Et gadekvarter på Aarhus Ø

Udviklingsplan for Pier 3 med omgivelser

Aarhus April 2025

Tanker til Aarhus Byråd, byens
borgere og de kommende generationer

Trøjborg
Riis Skov
Aarhus Bugt
Nordre Kirkegård
Jette Tikjøbs Plads
Lystbådehavnen
Bernhardt Jensens Boulevard / Handelsgaden
Pier 4
Østbanebroen (L)
Bassin 7
Pier 3
Nørreport (L)
Bassin 5
Bassin 8
Pier 2
Havneparken
Havnepladsen
Bassin 3
Domkirken
Bassin 1
Dokk1

Når nyt og gammelt mødes

I mange år har Aarhus været en by gemt bag en industrihavn. Med de seneste 15 års udvikling af Aarhus Ø, er byens centrum igen blevet forbundet med bugten. Udviklingen af Aarhus Ø blev påbegyndt fjernest fra centrum — længst ude mod bugten — i området kaldet Pier 4 på Aarhus' Nordhavn. Med udviklingen af det gamle færgeleje, Pier 3, er tiden kommet til at lade Aarhus Ø vokse sammen med resten af byen. Formålet med denne udviklingsplan er at vise vejen derhen. For at kunne skabe den bedst mulige sammenhæng, er man nødt til at forstå og lære af både det gamle Aarhus C og det unge Aarhus Ø. En slags samtale mellem det ældre familiemedlem og den unge teenager, der er nødt til at basere sig på en gensidig nysgerrighed for hinandens erfaringer.

Aarhus Ø er en bydel, som de fleste aarhusianere mener noget om. Nogle elsker Aarhus Ø for de store ikoniske bygninger, nærheden til havet og den spirende stemning og identitet, der de seneste år er opstået særligt omkring Bassin 7 og på Jette Tikjøbs Plads. Ingen andre steder i Aarhus midtby ser man folk træde ud af deres opgange i badetøj og morgenkåber for at begive sig mod vandet — den slags har været forbeholdt villaerne i Risskov. Andre føler sig fremmedgjort af Aarhus Ø, og ønsker ikke at bo eller arbejde i bydelen. Af nogle bliver Aarhus Ø beskyldt for at være en bydel, der består af ikoniske bygninger, som tydeligvis er lavet for at imponere et bedømmelsespanel og blive valgt til at vinde en konkurrence. At hvert enkelt projekt forholder sig mere til sin egen matrikel end til den samlede helhed. Det er en rimelig kritik. Ja det er faktisk lige præcis sådan, byggeprojekterne på Aarhus Ø indtil nu er udvalgt og realiseret, og set i dét lys er det ikke underligt, at det kan aflæses i resultatet. Omvendt kunne man spørge sig selv, om det også er en af årsagerne til, at Aarhus Ø er blevet en af byens største turistattraktioner. At man i 1:1 kan gå rundt og opleve noget, der kan minde om arkitekternes modeller — hvor både gode og dårlige ideer er realiseret.

Uanset hvilken gruppe man tilhører, er Aarhus Ø imidlertid blevet et udflugtsmål både for byens beboere og turister: Bydelen konkurrerer i dag som destination med en tur i skoven, på ARoS eller Moesgaard. Ligesom man kan vælge at gå en tur i Den Gamle By, kan man nu også vælge at gå en tur i Den Unge By. Det var fra starten af Aarhus Ø's udvikling et mål, at bydelen skulle være bymæssig, og at den skulle være spændende både for dem der bor der, dem der arbejder der og dem, der kommer på besøg. Målt på disse parametre er Aarhus Ø i dag en succes. Man må nødvendigvis spørge sig selv, hvordan dette kan blive en kvalitet i en færdigudviklet bydel. Vil det være muligt at lave en overgang mellem det eksisterende Aarhus C og det nye Aarhus Ø, så de ikoniske bygninger bliver bydelens pejlemærker og en tiltrækning og attraktion i sig selv? Kan svaret ligge i, at man går væk fra de ikoniske byggerier, og deres forsøg på at levere det unikke svar, ingen før havde tænkt på, og i stedet præsenterer en mere ydmyg overgang mellem gammel og ung? Uden at pege fingre af, hvorvidt den lange livserfaring er bedre end teenagerens umodne, men forfriskende energi — så begge bliver spillet bedre.

