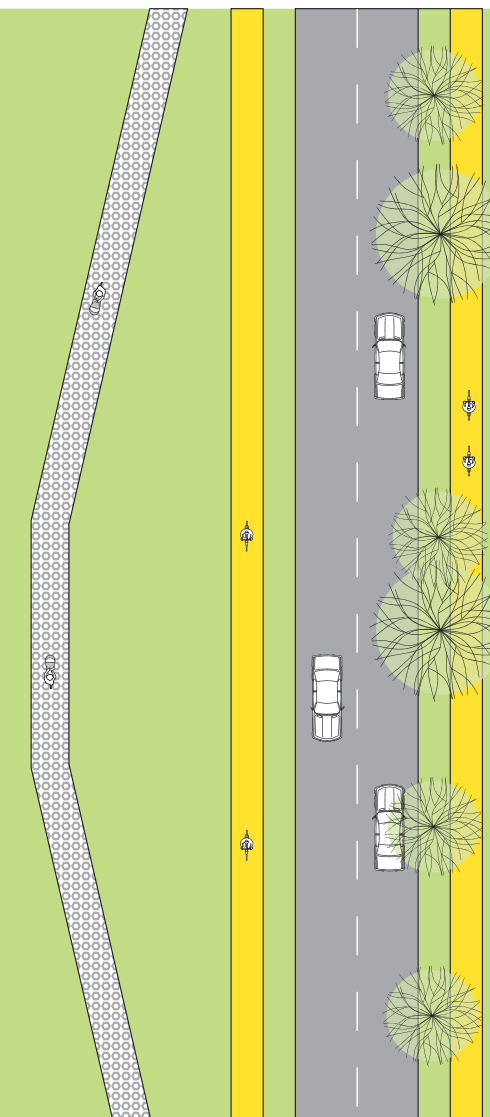
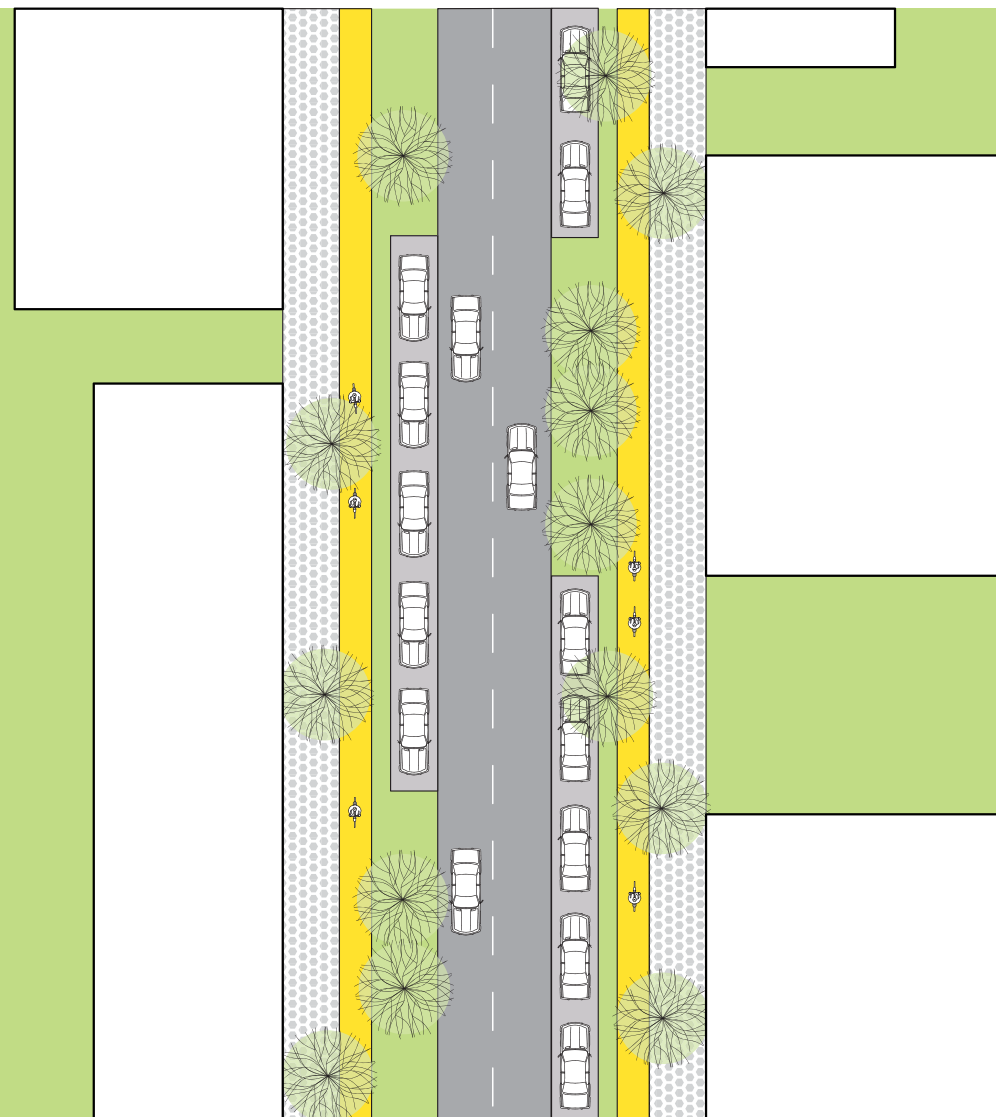
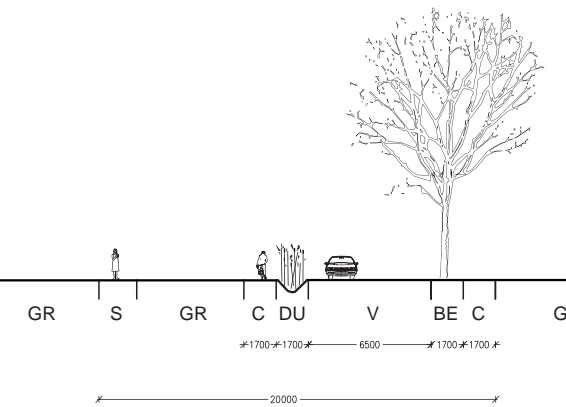


EKSEMPLER PÅ VEJSNIT

2 Sekundær trafikvej - bydele



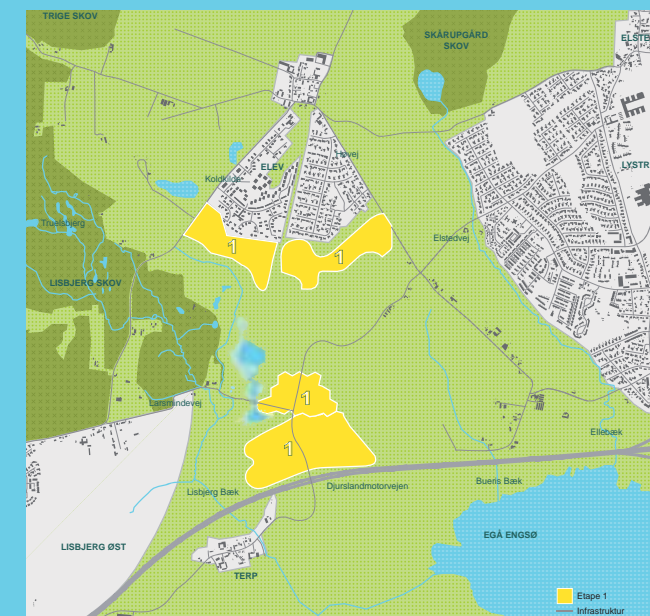
3 Sekundær trafikvej - grønne områder



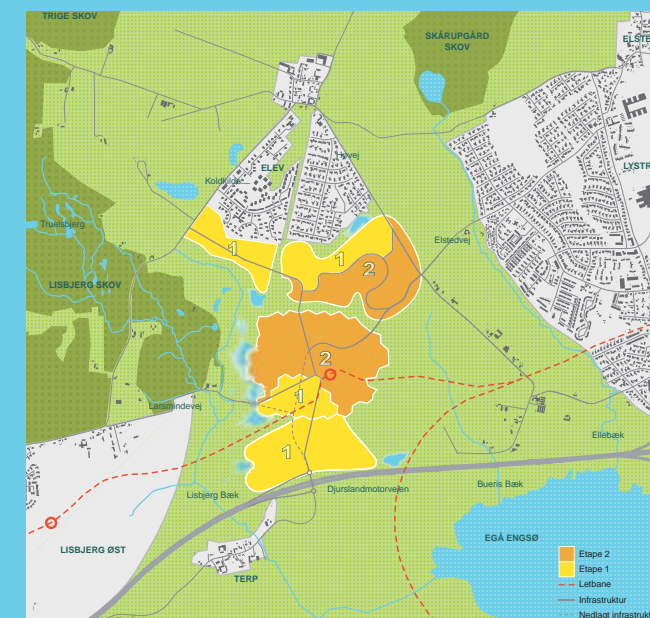
- SIGNATURFORKLARING**
- F = FORTOV
 - V = VEJ
 - GR = GRØNT OMRÅDE
 - P = PARKERING
 - H = HAVE
 - B = BEPLANTNING
 - S = STI
 - GÅ = GÅDRUM
 - C = CYKELSTI
 - B = BUFFER
 - PA = PARK
 - L = LETBANE
 - DU = GRØFT MED DUNHAMMER
 - HØ = HØJRESVING
 - FO = FORAREAL

ETAPE- PLANLÆGNING

ETAPE 1



ETAPE 1-2



I helhedsplanen lægges der op til en etapedeling af området i 3 etaper.

I første etape udbygges den del af byen, der er placeret nærmest det eksisterende Elev. Desuden etableres Vidensbyen langs motorvejen. Mod nord anvendes og udvides den lokale trafikstruktur. Mod syd etableres der en forbindelse til motorvejen. De tilknyttede bassinområder etableres.

I anden etape etableres Midtbyen og Generationsbyen. Vejstrukturen fra motorvejtilkoblingen igennem Netværksbyen udvides mod nord, og en del af vejen etableres gennem Generationsbyen. De øvrige bassinområder i klimaparken samt et bassin mod nord etableres.

I tredje etape etableres den resterende del af vejen gennem bydelene sammen med bydelene mod øst og den centrale del af midtbyen. De resterende østlige bassiner etableres.







BYDELE

I de kommende afsnit præsenteres de planlægningsmæssige overvejelser, der knytter sig til de enkelte bydele sammen med forslag til, hvordan disse overvejelser kan omsættes til kommuneplanlægning i form af en række delområder med tilknyttede bestemmelser. Det samlede kort over delområderne ses på denne side.

Parallelt med de planlægningsmæssige overvejelser gives en række eksempler på, hvordan planlægningen kan realiseres inden for rammerne af den foreslåede planlægning. Som det første eksempel ses på modstående side en illustrationsplan, der anskueliggør, hvordan rammerne kan udfyldes.





MIDTBYENS UDFORMNING

Midtbyen er – som navnet afslører – den centrale del af **NYE**. Man ankommer til midtbyen via letbanen, stisystemet eller indfaldsvejen fra motorvejtilkoblingen mod syd. En ringgade omkranser den centrale del af bebyggelsen. Inden for Ringgaden varierer bebyggelsens højder fra 6 etager måske med op til 13 etager for at optimere solindfaldet til en bypark, der ligger helt centralt og i forbindelse med letbanestationen.