Fra færgeterminal til gadekvarter

Denne udviklingsplan omhandler Pier 3 og dens nærmeste omgivelser. For nogle få huskes Pier 3 stadig som en del af Aarhus' industrihavn. For andre kendes den store pier som der, man fik sine sidste covid-19-tests og vaccinationer eller der, hvor man i dag kan spille padel-tennis i det gamle Pakhus 77. For de fleste kendes området nok mest, som den tidligere færgeterminal, hvor Molslinjens skibe lagde til, og hvor bilerne hvirvlede ind og ud flere gange i timen. For dem, der dagligt bevæger sig til og fra Aarhus Ø, opleves Pier 3 måske mest af alt som et mystisk tomrum mellem den gamle og den unge by.

Udviklingsplanen peger på at etablere et gadekvarter på Pier 3 og en række tilstødende grunde på den anden side af Bernhardt Jensens Boulevard. Det er samtidig en plan, der strækker sig ud

og griber fat i det eksisterende Aarhus Ø: Pier 2 ved Bestseller bygningen og Navitas, Bassin 7, Jette Tikjøbs Plads på Pier 4's yderste spids, og hele Bernhardt Jensens Boulevards centrale gadeforløb. På de følgende sider udfoldes visioner, idéer, metoder og konkrete nedslag til hvad, det vil sige at skabe den gode by gennem et godt gadekvarter på Pier 3.

At skabe en god by

Hvad skal der til for at skabe en god by, en god bydel og et godt bykvarter? Ikke blot forstået som en sum af bygninger, infrastruktur og forsyning, men som et sted, hvor det er rart og meningsfuldt for mennesker at bo og færdes.

Et kvarter, hvor hverdagslivet kan udfolde sig med en blanding af boliger og arbejdspladser, butikker, caféer og kulturtilbud, idræt og bevægelse, pladser og parker og legepladser, hvor man mødes og tager del i bylivet og fællesskabet — for nabolaget og for hele byen. Udviklingsplanen peger på, at de ikoniske store bygninger hører hjemme på Pier 4 — i kanalkvarteret på det ydre Aarhus Ø. I gadekvarteret på Pier 3 er det derimod gademiljøet og helheden, der må træde frem. Derfor holder udviklingsplanen også fokus på selve byplanen uden at gå i detaljer med de enkelte bygninger eller forsøge at løse det hele. Det hører et senere arbejde til, og må underlægge sig de helhedsprincipper, der fremgår af denne plan.

På Pier 3 skal man stadig kunne mærke, at man bor på havnen i Aarhus, hvor vandets kvaliteter altid er tæt på, og hvor det summer af liv og aktivitet langs bassinernes kanter — for beboere, foreningslivet og byens borgere. Men hvor det nuværende Pier 4's bygninger primært er designet til at optimere udsigten til vandet for beboerne, skal gadekvarteret både forholde sig til bugten og tilbyde en mulighed for ophold og beboelse med indsigt mod centrale pladser.

Tanken med Udviklingsplanen er at pege på, hvordan Aarhus Ø kan fuldendes som sin egen selvstændige bydel i byen. Det er

en utrolig kompleks opgave. Heldigvis behøver vi ikke opfinde det hele på ny. Vi kan tage ved lære af de bydele der er blevet til over århundreder, og som vi i dag elsker og holder af at færdes i. Trøjborg, Frederiksbjerg eller Øgadekvarteret er eksempler på velfungerende og afrundede kvarterer med præcis den sum af kvaliteter, der skal til for at skabe et godt bykvarter.

Selvom disse kvarterer rummer kvaliteter og en særlig atmosfære, der stadig er populær og kan synes tidløs, er de imidlertid blevet til under specifikke historiske og materielle forudsætninger og i en given fysisk kontekst. De kan derfor ikke bare overføres direkte til en åben pier på Aarhus Havn — selvom øvelsen er både interessant og lærerig. Opgaven må i stedet være at identificere de afgørende karaktertræk, der skaber det gode bykvarter, og som på Pier 3 må genfortolkes og genskabes under hensyn til stedets forudsætninger og særlige kvaliteter og nutidens myndighedskrav og byggeteknik — og med forståelse for planetens grænser.

En forudsætning, som netop er særligt forandret for Pier 3 sammenlignet med de historiske bykvarterer i Aarhus, er nutidens vidensniveau om byggeriets klimapåvirkning. 'Det gode bykvarter' i det 21. århundrede bør derfor have jordens og klimaets tilstand for øje. Alternativet er uansvarligt, for vi mennesker har ændret forbrugeradfærd siden etableringen af det gamle Aarhus — og det responderer planeten på nu. Det er selvfølgelig en global krise, og ikke en opgave som alene kan løses på Pier 3 — men udviklingen af bykvarteret kan være et inspirationseksempel for den verden, vi er en del af — og en måde at tage ansvar for så meget som muligt. Netop derfor er Udviklingsplanen for Pier 3 baseret på en selvstændig Klimastrategi med afsæt i nyeste klimavidenskab om klodens tilstand.

En klimabevidst bydel

Klimastrategien for Pier 3 sætter retning og rammer for den kommende udvikling ved at adressere en række dilemmaer, der skal

tages hånd om. Kort fortalt kan det opsummeres til tre centrale problemstillinger:

Dilemma 1) Måden, som byggebranchen i dag anskuer byudvikling, er ikke nødvendigvis sådan, som vores jordklode ser det. Vores planet kalder på, at vi skal gøre tingene markant anderledes. Vi skal begrænse presset på planetens centrale systemer og bevæge os tilbage mod en "sikkerhedszone", hvor belastning matcher ressourcer. Derfor peger Klimastrategien for Pier 3 på, at vi skal bruge færre ressourcer, at vi skal minimere vores klimaaftryk mest muligt, samt at vi skal starte på opgaven med at tage ansvar for det tab af biodiversitet, som vi ikke kan komme udenom, at udviklingen af Pier 3 vil forårsage.

For at kunne lykkes med det, peger Klimastrategien på flere nødvendige indsatser: Dels at der afsættes 25 millioner kr. i en klimapulje for at indhente erfaringer med regenerering af natur og biodiversitet dér, hvor det gør en forskel — altså andre steder end Pier 3. Dels at der defineres et Pier 3-ressourcehierarki, som arbejdsredskab for de kommende projekter. Et hierarki, hvor genbrug af materialer er i top og mineralske ressourcer som fx beton er i bunden. Her står blandt andet genbrugstegl frem som eksempel på et materiale, der kan få gang på Pier 3. Genbrugstegl er robust, har en meget lav klimapåvirkning samt bevirker en markant reduktion af nyt materialeforbrug. Samtidig skaber det en visuel sammenhæng med Aarhus' midtby.

Endeligt sætter klimastrategien en målsætning for klimapåvirkning 'per hoved' i stedet for 'per kvadratmeter', og med et fokus på de klimapåvirkninger, som forårsages i dag i forbindelse med blandt andet ressourceudvinding og byggeproces, frem for de klimapåvirkninger som ligger længere ude i fremtiden såsom drift og vedligehold. Dette for at tage højde for blandt andet den teknologiske udvikling.

Dilemma 2) De vanlige mure i branchens samarbejde skal nedbrydes. Der er brug for at bygge bro mellem dem som skal udvikle, dem som skal bidrage med løsninger — blandt andet håndværket og produktionsvirksomhederne — og dem som i sidste ende skal bruge Pier 3. Det kræver en villighed til at lære af hinanden og med hinanden. Der er behov for nye samarbejder på tværs af Danmarks sektorer — herunder transport, landbrug, industrien med flere — så vi nedbryder silo-adfærden og i stedet samles om de rette løsninger i den grønne omstilling.

I dag er der i landbruget ikke incitament til at genbruge restprodukter som eksempelvis halm eller hamp til isolering i bygninger, da denne CO_2-gevinst ikke tælles med i afrapporteringen for landssektoren. Så selvom det reelt vil spare planeten for at skulle udvinde nye ressourcer, så kommer det hverken landbrugs eller øvrige sektorer til gavn pga. teknikaliteter. Det er bare et eksempel på uhensigtsmæssig silotænkning, som arbejdet med udviklingen af Pier 3 kan forsøge at gøre op med.

Klimastrategien peger desuden på en markant øget inddragelse af og samarbejde med de mennesker, der i sidste ende skal bo og leve i kvarteret. De skal inddrages aktivt undervejs eksempelvis via ambassadørskab, så klimastrategien kan leve videre i hverdagslivet på Pier 3.

Dilemma 3) Det afgørende er ikke, hvilke ord der står i klimastrategien, men hvilke handlinger og forandringer, de fører til. I erkendelse af at branchen hidtil har set en række klimastrategier falde mere eller mindre til jorden, når enderne skal mødes, peger Klimastrategien for Pier 3 på etablering af et Klimaboard. Altså et udvalg af udpegede fagpersoner, som de enkelte bygge- og anlægsprojekter skal møde flere gange undervejs. Klimaboardet skal bistå med inspiration, diskussion og sikre efterlevelse af klimastrategien — også når det bliver svært.

Verden udvikles med hastige skridt, og klimastrategiens målsætninger og visioner må ikke spænde ben for fornuft og ny viden. Derfor skal klimastrategien genbesøges løbende frem mod sidste byggeri på Pier 3 med afsæt i ekempelvis nyeste forskning, udvikling i branchen, teknologiske nybrud og samfundsændringer — men også i den viden, som skabes undervejs i udviklingsarbejdet af Pier 3.