Bebyggelsen omkring Ringgaden er i 5-6 etager evt. med enkelte højere huse imellem. I denne del omkring Ringgaden ligger byens butikker – et par supermarkeder, en bager, en tøjbutik, osv.

Langs indfaldsvejen mod syd er bebyggelsen også i 5-6 etager, men i øvrigt falder bebyggelsens højder ud mod kanten mod det grønne, hvor den er nede i 2-3 etager. Herude består byen hovedsageligt af boliger med enkelte kontorer lidt tættere på den centrale del. Midtbyen er opdelt i 3 kvarterer adskilt af de 3 indfaldsveje til Ringgaden. De enkelte kvarterer betjenes af hver sit lokale vejsystem med centralt beliggende parkeringshuse, hvor størstedelen af områdets biler kan parkeres. Vejene fører rundt i kvarterne på en måde, så der efterlades en række sekskantede byggefelt. Flere steder er disse byggefelt sammensat til større bebyggede områder. Vejstrukturen er minimeret, og de resterende arealer bruges i stedet til små parker og haver med vand, der løber igennem på vej ud til klimaparken.

I midtbyen er den sekskantede struktur mere synlig, og kiggene på langs af gaderne afbrydes af de mange knæk. Efterhånden som man bevæger sig ud mod midtbyens kant mod det grønne, vil bebyggelsen være mere opløst, og man vil oftere kunne se langt mod det omgivende landskab.



EKSEMPEL PÅ BEBYGGELSE I MIDTBYEN

1 MIDTBYEN



1:2500
EKSEMPEL PÅ ILLUSTRATIONSPLAN FOR
MIDTBYEN

PLANLÆGNINGSMÆSSIGE FORHOLD

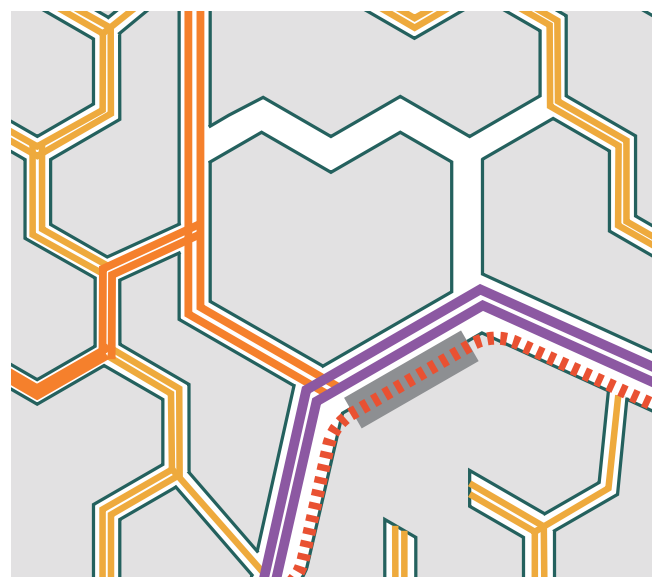
Som det ses af illustrationsplanen, er der i forbindelse med helhedsplanen blevet arbejdet detaljeret med midtbyens udformning. Det er sket for nærmere at undersøge, hvilke kvaliteter der allerede kan sikres som en del af kommuneplanlægningen. Følgende afsnit beskriver, hvilke forhold der med fordel kan fastlægges på nuværende niveau for at sikre de beskrevne kvaliteter.

ALTERNATIVE UDFORMNINGER AF DET OVERORDNEDE VEJNET I MIDTBYEN

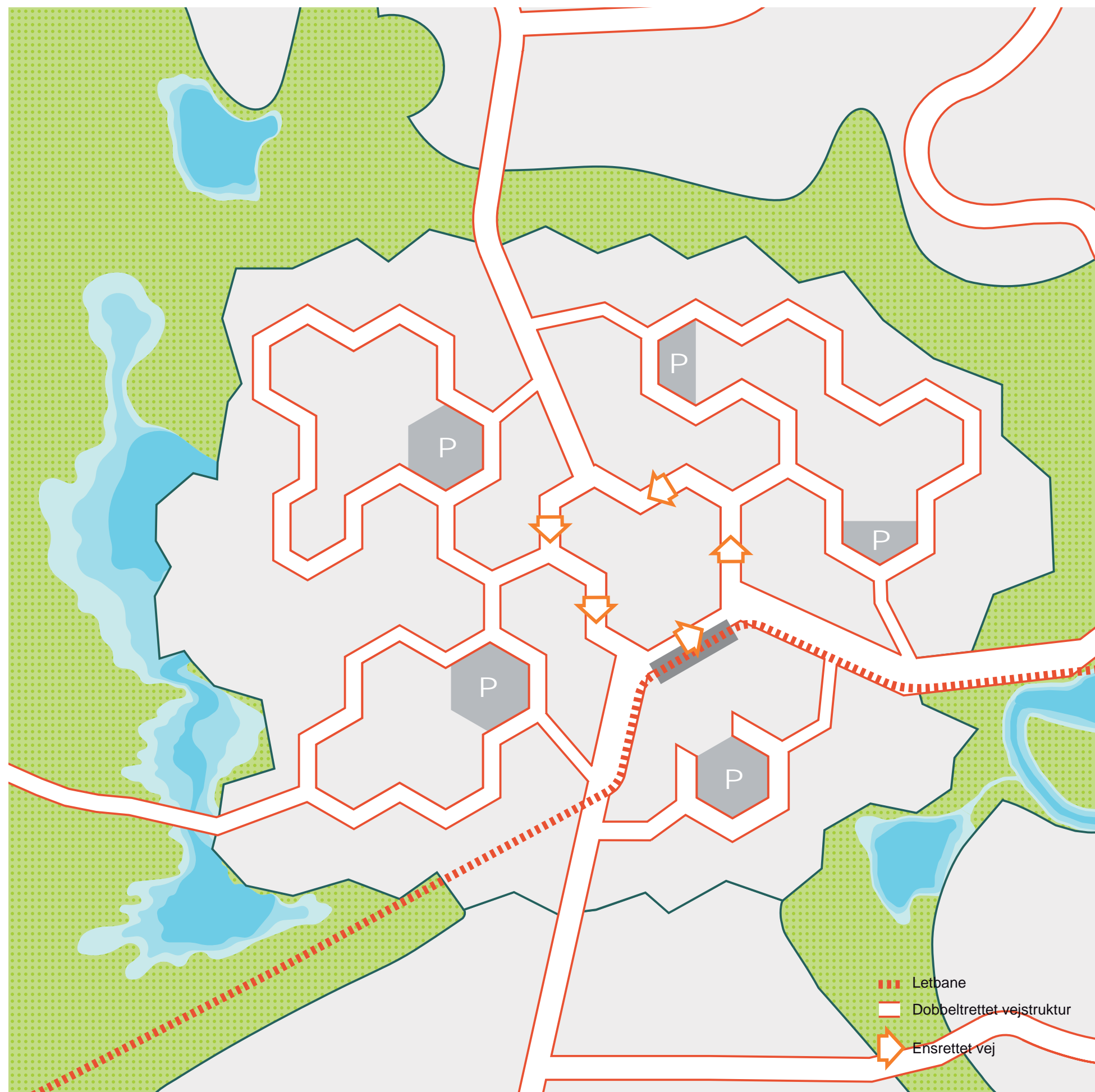
Den centrale del af midtbyen bygges som nævnt op omkring en ringgade, der forbinder de tre indfaldsveje til midtbyen med hinanden. Ringgaden er ensrettet og fungerer derfor i praksis som en rundkørsel. Ud over forbindelsen til de tre indfaldsveje er der også adgang til de tre kvarterer.

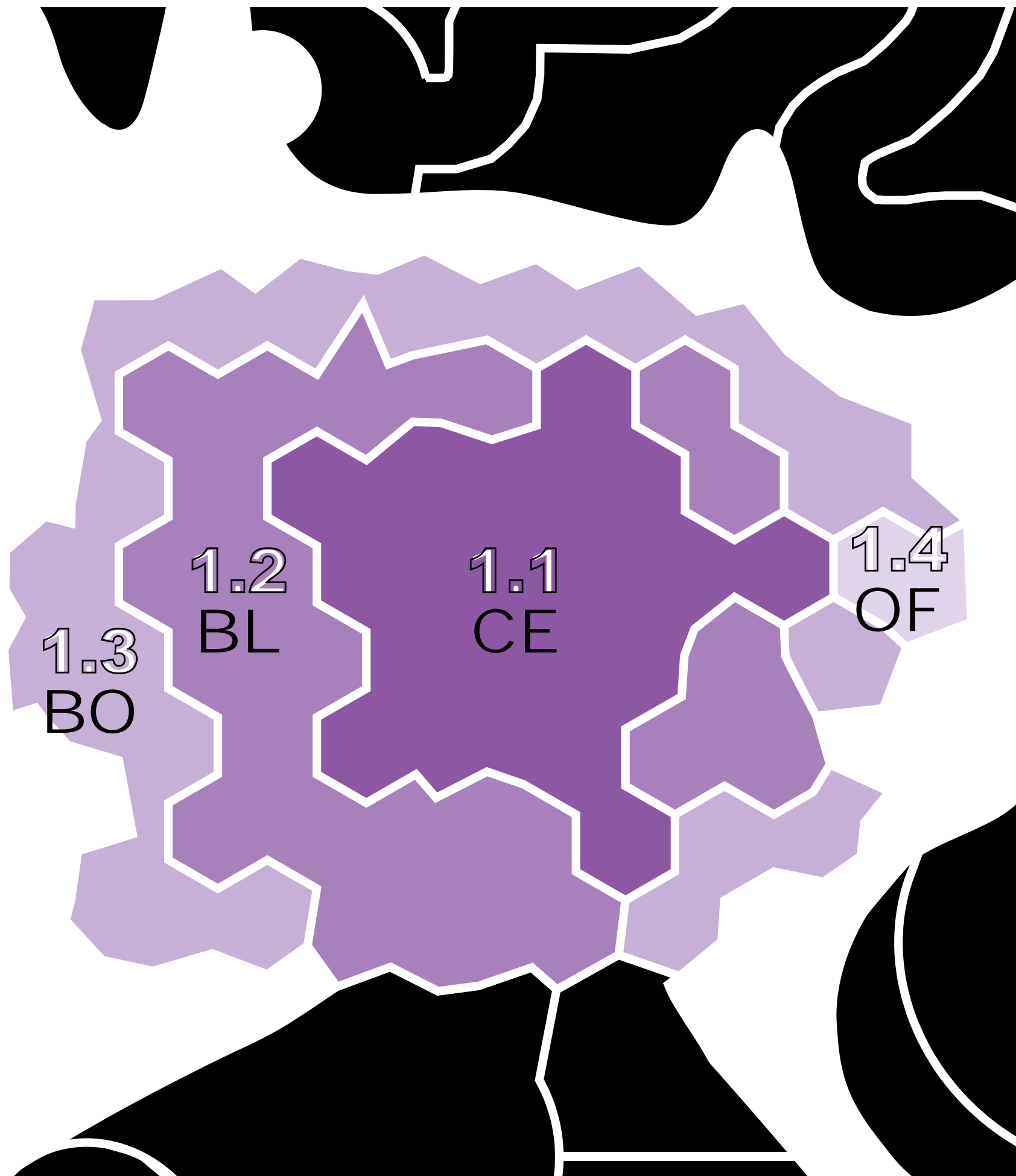
Som alternativ til denne vejbetjening af midtbyen kan de tre indfaldsveje mødes i et T-kryds, hvor den nordlige indfaldsvej støder til en gennemgående vej i et centralt beliggende lyskryds. Denne løsning ligger til grund for de overordnede diagrammer i afsnittet om trafik og støj.