Klimastrategien for Pier 3 spænder bredt, og skal kunne bane vej for forandring. Det er en strategi, som fokuserer på handling, men ikke handling "som vi plejer". Det er også en strategi, som erkender, at det bliver svært, og at vi alle i fællesskab skal gøre os umage. Og endeligt er det en strategi, som skal kunne blive et inspirationseksempel for bæredygtig byudvikling i Aarhus — og måske også andre steder.

Byen, bugten og bykvarteret

Denne udviklingsplan ser på Aarhus Ø fra et Aarhus C-perspektiv — at man laver en overgang, der tager udgangspunkt i det gamle Aarhus C's særlige karaktertræk og kombinerer det med nogle af de erfaringer, som arbejdet med Aarhus Ø har vist fungerer godt. Tanken er at videreføre og hente inspiration i midtbykvarterernes bygningshøjder, gadeforløb, detaljer og variation, så Pier 3 med omgivelser opleves som en naturlig forlængelse af midtbyen. Den ultimative ambition er, at man over tid ikke længere taler om midtbyen og Aarhus Ø som to modsatrettede steder, men i stedet ser det som én samlet midtby med en integreret bydel kaldet Aarhus Ø.

Som en by ved vandet er Aarhus ganske særlig. Udsigten mod havnens kraner og bakkerne på Mols, den salte duft, oplevelsen af solopgang over bugten og solnedgang bag højderyggen, og de mange muligheder for et godt fritidsliv ved og på vandet. Den maritime identitet har også et fysisk udtryk på havnen med store skalaer, rette linjer og lange kig, tiloversblevne havnebygninger og sigtelinjer. Med Pier 3 vil bydelen Aarhus Ø få tilført nogle af de krøllede, spændende og detaljerige gadeforløb, vi kender fra de

ældre bydele, som i kombination med havnens store rum og vandets kvaliteter kan blive sin egen identitet.

Netop en egen identitet er det, der kendetegner de stærkeste og mest populære kvarterer. Næsten som en person kan have en stærk og dragende personlighed, kan en bydel have en særlig identitet. Et kvarter der er interessant og oplevelsesrigt at gå igennem, hvor man ikke kan overskue alt, men i stedet gå på opdagelse, og lade blikket veksle mellem en særlig bygningsdetalje, en interessant stueetage eller et markant træ for enden af gaden, indtil man overraskes af en lille pladsdannelse eller overrumples af størrelsen på et gammelt pakhus, der er fuldt af liv, sport og aktivitet, eller når man netop opnår et langt kig mod containerhavnen eller bugtens maritime landskab.

De mest velfungerende bydele synes at være kendetegnet ved at byidentiteten er tydelig. De mennesker, der vælger at bosætte sig der, lader deres identitet smelte sammen med bydeles identitet i en meningsfyldt forening. De tager nærmest bydelen på sig. En analyse af det nuværende Aarhus Ø peger på, at bydelens identitet kunne styrkes på nogle vigtige punkter:

15 minutters byen
At man har startet udviklingen af Aarhus Ø yderst på Pier 4 har haft både positive og negative konsekvenser. Positivt er det at bydelen ligger helt ude i bugten. Ulempen er, at det ubebyggede stykke mellem ydre Aarhus Ø og Aarhus C i mange år — og til stadighed — opleves som meget adskilt af et oplevelsesfattigt stykke. Den mentale afstand er større end den fysiske. Tænk bare på at afstanden fra Nørreport-krydset til de første bebyggelser på Bassin 7 er nøjagtigt den samme som fra Domkirken til Hovedbanegården. Denne oplevede afstand vil blive ændret med udviklingen af Pier 3, og det er en bevidst ide at tilføre en væsentligt større mobilitetsglæde. Er bevægelsen gennem et byrum spændende og stimulerende, vil afstanden opleves som mindre. Mobilitetsglæden

kan understøttes ved flere greb, der blandt andet vil sætte letbanen mere i centrum.

Letbanestop Aarhus Ø

Undersøgelser viser at privatbilister primært kan flyttes over i to alternative transportformer: Fly og skinnebåret trafik. Af åbenlyse årsager er fokus primært rettet mod det sidste. Et net af skinner har den styrke, at når man står ved ét punkt af nettet, er man nemt forbundet til alle punkter af nettet. I et udbygget skinnenet kan man stå af et tog og tage et nyt samme sted og på den måde nemt nå frem til slutdestinationen. For både lokale og gæster i byen er det let at afkode. Busruter er ikke forbundet på samme måde og tilbyder derfor ikke samme system. Hertil kommer at tog og metro opleves som en meget urban måde at bevæge sig rundt i en by. Derfor er det vigtigt at Aarhus Ø opleves som en del af dette skinnenet.