I denne helhedsplan er der arbejdet med ringgade-løsningen, men det skal i den detaljerede planlægning belyses, hvilke af de to alternativer der kan tilvejebringe den bedste kombination af bymæssighed og trafikal fremkommelighed.



1:4000 2 ALTERNATIVE PRINCIPPER FOR MIDTBENS INFRASTRUKTUR





VEJ- OG PARKERINGSSTRUKTUR I DE ENKELTE KVARTERER

For at minimere vejarealerne i midtbyen er der generelt arbejdet med en vejstruktur, der sikrer en samlet vejbetjening til flere karréer. Størstedelen af trafikken sker imidlertid til centralt placerede parkeringshuse, mens den øvrige del af vejene således bliver mindre trafikerede. Langs kanten af byen, hvor bebyggelsen er mere spredt, vil parkeringen ske lokalt. Fastlæggelsen af en vejstruktur og en række parkeringshuse sikrer både en let tilgængelighed til den enkelte bolig og et minimalt udlæg af vejarealer. Denne vej- og parkeringsstruktur skal ligge til grund for det videre arbejde med midtbyens udformning.

DELOMRÅDER

Midtbyen har en funktionel opbygning, hvor butikkerne placeres centralt, og hvor kanten mod det grønne består af boliger. Imellem disse to zoner og langs indfaldsvejen mod syd er anvendelserne mere blandede. Det lægger op til, at der med den efterfølgende kommuneplanlægning udlægges 4 rammeområder som beskrevet herunder.

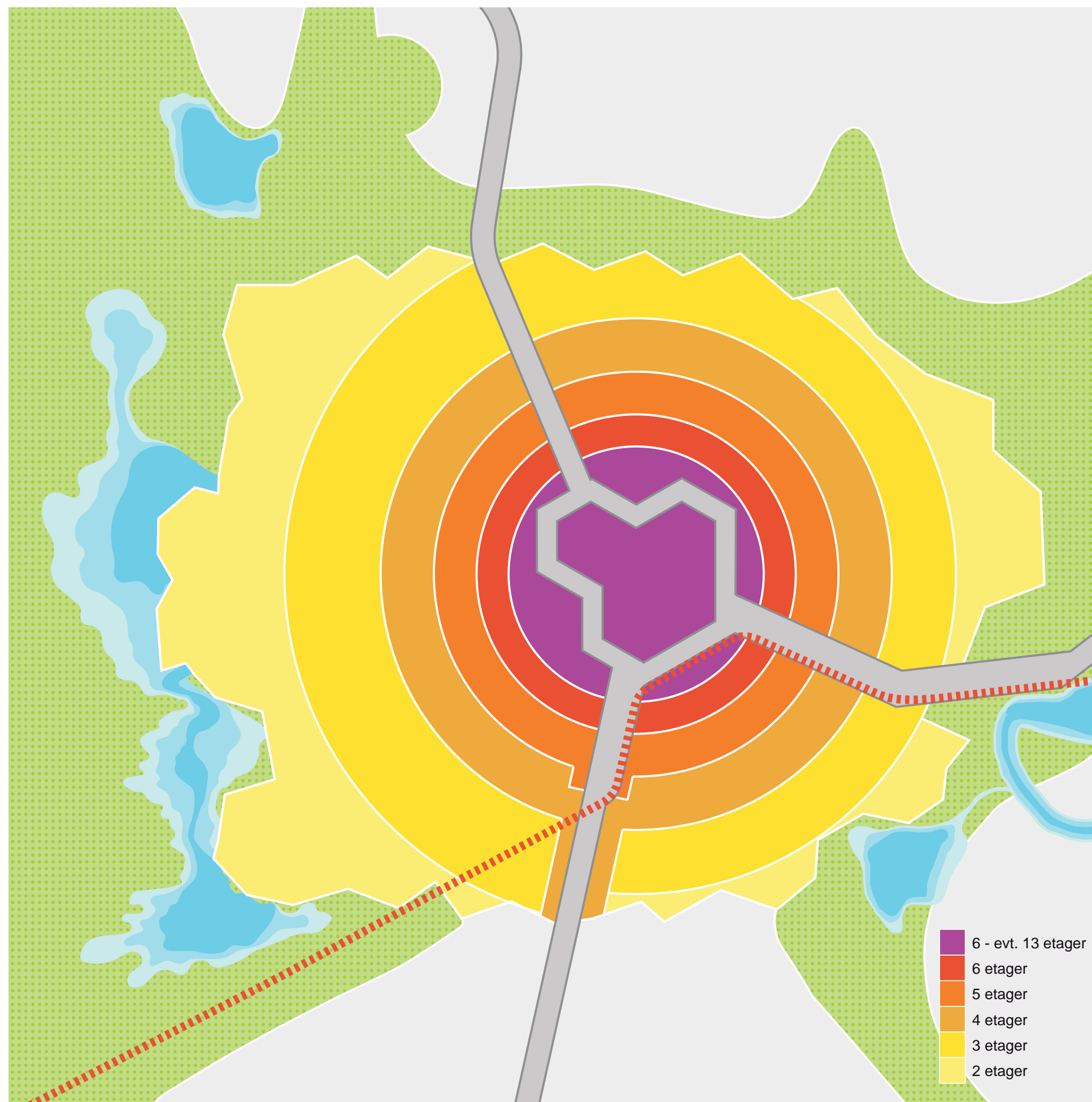
I delområde 1.1 er funktionerne blandede – der er både detailhandel, boliger, erhverv og offentlige funktioner. Her er der højt og tæt med højder som beskrevet i afsnittet om højdegrænseplan og med en bebyggelsesprocent på op til 240. Detailhandel kan etableres med butiksstørrelser som nævnt i Kommuneplan 2009. Parkering i dette område skal ske i centrale parkeringshuse som beskrevet i afsnittet om vej- og parkeringsstruktur. Den centrale del af området skal etableres som et offentligt tilgængeligt rekreativt område. Inden for området kan høje huse ikke som udgangspunkt afvises. Der må etableres virksomhed, som er omfattet af grundvandsklasse 1 og 2.

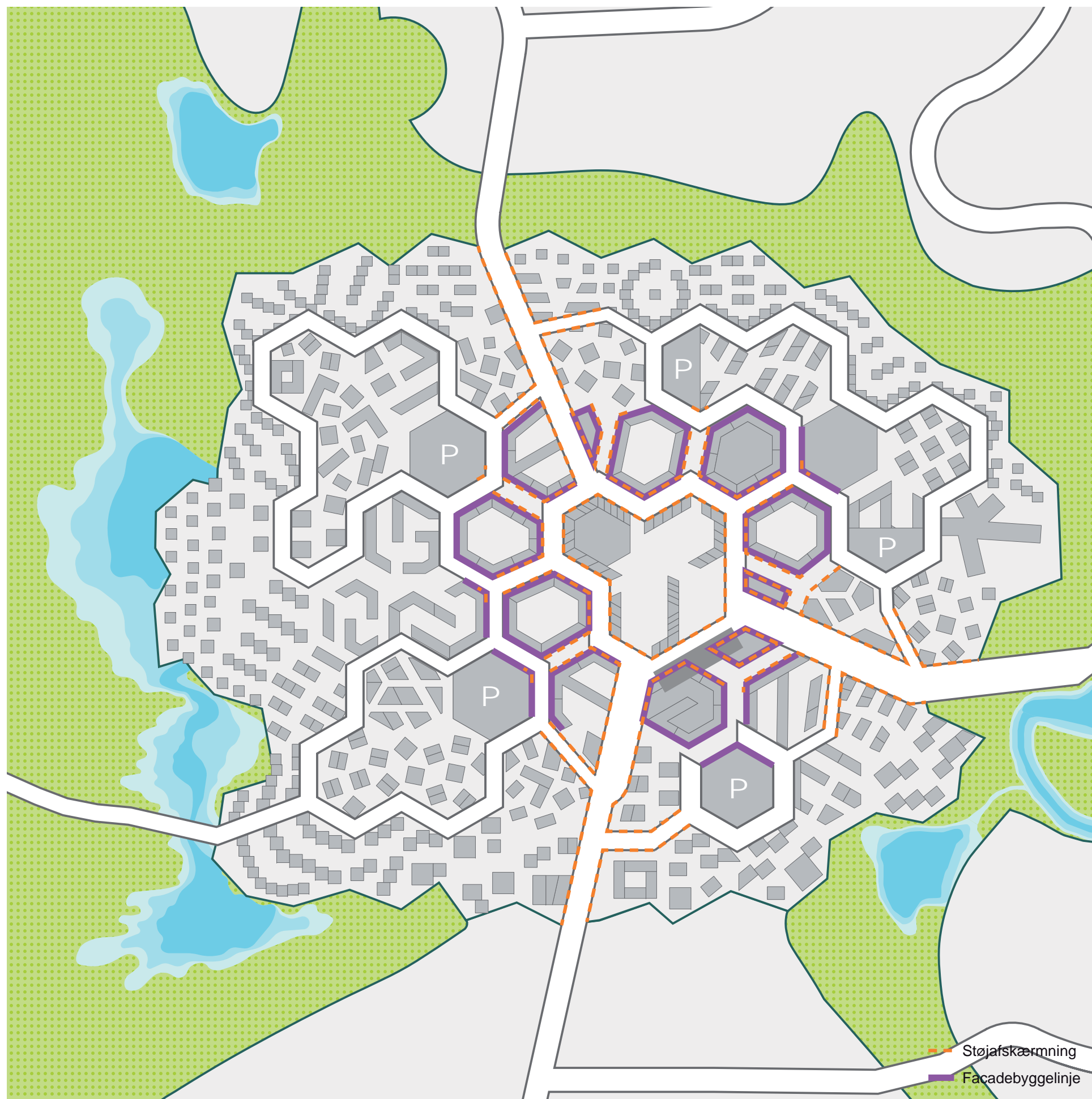
I delområde 1.2 er funktionerne en blanding af boliger, erhverv og offentlige funktioner. Der kan bygges i højder som beskrevet i afsnittet om højdegrænseplan og med en bebyggelsesprocent på 160. Parkering i området skal ske i centrale parkeringshuse som beskrevet i afsnittet om vej- og parkeringsstruktur. Der må etableres virksomhed, der er omfattet af grundvandsklasse 1 og 2.

Delområde 1.3 består af boligbebyggelse. Der kan bygges i højder som beskrevet i afsnittet om højdegrænseplan og med en bebyggelsesprocent på 60. I delområde 1.4 kan NYEs skole etableres. Der kan bygges i højder som beskrevet i afsnittet om højdegrænseplan og med en bebyggelsesprocent på 80.

HØJDEGRÆNSEPLAN

Bebyggelsens højder kan ikke entydigt fastlægges som bestemmelser i de 3 delområder. Det skyldes, at delområderne følger vejstrukturen, mens der er en intention om, at bebyggelsens højder hele tiden skal variere på tværs og på langs af vejene, når man bevæger sig rundt i midtbyen. Derfor er etagehøjderne beskrevet løsrevet fra de enkelte delområder – i princippet som en generel ramme for midtbyen. De er i højere grad givet som et højdegrænseplan, hvor bebyggelsen falder fra 6 etager i midtbyen til 2-3 etager langs kanten af byen.

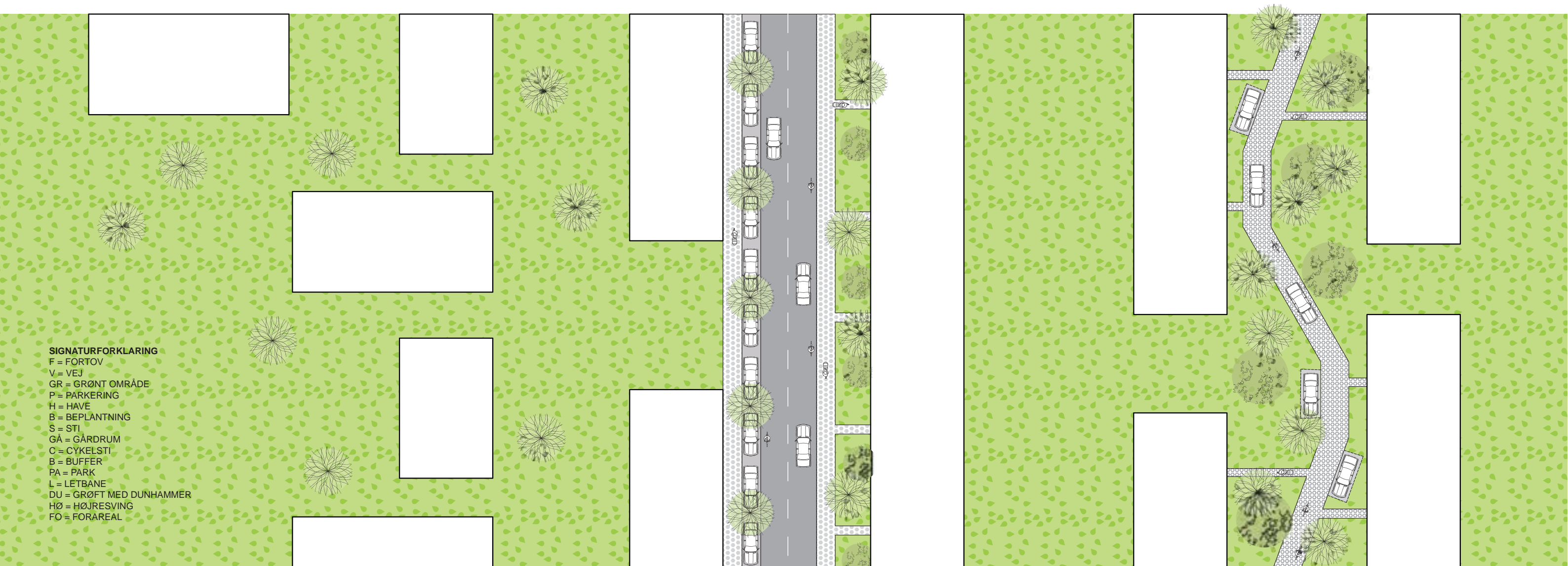
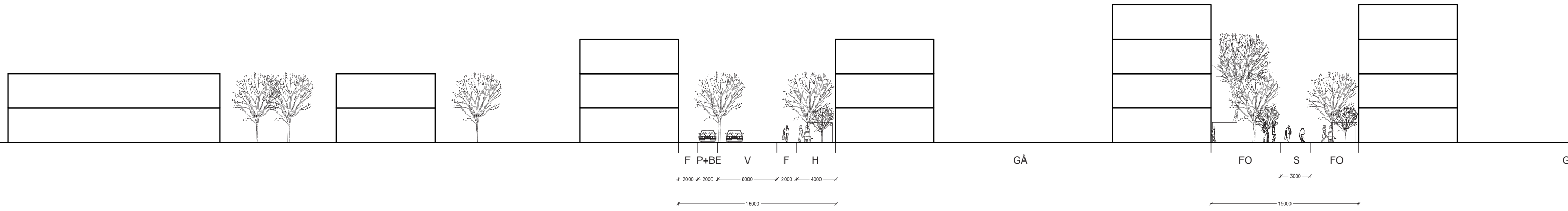




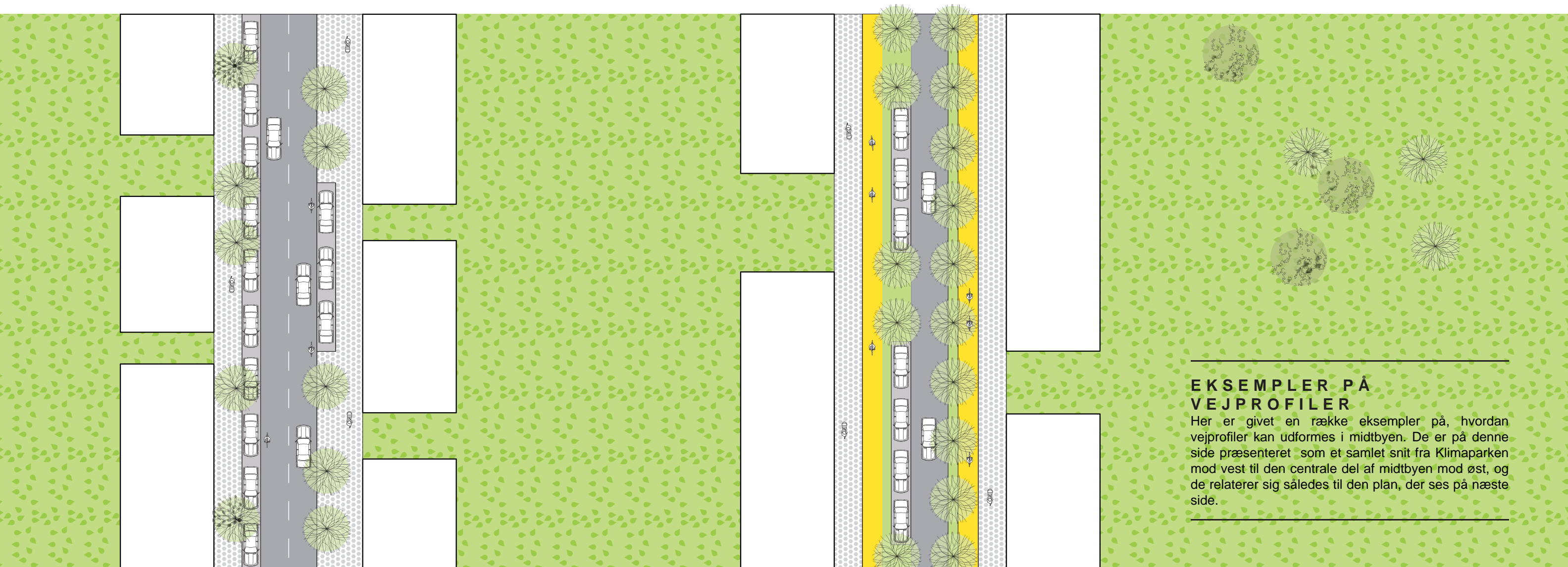
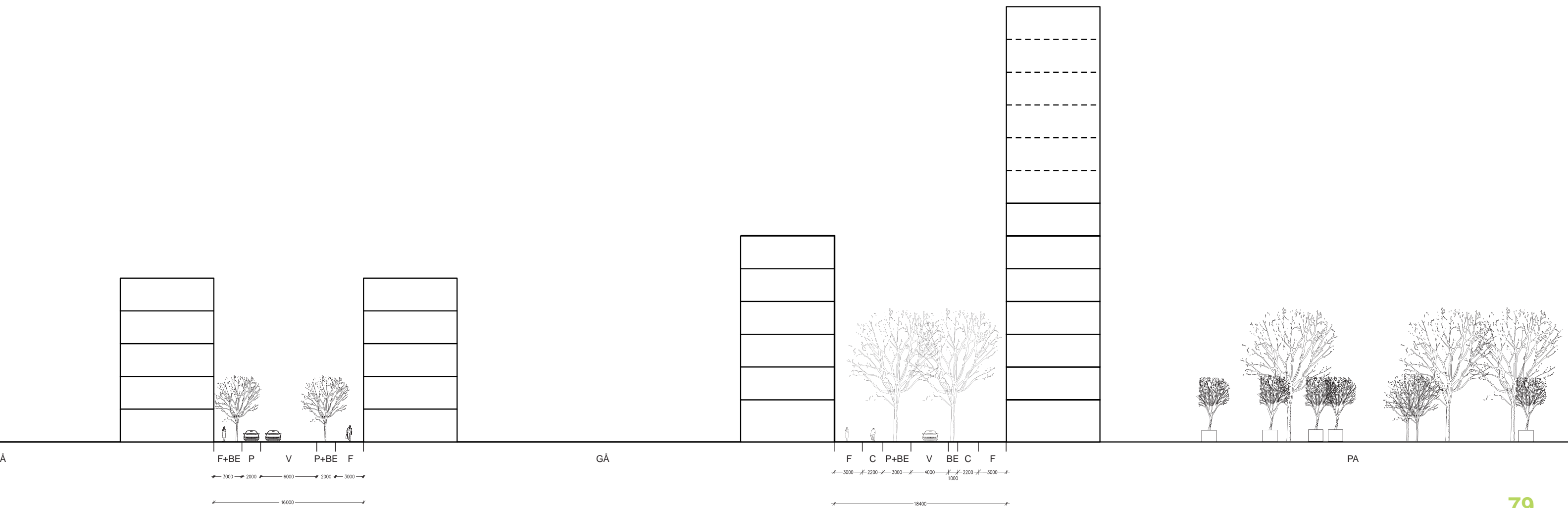
I de centrale dele af midtbyen skal byens tætte bebyggelse og labyrintiske struktur kunne opleves i gaderummet. Desuden skal vejstøjen håndteres i forhold til den enkelte bebyggelses udendørs opholdsarealer.

DERFOR FORESLÅS DET, AT DER MED DEN KOMMENDE PLANLÆGNING KAN FASTLÆGGES EN RÆKKE BYGGELINJER LANGS CENTRALT BELIGGENDE VEJE. BYGGELINJERNE ANGIVER, HVOR BEBYGGELSEN BØR VÆRE SAMMENHÆNGENDE I DE 2 NEDERSTE ETAGER, SÅ DEN SAMTIDIG KAN FUNGERE SOM STØJSKÆRM I FORHOLD TIL INTERNE GÅRDRUM OG I FORHOLD TIL DE DELE AF MIDTBYEN, DER IKKE LIGGER DIREKTE UD TIL DE PRIMÆRE TRAFIKVEJE.