Det har i en årrække været diskuteret om letbanen skulle føres til Aarhus Ø eller ej, og det er politisk besluttet, at den ikke skal føres i midten af Bernhardt Jensens Boulevard. Men det er ikke det samme som at Letbanen ikke skal føres til Aarhus Ø — for det er den nemlig allerede. Fra stoppet, som i dag hedder Østbanetorvet, kommer man hurtigt til Hovedbanegården og videre ud i landet, ligesom man også kan koble til nuværende og fremtidige letbanelinjer. Stoppet ved Østbanetorvet bør i fremtiden hedde Aarhus Ø, for det er mere end bare en gammel banegård, det er selve porten til den nye bydel for den skinnebårne transport. Derfor er det også et centralt princip for udviklingen af Pier 3, at det skal være muligt, men ikke nødvendigt, at have bil. For i hverdagen behøver man den ikke. Samtidig gøres det nemt at vælge de grønne transportformer ved at prioritere de gående og cyklende over bilerne.

Handelsgaden

Til et kvarter med en stærk byidentitet hører også en handelsgade. Sådan, som man kender det fra M.P. Bruuns Gade på Frederiksbjerg eller Tordenskjoldsgade på Trøjborg. En rygrad i bydelen,

hvor hverdagslivet og de daglige gøremål kan udspille sig, og hvor trafik fordeles ind og ud i en livlig blanding af cykler, biler og busser, og folk der går, handler, venter og falder i snak. En sådan handelsgade må nødvendigvis placeres i bydelens hovedtrafikåre, da den kommercielt kun fungerer, hvis den placeres hvor folk bevæger sig. Handelsgaden skabes ved at indsnævre gadebredden på Bernhard Jensens Boulevard langs med Pier 3 og tilføje en ny række af lav bebyggelse i den brede boulevard, så den samlede oplevelse af gaderummet fortættes i en mere intim gade. Den nye bebyggelse skal indrettes med butikker og handel, der passer til hverdagslivets behov.

Bernhard Jensens Boulevard vil fortsat fungere som den centrale hovednerve i bydelen og forbindelse ind og ud af Aarhus Ø. Bydelen vil blive tilført det element, der understøtter en stærk byidentitet: en tæt og intim atmosfære og oplevelse af rigtig handelsgade, hvor man har lyst til at gøre sine daglige indkøb, og hvor afstanden på tværs ikke er større, end at man som fodgænger kan krydse gaden, hvis man får øje på noget spændende på den anden side, men så der stadig er plads til hverdagens trafik ind og ud af bydelen — til fods, på cykel, i bus og i bil. Handelsgaden vil være en naturlig forlængelse af de principper Bernhard Jensens Boulevard bygger på, og det store træk af den mægtige boulevard vil fortsat kunne opleves, da skalaen af den lave bebyggelse mod øst underlægger sig det store volumen. Derfor vil man også fortsat have det lange kig mod domkirken mod syd og mod havet mod nord, ligesom trærækkerne fortsætter på begge sider af vejen, så man fortsat har oplevelsen af at færdes på en boulevard. Men tempoet vil skifte. Oplevelserne varieres. Mobilitetsglæden øges.

Skolen

Til et velfungerende bykvarter hører også en skole. Vores skole. Et naturligt samlingssted for lokalsamfundet og den uden sammenligning mest afgørende enkeltfaktor for at gøre Aarhus Ø attraktiv for børnefamilier. De nærmeste folkeskoler Skovvangsskolen og

Samsøgades skole er lokale centre for henholdsvis Trøjborg og Øgadekvarteret. Her finder man også privatskolerne Kochs Skole og Elise Smiths Skole. Samme funktion for lokalsamfundet har Frederiksbjerg Skole med foreningsliv, legepladser og boldbaner og sammenhæng med de omkringliggende dagtilbud. En sådan hverdagsfunktion er der også brug for på Aarhus Ø, for at bydelen kan fungere i sig selv og være et attraktivt bosætningssted for børnefamilier.

Den store sammenhæng

Disse tre elementer — Aarhus Ø letbanestoppet, en fremtidig skole og handelsgaden ligger i planen som perler på en snor fra Østbanetorvet mod Pier 3 og åbner dermed for en ny styrket sammenhæng, hvor Aarhus Ø ikke kun kobler sig på midtbyen via Bernhard Jensens Boulevard og Nørreport krydset, men at der også sker en kobling mod byen via Østbanetorvet, udmundingen af Mejlgade og hele Nørre Stenbro kvarteret. Samtidig er både letbanestoppet, skolen og handelsgaden afgørende strategiske indsatser for at realisere den sammenhængende, selvberoende og "hele" bydel Aarhus Ø, hvor 15 minutters princippet er en realitet, og alt kan nås inden for kort afstand. Derfor har udviklingen af Pier 3 også til formål, ikke kun at fuldende udviklingen af Aarhus Ø, men også at binde bydelene tættere sammen, så Aarhus Ø i fremtiden opleves som en naturlig forlængelse af midtbyen, og så sammenhængen styrkes mellem byen og vandet.