Vejstøjen skal også håndteres i forhold til bygningernes inderum. Her må der bringes en række teknologier i anvendelse – fra støjdæmpende asfalt, bygningsisolering og støjafskærmende vinduer til mekanisk ventilation og lejligheder med vinduer mod både gade og gård for at mindske behovet for at åbne vinduer mod gaden.



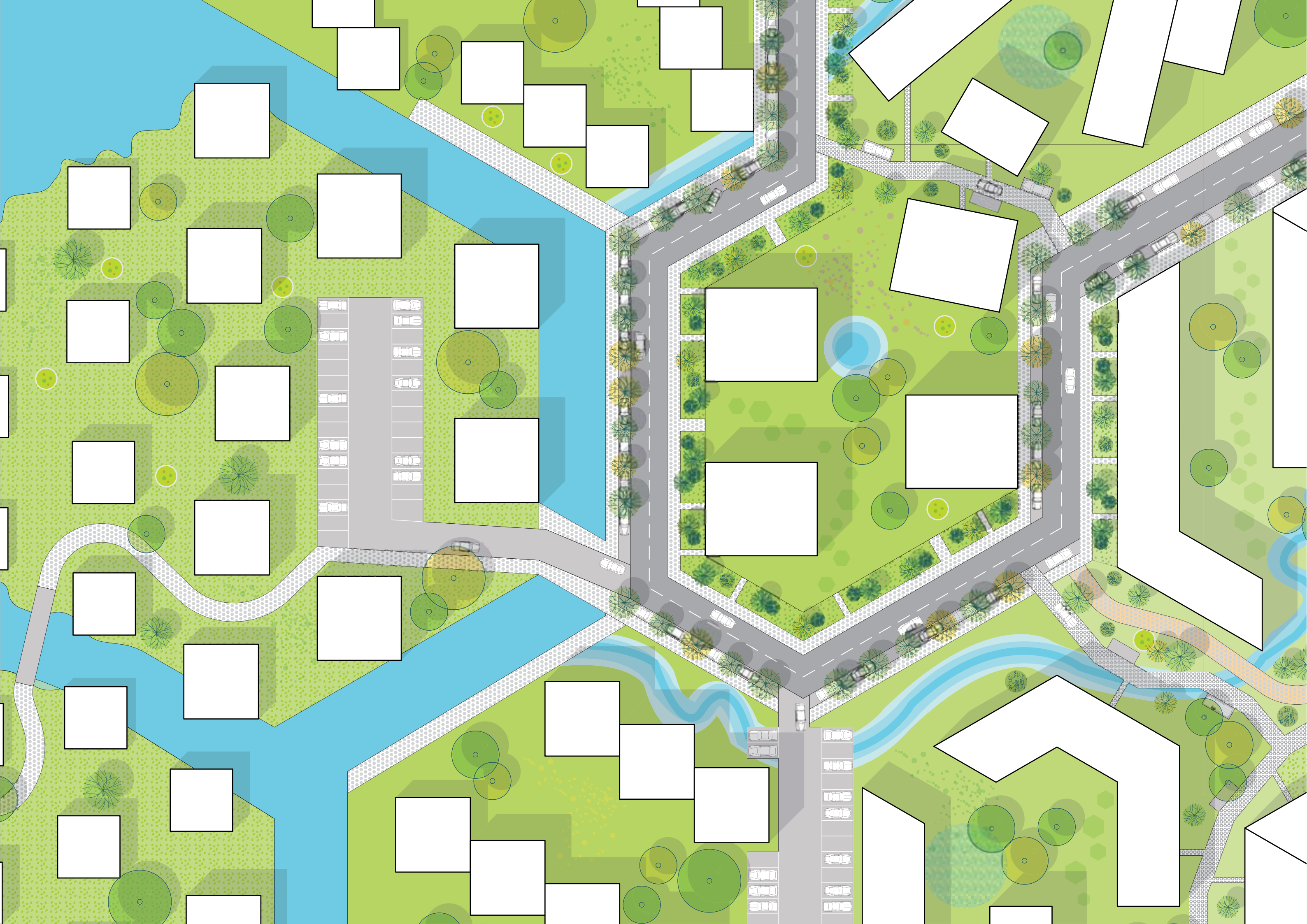
- SIGNATURFORKLARING**
- F = FORTOV
 - V = VEJ
 - GR = GRØNT OMRÅDE
 - P = PARKERING
 - H = HAVE
 - B = BEPLANTNING
 - S = STI
 - GÅ = GÅRDRUM
 - C = CYKELSTI
 - B = BUFFER
 - PA = PARK
 - L = LETBANE
 - DU = GRØFT MED DUNHAMMER
 - HØ = HØJRESVING
 - FO = FORAREAL



EKSEMPLER PÅ VEJPROFILER
 Her er givet en række eksempler på, hvordan vejprofiler kan udformes i midtbyen. De er på denne side præsenteret som et samlet snit fra Klimaparken mod vest til den centrale del af midtbyen mod øst, og de relaterer sig således til den plan, der ses på næste side.

1:500
EKSEMPEL PÅ, HVORDAN
MIDTBYEN KAN BEBYGGES





2 VIDENSBYEN



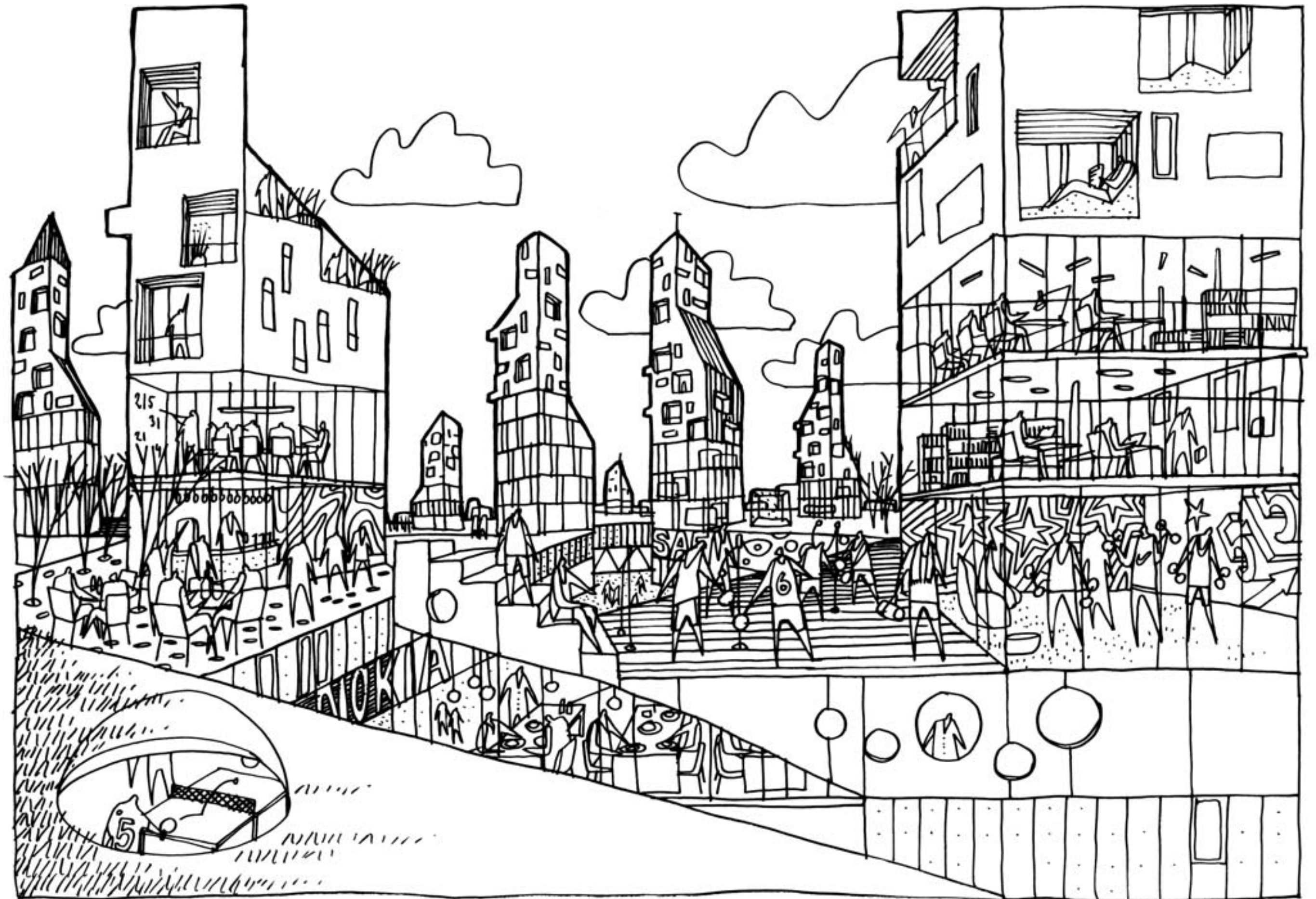
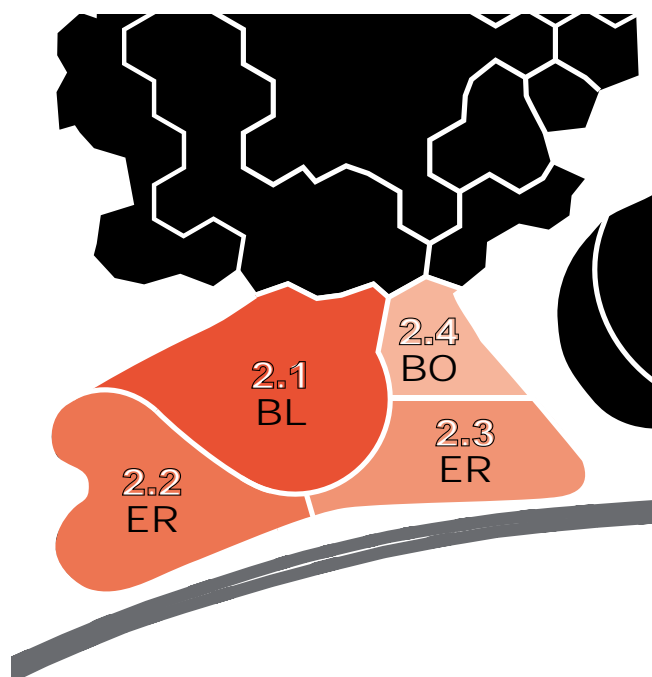
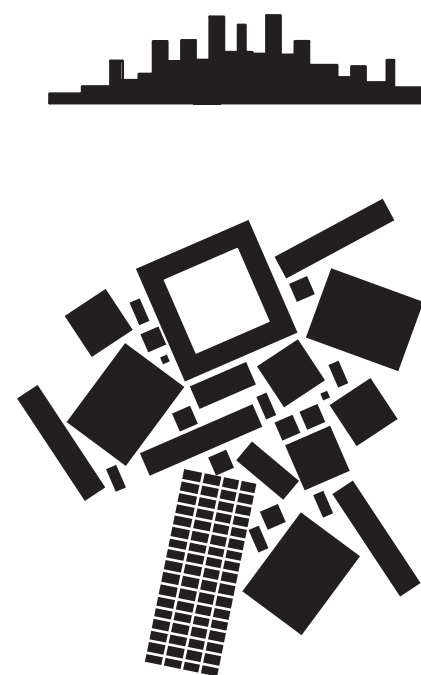


ILLUSTRATION AF BEBYGGELSE



RAMMEOMRÅDER



PRINCIPPER FOR BEBYGGELSE

2 VIDENSBYEN

PROFIL

Vidensbyen ligger i direkte tilknytning til Midtbyen mod nord og med Djurslandmotorvejen som afgrænsning mod syd. Der er direkte tilkørsel til motorvejen og derved tæt forbindelse til det regionale opland. Mod øst og vest afgrænses Vidensbyen af den grønne struktur, der samler NYE.