Et gadekvarter af karréer

En bydel kan beskrives på flere niveauer. Der er noget, der er for hele byen. Destinationer, der får folk til at komme til: En park, et særligt kulturtilbud eller idrætsfacilitet, aktiviteter ved vandet, eller bare en særlig stemning i kvarteret, der er en tur værd. Bydelen skal ikke være flov over sine ikoniske bygninger. De kan komme til at indgå som tiltrækningskraft, der gør bydelen særlig og noget at gå ud til, når man ønsker at opleve det, de har at byde på. En tur værd, med andre ord.

Den stærke identitet understøttes også af noget, der er for kvarteret og lokalsamfundet: En skole og en handelsgade, som tidligere nævnt, foruden en legeplads, mødesteder og mulighed for foreningsliv. Endelig er der også noget, der er for det helt lokale fællesskab: Muligheden for privat ophold, og at kunne trække sig tilbage fra byens liv, at kunne stille en barnevogn eller holde en fødselsdag i gårdrummet. I det hele taget følelsen af at kende sine naboer og dele en fælles tilknytning til netop dette sted.

Med den attraktion Aarhus Ø er blevet for besøgende, skal der findes en balance mellem det offentlige og det private. Karréen er den mest ideelle bymæssige ramme for denne balance. En sammensluttet bygningsstruktur bestående af forskellige funktioner i stueetagerne, forskellige boligtyper og størrelser, der passer til forskellige behov, alt sammen samlet omkring et fælles, grønt gårdrum, hvor man kan mødes på tværs, men indenfor et naboskab af en tryg og overskuelig størrelse. Karréerne er også indbegrebet af Aarhus og af mange af de andre byer i Europa, vi bedst kan lide at besøge.

Mod gaden er karréen et ideelt bagtæppe for et levende og oplevelsesrigt gademiljø. Åbne og aktive stueetager med erhverv, butikker, fællesfunktioner eller andet der er spændende at kigge på, en detaljering af bygningens bund og særlig markering omkring indgangene, der byder velkommen, en lille gestus i overgangen mellem bygning og gaderum som en bænk, et fremspring, lidt beplantning, en trappesten, hvor man kan spise en is, de små ting der gør det rart at være her. Frem for alt en tydelig opdeling i det offentlige gaderum for bydelen og det afskærmede gårdrum for karréens beboere.

Når man bygger på en havn tæt på kysten, skal der selvsagt også være fokus på at skabe læ for vinden og plads til solen, som giver mulighed for at udvide sæsonen. Dette understøtter, at det både tidligt og sent på året er attraktivt at opholde sig i byens rum — en

afgørende forudsætning for en levende by. Også her er karréen en ideel bygningsform — det afskærmede indre gårdrum bryder vinden og sikrer et andet klima end ude langs kajkanterne. Ved også at tilpasse bygningshøjderne efter solens gang, kan der sikres en solrig del af gårdrummet tidligt på sæsonen, samtidig med at der sikres skygge på en hed sommerdag. Dermed er det mange af de samme greb, som skærmer for vinden og giver plads til solen, som også sikrer en spændende oplevelse i gaderummet.

Gadekvarteret skal derfor være et kvarter overvejende af karréer. Sammen med gaderummets størrelse og indretning er karréen en central byggesten i det gode gadekvarter. Vigtigt er det derfor også, at karréerne ikke bliver for store. Dels for at der opstår flest mulige forskydninger, skift og knæk i gadeforløbet. Sagt med andre ord: at det bliver så krøllet som muligt. Også for at det indre gårdrum ikke bliver så stort, at det føles offentligt, og man som beboer derfor mister følelsen af naboskab med dem, man deler det med. Men i lige så høj grad fordi de meget store karréer kan medføre fællesskaber, der er så store at ingen alligevel rigtigt kender hinanden. De lidt mindre karréer understøtter bedre at man lærer sine naboer at kende. Gårdrummene skal dog stadig have en størrelse til at kunne indrettes i forskellige zoner for privathed og typer af ophold.