Vidensbyen er en bydel, hvor funktionerne i høj grad er blandede. Kontorer ligger side om side med hotelværelser, kollegier, ungdomsboliger og bofællesskaber, og der er derved kort afstand til alt.

Vidensbyen er den regionale bydel, hvor der er tilkobling til motorvejen, og hvor der er arbejdspladser, både til folk, der bor i byen, og i høj grad også til alle dem, der kommer udefra. Her er mange kunstnere, mange studerende og mange enlige. Boligerne er små og overkommelige i pris. De er fleksible og kan ændres over tid, bygget på en måde, så de kan slås sammen og deles op i takt med de behov, der opstår hos de mennesker, der bor i lejlighederne. Her er mange mødesteder, både inde og ude, og her er i bogstaveligste forstand liv alle døgnets 24 timer.

DELOMRÅDE, ANVENDELSE OG OMFANG

Vidensbyen inddeles i delområderne 2.1-2.4.

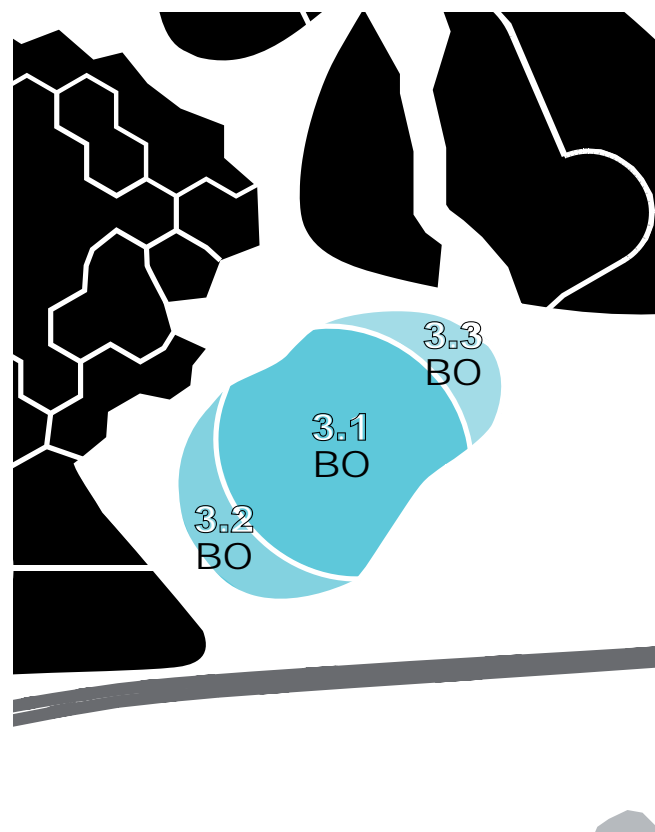
I delområde 2.1 er funktionerne blandede – der er boliger, erhverv og offentlige funktioner. Her er der højt og tæt med bebyggelser i op til 6 etager og med en bebyggelsesprocent på op til 140. Der må etableres virksomhed, som er omfattet af erhvervsklasse 1 til 2.

Delområde 2.2 og 2.3, der ligger ud til motorvejen, rummer hovedsageligt erhverv. Der må i delområde 2.2 og 2.3 bygges i op til 4 etager med en bebyggelsesprocent på 90. Der må etableres virksomhed, som er omfattet af erhvervsklasse 1 til 3.

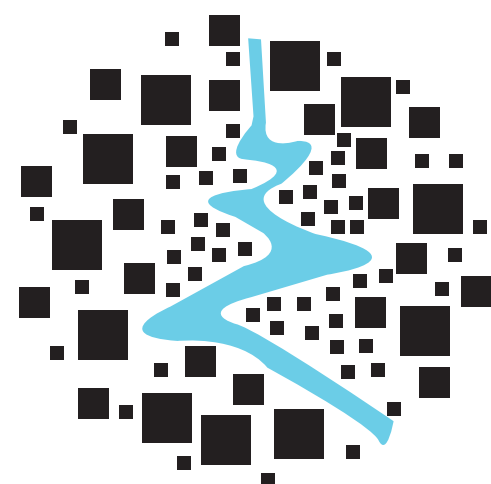
3 DEN BLÅ BY







RAMMEOMRÅDER



PRINCIPPER FOR BEBYGGELSE

3 DEN BLÅ BY

PROFIL

Den Blå By ligger i byens sydøstligste hjørne tæt på Engsøen. Terrænet er stærkt skrånende, og der er udsigt til Engsøen og Aarhusbugten.

Bebyggelsen er høj i bydelens kant mod de grønne områder og bliver lavere og mere åben ind mod et centralt grønt/blåt område. Dette grønne område indeholder et allerede eksisterende § 3-område samt et slynget å-forløb fra et regnvandsbassin mod nord til Engsøen i syd. Det slyngede å-forløb forlænger 'kystlinjen', og giver flere indbyggere mulighed for en bolig ned til vandet.

Regnvandsbassinet er et af de bassiner, der opsamler vand fra alle bydelene. Dele af søen bruges til rekreative formål: badning, fiskeri, sejlads i småbåde og skøjtesø om vinteren. Søen er sammen med det centrale grønne område et samlende punkt for det sociale liv i bydelen og et udflugtsmål for resten af byen.

Vand præger bybilledet – det risler i gaden, løber ned ad præcise kanaler, falder i trapper og udnyttes på torvene som vandspejl. Overfladevandet er synligt, og her er plads til meget vand eller til lidt vand alt efter vejrforholdene. Et rodzoneanlæg renser vandet, inden det ledes i søen. Vandet er primært regnvand, der opsamles fra byens tage og befæstede arealer, som ledes til Den Blå By, hvor det omdannes til urbane og rekreative elementer.

Den Blå By skifter udtryk hele tiden, året igennem. Efter regn vil vandet fosse gennem kanaler, ned over vandtrapper og fylde alle bassinerne op. Når solen bryder frem, vil duften af den friske og fordampede regn pirre næseborene, og børnene vil lege i de små bassiner. Når vinteren nærmer sig, findes skøjterne frem, og det frosne vand bliver legeplads for både børn og voksne.

Bydelens funktioner er blandede. Der er villaer på erhvervsbebyggelsernes tage, og tæt-lave bebyggelser står side om side med etageejendomme. De grønne rum ligger primært på tagene og har en privat karakter. Den Blå By vejbetjenes af den vej, der kobler til de andre bydele.

DELOMRÅDER, ANVENDELSE OG OMFANG

Den Blå By inddeles i delområderne 3.1, 3.2 og 3.3. I delområde 3.1 er bebyggelsen tæt-lav med en bebyggelsesprocent på op til 40, og der må bygges i op til 3 etager. Den centrale del af området skal udformes som et blå/grønt rekreativt område, hvor der tages hensyn til det § 3-beskyttede areal. Eventuelle offentlige institutioner skal placeres i delområde 3.1.

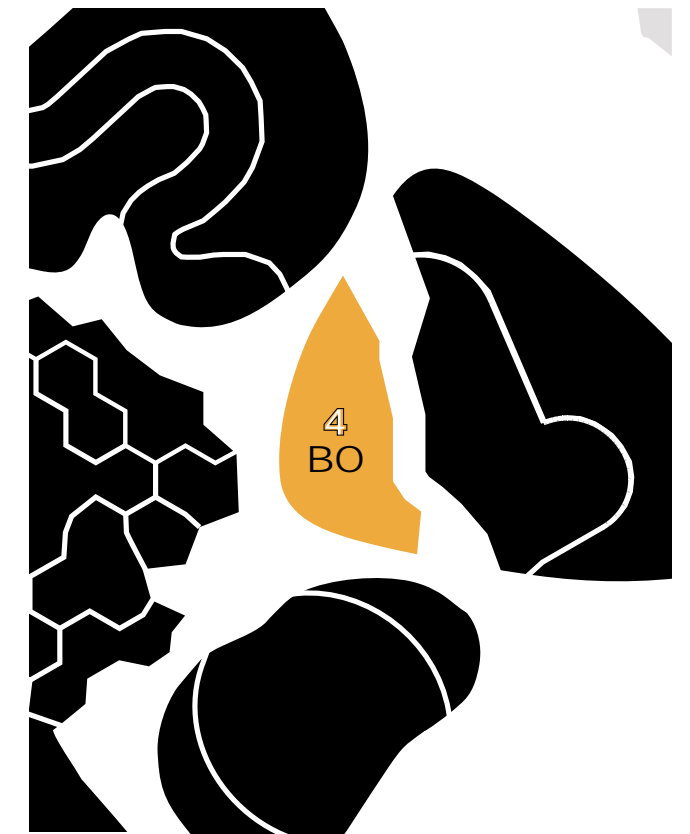
Delområde 3.2 og 3.3 er bydelens kanter, hvor der må bygges etageboliger i op til 5 etager med en bebyggelsesprocent på 90.

4 DEN AKTIVE BY 5 MARKEDSBYEN





PRINCIPPER FOR BEBYGGELSE



RAMMEOMRÅDER

4 DEN AKTIVE BY

PROFIL

Den Aktive By ligger i den østlige del af **NYE** på et skrånende terræn ned mod den grønne samlende struktur i byen og tæt på et naturtilpasset regnvandsbassin.

Den Aktive By inviterer, som navnet beskriver, til et aktivt udeliv. De rekreative faciliteter er indpasset i både bebyggelse og fællesarealer som f.eks. i stisystemet, der er opstreget som en løbebane med markeringer for hver 100 meter. Rundt i byens fælles udearealer er der springbaner, klatrebaner og sansehaver.

Aktiviteterne præger bydelen, idet byrummene helt konkret er formgivet af bevægelse, leg, sport, etc. Bebyggelsen er formet af byrummene, og derfor også af bevægelse.