Hvis karréen er den ene centrale byggesten i det gode gadekvarter, er selve gaderummet den anden. Gaderummet er mere end bare gaden i sig selv. Det er rummets proportioner, indretning og detaljering. Det er forholdet mellem bygningernes højde og afstanden imellem dem. En sanselig og tredimensionel oplevelse af at være i et omsluttet rum — som kontrast til vandets åbne flader. Det er følelsen af by.

En række virkemidler skaber det gode gaderum: At tagene har en afslutning, der gør himlen synlig; at karréernes hjørner og stueetager har en særlig bearbejdning og detaljering; at stueetagerne langs de centrale gader er udadvendte og bidrager til bylivet; at

gaderummet er bredt nok til at sikre dagslys til boligerne, men ikke så bredt at man mister følelsen af at være omsluttet af by. Derfor bygger denne plan også på et princip om, at bygninger består af en bund, en krop og en afslutning. Og at der som minimum efter den femte etage sker et skift i facaden, hvor bygningens krop bliver tag, så en eventuel sjette eller syvende etage enten er et tag eller er trukket tilbage fra facaden. På den måde vil man i gadeplan bevare oplevelsen af at befinde sig i den klassiske bys skala, at man befinder sig i en fem-etagers by.

Grønne rum

Uderummene i et velfungerende bykvarter kan imidlertid ikke alene bestå af gårdrum og gaderum. Der er behov for større grønne rum og pladser, mødesteder og samlingssteder, hvor der er plads både til beplantningen og til bylivet, til ophold og leg, til et loppemarked, en friluftskoncert eller andre aktiviteter. Et sådant offentligt samlingssted for kvarteret kender man fra Skanseparken på Frederiksbjerg eller Steen Billes Torv på Trøjborg. Der er ikke ét rum, der kan opfylde alle behov. Udviklingsplanen indeholder derfor en række af grønne rum i forskellig størrelse, der supplerer og forbinder de grønne og rekreative rum, der allerede er på Aarhus Ø og skaber balance i bydelen. Herved skabes ikke kun grønne rum, pladser og promenader til de fremtidige beboere på Pier 3, men til hele Aarhus Ø, så der skabes en grønnere bydel med en rekreativ sammenhæng.

Den centrale park

Når man ankommer til Pier 3 fra Bernhardt Jensens Boulevard, forlader man samtidig travlheden på handelsgaden og møder gadekvarteret. Det betyder også, at man forlader boulevardens lange kig og træder ind i det krøllede gadeforløb. Her vil noget af det første man møder være et centralt parkrum for kvarteret.

Et grønt parkrum centralt i kvarteret tjener flere formål. For det første er det en måde at skabe kvalitet for boligerne til alle sider.

Hvor det eksisterende Aarhus Ø på Pier 4 gennemskæres af kanaler for at sikre flest mulig boliger udsigt til vandet, går denne plan en anden vej. For at skabe et gadekvarter, hvor gade- og byrum er noget der samler og giver plads til ophold, må det også være grønne gader og pladser, der skaber kvaliteten indadtil i kvarteret. Dette i modsætning til et kanalkvarter, hvor kanalerne skaber afstand fra den ene holm til den anden, og herlighedsværdi til beboere og besøgende, men hvor gaderummene bliver svære at aflæse. Derfor må der være et grønt parkrum af en anselig størrelse centralt i kvarteret, så en betydelig del af de boliger, der ikke orienterer sig mod vandrummene, i stedet vender herimod. På den måde vil alle boliger have kort afstand til enten kajkant eller parkrum.

Det centrale parkrum må være tilpas stort til at kunne tilgodese flere formål: Plads til leg, til sport og til afslapning. Men samtidig plads til træer og beplantning og til håndtering af regnvand. Flere af tingene kan fungere sammen, men det kræver stadig plads. Omvendt er det også vigtigt at rummet ikke bliver så stort, at det nærmest flyder ud, at det ikke længere føles behageligt. Fra den klassiske by kender man flere eksempler på byrum, der har netop de proportioner, der skal til for at man stadig føler sig indrammet af by. Hvor bebyggelsen opleves som byrummets vægge, der giver det en behagelig skala og skærmer for vinden, men hvor bebyggelsen også trapper ned mod pladsen for at lade solen komme til. Den centrale park i planen har en størrelse svarende til Steen Billes Torv på Trøjborg eller Skanseparken på Frederiksbjerg. En ideel størrelse til at være et grønt samlingssted for bydelen.

En strandpark på Jette Tikjøbs Plads

Udviklingsplanen peger således både på lokale grønne pladser på Pier 3, men også på at der tilføres et lokalt grønt parkområde på Pier 4. Aarhus Ø er kendetegnet ved at mange benytter muligheden for at bade i vandet. Et af de populære steder er Jette Tikjøbs Plads for enden af Pier 4. I dag er området kendetegnet ved bil-

parkering og et underlag bestående af beton. Mens de andre bademuligheder på Aarhus Ø er kendetegnet ved, at man bader i havnen, synes tiltrækningskraften — særligt sommerperioden — på dette sted at være, at man kan bade i bugtens åbne vand. Der synes således at være et potentiale for at skabe en strandpark på dette sted som kombinerer et grønt underlag med det liv der allerede ses i dag.

Aarhus' første Havnepark

Aarhus har en havneplads mellem Navitas og Dokk1, men ingen større havnepark. Som supplement til de lokale parker udpeges Pier 2 til hele Aarhus' nye havnepark. Denne park kan blive en destination ikke bare for Aarhus Ø, men for hele byen. Ved også at medtage rummet mellem Navitas og Bestseller kan der samlet på Pier 2 etableres et parkområde på størrelse med Vennelystparken, hvor der vil være plads til større forsamlinger, koncerter og lignende. Et sted med en offentlig karakter, hvor der er plads til larm og liv uden at det fører til konflikt med boligområdet.

Omkring hele Bassin 5 er der potentiale for at skabe en grøn og rekreativ identitet, eftersom bassinet på nordsiden vil være indrammet af Pier 3's Sydkaj. På Sydkajen er der plads til at skabe en grøn, syd-vestvendt kajpark, som desuden kan udbygges med brygger, der gør det muligt at komme nærmere vandet. Dermed vil man få oplevelsen af en samlet havnepark på begge sider af bassinet, der også kan styrkes med en forbindelse på tværs af bassinet.

Broforbindelser på Aarhus Ø

For at en havnepark på Pier 2 for alvor kan integreres med det resterende Aarhus Ø, er det meningsfyldt med forbindelser på tværs af bassinerne. De nye broforbindelser for gående og cykler henholdsvist fra Pier 2 til Pier 3, og fra Pier 3 til Pier 4 vil gøre Aarhus Ø til et loop, hvor man kan gå ud ad handelsgaden og returnere over broforbindelserne. Disse broforbindelser tjener flere formål. Med forbindelserne og udviklingen af Pier 3 vil en bypark

på Pier 2, som i dag kan opleves som fjernt fra det yderste Aarhus Ø, med et komme meget tættere på og opleves som en naturlig del af bydelen. En broforbindelse kan også være en genvej for beboerne på Pier 3, der til fods og på cykel ad denne vej vil komme til havnepladsen og midtbyen langt hurtigere og mere oplevelsesrigt, end hvis man skulle via Nørreport krydset. Dette gør det også mere attraktivt for beboerne at vælge cykel og gang som transportformer. Og for dem, der bor udenfor, vil det blive endnu nemmere at inkludere Pier 3 i en løberute langs havnepromenaden eller en søndagstur med familien. Broerne vil være et markant element på Aarhus Ø, og det er derfor vigtigt at de designes som en smuk og karaktergivende forbindelse.

Vandets Hus og Water Village

Aarhus Ø er en bydel placeret ved vandet, hvorfor det er oplagt i den videre udvikling at have et ekstra stort fokus på vandets rolle i en moderne bydel. Planen rummer derfor mulighed for at der ved byggefelterne E, F og G placeres et Vandets Hus. Ideen med Vandets hus er at skabe et sted, hvor man både kan gå på opdagelse i og arbejde med nye løsninger til bæredygtigt vandforbrug. I samarbejde med fonde og virksomheder er det ideen, at Vandets Hus skal blive en del af den bredere vision om Water Village – et samlingspunkt for udvikling af ny vandteknologi og anvendelsesorienteret forskning. Tanken er at skabe et sted hvor, virksomheder, universiteter, organisationer og startups kan mødes og arbejde sammen om konkrete vandudfordringer.

Kajkanter og vandliv

Det er vigtigt at havnekanterne langs Pier 3 indrettes med byliv, aktiviteter og muligheder for ophold. Både som destinationer i sig selv, men også som attraktive pauser undervejs på en tur rundt langs havnekanten. Hvor handelsgaden er scene for hverdagslivet med travlhed, transport og dagligdags gøremål, er havnekanten til fritidslivet. Her vil man kunne promenere langsomt, dyrke sport, foreningsliv og aktiviteter. Man vil kunne benytte enten den ydre

forbindelse via de to broer langs havnebassinet eller lade turen gå ind i bunden af hvert af bassinerne og opleve den varierende stemning imellem dem.

Pier 3's sydkaj indgår som nævnt i sammenhæng med havneparken på Pier 2 i en grøn identitet omkring