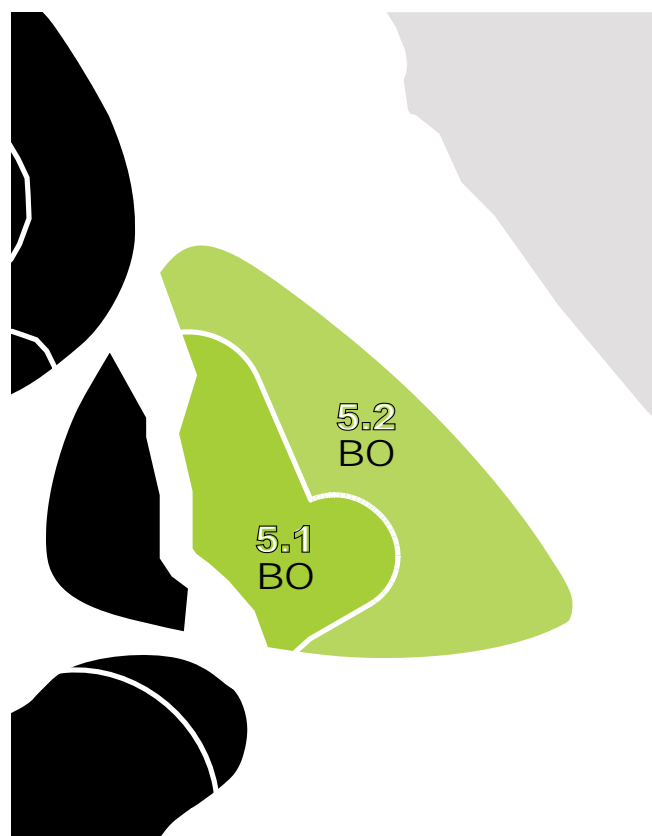
Bydelen rummer byens motionscenter og idrætshallen, der også indeholder et sundhedscenter, et ældrecenter og et fælleshus.

Der er vejadgang til Den aktive by fra den øst-vestgående primære vej i byen. Den giver adgang til Midtbyen, Markedsbyen, Lystrup og Djurslandmotorvejen.

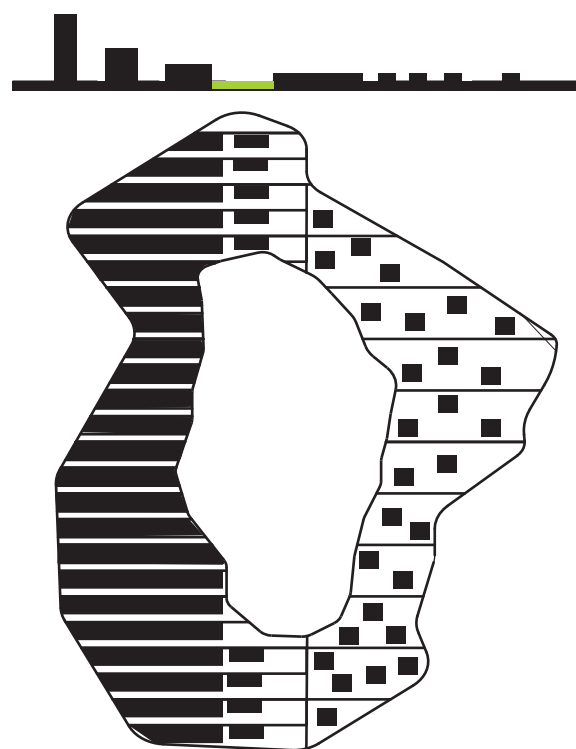
DELOMRÅDE, ANVENDELSE OG OMFANG

Den Aktive By anvendes til blandede byfunktioner i form af boliger samt sports- og fritidsaktiviteter. Bebyggelsen er primært tæt-lav i op til 4 etager med en bebyggelsesprocent på 40. For anvendelser til sports- og fritidsaktiviteter er bebyggelsesprocenten 80.

Sports- og fritidsfunktionerne skal have direkte tilknytning til de omkransende grønne områder, således at de kobler sig på stisystemet og de andre rekreative funktioner, der ligger i de grønne områder.



RAMMEOMRÅDER



PRINCIPPER FOR BEBYGGELSE



ILLUSTRATION AF BEBYGGELSE

5 MARKEDSBYEN

PROFIL

Markedsbyen er den østligste bydel i **NYE** og omkranses som de andre bydele af grønne områder – mod øst af den grønne kile mellem Lystrup og **NYE**, mod vest af en smal grøn kile langs Bueris Bæk og mod nord af en smal grøn kile mod Generationsbyen. Mod syd ligger bydelen lige op til letbanen og dennes møde med Grenåbanen.

Markedsbyen bærer præg af, at beboerne har stor indflydelse på, hvordan deres kvarter udvikler sig. Både private og offentlige rum bruges til dyrkning; her er æbleplantager, vilde blomsterbede og væksthuse. Hver eneste vandrette flade udnyttes optimalt. Her er spirende planter overalt og spor af dyr og børn.

I Markedsbyen er der grøntmarked to gange om ugen, hvor lokale landmænd kan sælge deres varer sammen med alt det, der dyrkes i bydelen.

Bebyggelserne er varierede – langs vejen, der har sit forløb gennem byen, er bebyggelserne høje og tætte. I den østlige del af byen er bebyggelsen lavere og

åbner sig ud til det omkransende landskab. Her indgår de eksisterende bebyggelser som en del af byens afgrænsning mod landskabet.

Bydelen betjenes af såvel byens primære øst-vestgående vej, der giver adgang til Djurslandmotorvejen og Midtbyen, som den sekundære ring, der kobler til de omkringliggende bydele.

DELOMRÅDE, ANVENDELSE OG OMFANG

Markedsbyen inddeles i delområderne 5.1 og 5.2.

Delområde 5.1 er den høje tætte by langs vejen med etageboliger i op til 4 etager og med en bebyggelsesprocent på 90.

Delområde 5.2 er den lave og mere åbne del af byen, hvor der må bygges i op til 3 etager med en bebyggelsesprocent på op til 60.

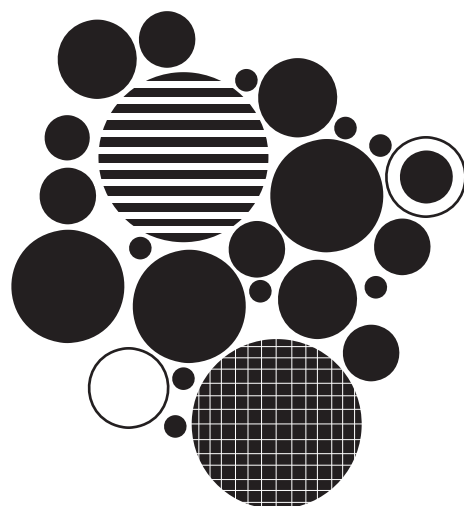




6 GENERATIONSBYEN
7 VILLABYEN
8 GRØNNE
OMRÅDER







PRINCIPPER FOR BEBYGGELSE

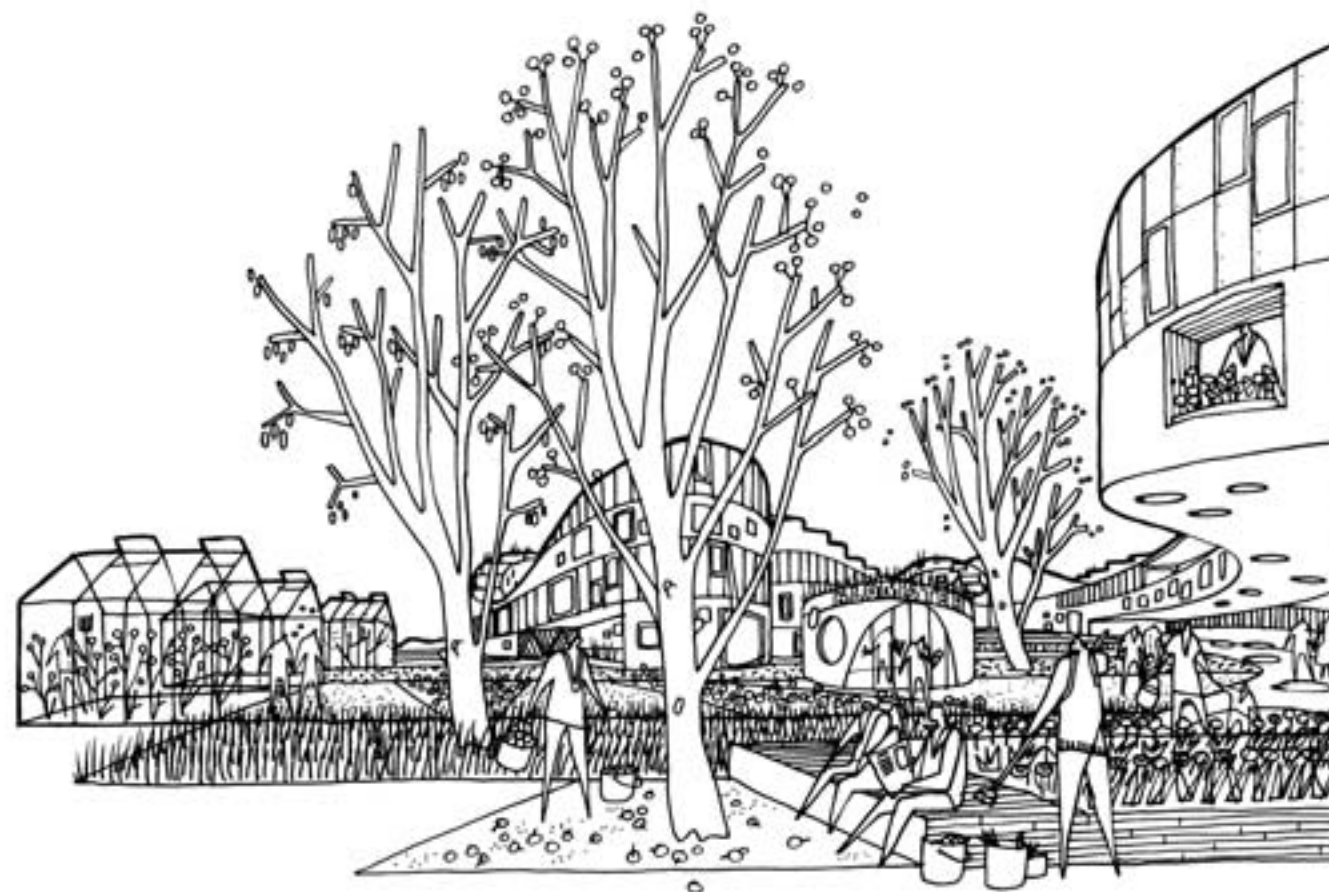
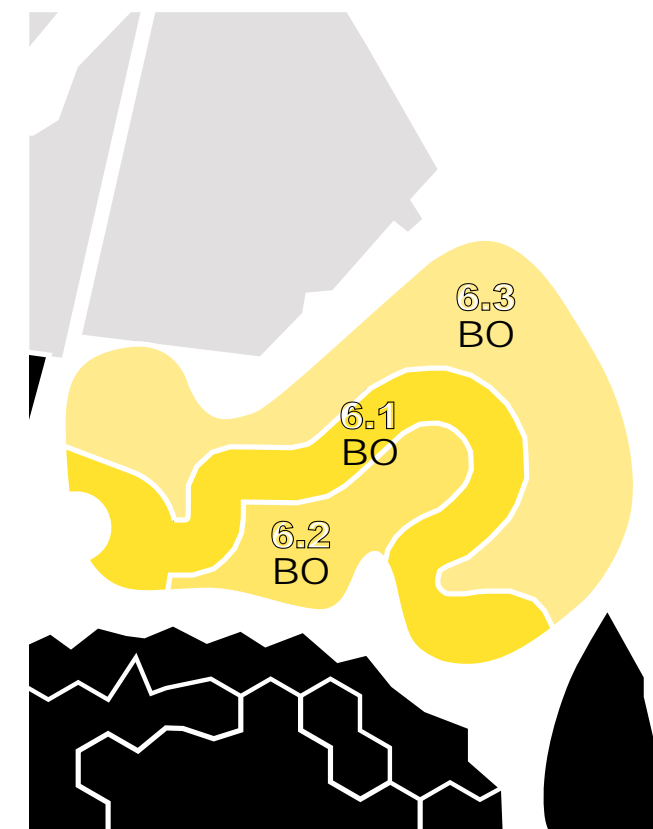


ILLUSTRATION AF BEBYGGELSE



RAMMEOMRÅDER

6 GENERATIONSBYEN

PROFIL

Mellem Elevs eksisterende østlige parcelhuskvarter og Midtbyen ligger Generationsbyen. Bydelen er omkranset af grønne områder. Der bevares en grøn kile mod nord op til den eksisterende bebyggelse. Mod vest afgrænses bydelen af den grønne kile, der ligger i direkte forlængelse af den eksisterende grønne kile mellem Elevs 2 parcelhuskvarterer. Denne grønne kile fungerer som udsigtsskile mod Elev Kirke og giver mulighed for indpasning af offentlige formål. Mod syd afgrænses bydelen af byens samlende grønne struktur. Mod øst afgrænses bydelen ligeledes af en eksisterende grøn kile mellem **NYE** og Lystrup.

Lejligheder, rækkehuse og villaer fletter sig sammen i små fællesskaber. Bydelen udformes til at imødekomme forskellige familiemønstre, livssituationer og livsstadier og er attraktiv for både unge familier, for enlige og for seniorer. Alle har adgang til enten en terrasse, en lille privat have eller en fælles have. Hækkene er lave, og der snakkes hen over dem.

Der placeres i bydelen en plejeboligenhed for ca. 70 personer i direkte tilknytning til det grønne område syd for bydelen.

Fællesarealerne har meget forskellig karakter – nogle er grønne lunde, andre befæstede med plads til at dyrke alle former for fritidsaktiviteter såsom multibane, boldbaner, udendørs skak, bordtennis, grillpladser, legepladser – og der er bænke overalt.

Bydelen struktureres med høj og tæt bebyggelse langs den centrale trafikvej og en mere åben og lav bebyggelse ud mod de grønne områder. På den måde åbner bydelen sig op mod den grønne samlende struktur med rekreative aktiviteter og stiforbindelser til resten af byen.

Fra Generationsbyen er der vejadgang til Elev via Høvej og til den resterende by via det generelle trafikale netværk.

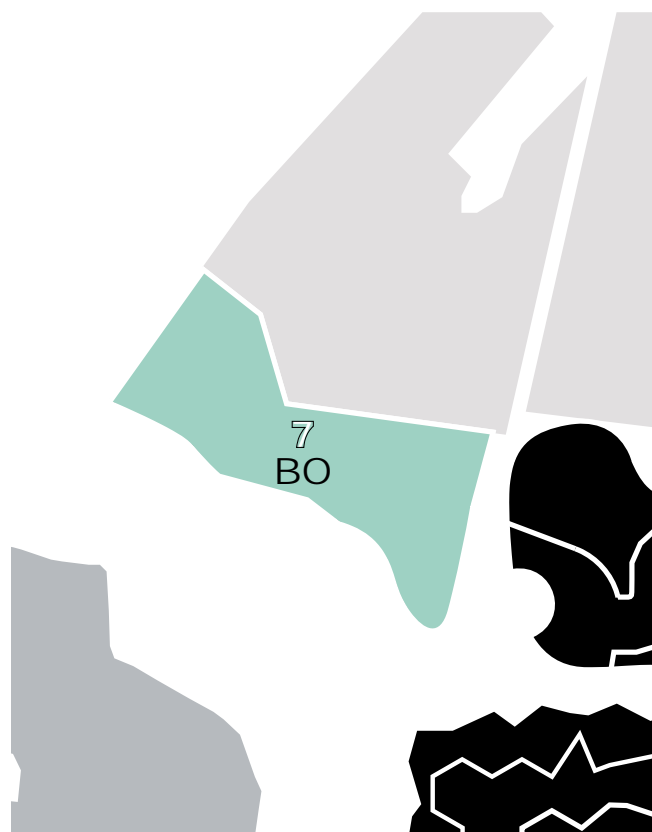
DELOMRÅDE, ANVENDELSE OG OMFANG

Området inddeles i delområderne 6.1-6.3.

I delområde 6.1 er der etageboliger, og i delområde 6.2 og 6.3 er der åben-lav og tæt-lav bebyggelse.

Bebyggelsesprocenten for den enkelte ejendom i delområde 6.1 er 90, og der må bygges i op til 5 etager. Bebyggelsesprocenten for området under ét i delområde 6.2 og 6.3 er 40, og her må der bygges i op til 3 etager.

Eventuelle offentlige institutioner skal placeres i direkte tilknytning til de grønne arealer syd og vest for bydelen.



RAMMEOMRÅDER



PRINCIPPER FOR BEBYGGELSE

7 VILLABYEN

PROFIL

Villabyen ligger i det nordvestlige hjørne af **NYE** i forlængelse af Elevs eksisterende vestlige parcelhuskvarter. Bydelen er omkranset af grønne områder. Mod syd grænser den op til Klimaparken, det store, åbne og grønne areal, der ligger mellem Lisbjerg Skov og den nye by, og mod vest grænser den op til det åbne land. Mod øst afgrænses bydelen af en forlængelse af den eksisterende grønne kile mellem Elevs 2 parcelhuskvarterer. Denne grønne kile fungerer som udsigtsskile mod Elev Kirke og giver mulighed for indpasning af offentlige formål. Kilen giver direkte adgang til **NYEs** samlende grønne struktur.

I Villabyen bygges der i 2-3 etager med en mere tæt og grøn karakter end det traditionelle parcelhuskvarter. Villaerne her er et bæredygtigt alternativ til parcelhuset. Haverne er tænkt ind i villaernes energiregnskab i forhold til lys/skygge, vindforhold etc. – eksempelvis er hækkene brede mod vest for at give læ til haverne.

Vejarealet i bydelen er minimeret for at optimere udnyttelsen i områder samt give plads til flere grønne tiltag. Der er vejadgang til Elev via Koldkilde og til den resterende by via det generelle trafikale netværk.

Beybyggelsen varierer mellem punkthuse, kædehuse, klyngehuse og rækkehuse på storparceller og private dybe enkeltparceller. På den måde fremstår området meget tæt og meget åbent på samme tid med forbindelser på kryds og tværs mellem parcellerne. Bydelens åbenhed skal medvirke til at bryde den traditionelle struktur for et parcelhusområde op og skabe mere fællesskab hen over hækken.

DELOMRÅDER, ANVENDELSE OG OMFANG

Villabyens anvendelse fastlægges til boliger i form af blandet boligbebyggelse.

Beybyggelsesformerne vil kunne omfatte punkthuse, kædehuse, klyngehuse, rækkehuse og énfamiliehuse. Eventuelle offentlige institutioner skal placeres i direkte tilknytning til de grønne arealer syd og øst for bydelen.

Beybyggelsesprocenten for Villabyen er 30 for åben-lav og 40 for tæt-lav, og der må bygges i op til 3 etager.

ILLUSTRATION AF SAMMENHÆNG
MELLEM BEBYGGELSE OG KLIMAPARK



RAMMEOMRÅDER



8 GRØNNE OMRÅDER

PROFIL

Landskabet er byens strukturerende element og bruges som katalysator for byens udvikling. Landskabsplanen er udformet som en stjerne, der definerer de enkelte bydele og binder dem sammen.

Byens grønne struktur rummer ud over et stisystem, der giver mulighed for at bevæge sig hurtigt og sikkert mellem boliger, institutioner, arbejdspladser og kollektiv trafik, også et bredt udvalg af rekreative funktioner og aktiviteter – blandt andet skolens boldbaner. Byens offentlige institutioner placeres ud mod disse grønne områder – dels for at så mange som muligt får glæde af dem, dels for at arealerne befolkes og gøres aktive.

Området, der ligger mellem Lisbjerg Skov og NYE, skaber afstand mellem skovbrynet og byens kant og indrettes som en klimapark, hvor flere af byens regnvandsbassiner placeres. Regnvandsbassinerne udformes som naturtilpassede bassiner, der opsamler regnvand fra alle bydelene.

DELOMRÅDE, ANVENDELSE OG OMFANG

De grønne områder indeles i to delområder – delområde 8.1 og delområde 8.2.

Anvendelsen af delområde 8.1 fastlægges til grøn kile i form af en klimapark. Området skal friholdes for anden bebyggelse end den, der understøtter den rekreative anvendelse. Dog kan der etableres tekniske anlæg til vandforvaltning som regnvandsbassiner, såfremt de udformes som naturlige elementer.

Anvendelsen af delområde 8.2 fastlægges til rekreativt område. Området skal friholdes for anden bebyggelse end den, der understøtter den rekreative anvendelse. Dog kan der etableres tekniske anlæg til vandforvaltning som regnvandsbassiner, såfremt de udformes som naturlige elementer. Der kan ligeledes etableres rekreative elementer som fodboldbaner og stier.

OFFENTLIG HØRING

Helhedsplanen er vedtaget af Byrådet den xx.xx 2011. Den er i offentlig høring fra den xx.xx 2011 til den xx.xx 2011. Som en følge af helhedsplanens afvigelser fra Kommuneplan 2009 fungerer dens offentlighedsfase samtidig som en forudgående indkaldelse af ideer og forslag inden ændring af Kommuneplan 2009, jf. planlovens § 23c. Fristen for indsendelse af ideer og forslag er xx.xx 2010.

DET VIDERE FORLØB

Helhedsplanen vil blive fulgt af et tillæg til Kommuneplan 2009, hvori der fastlægges et eller flere rammeområder for **NYE**, hvorved der skabes grundlag for efterfølgende lokalplanlægning. Dette vil naturligvis ske i tæt samarbejde med Aarhus Kommune.

BAGGRUNDSMATERIALE

102

I forbindelse med helhedsplanen er der udarbejdet et omfattende baggrundsmateriale til dokumentation for de enkelte elementer i planen:

Forudsætningsrapport forud for helhedsplanlægning
Hvidbog
Gadeprofiler
Tæthedsanalyse
Midlertidighedsstrategi
Typologistudier
Grønne indikatorer for bæredygtig udvikling
Omsætningspotentiale
Trafik og veje – baggrundsnotat
Afvandingsstrategi
Grundvandsforhold
Naturforhold
Vandløb

Materialet kan findes på WWW.NYE.DK.

VISUALISERING - MIDTBYENS PARK





Helhedsplanen er udarbejdet af TÆKKER Group, CEBRA og NIRAS Planlægning i samarbejde med Aarhus Kommune.

Fotos: TÆKKER Group, CEBRA og NIRAS Planlægning
Grafisk tilrettelæggelse: CEBRA og NIRAS Planlægning



Bygherre:



Rådgivere:

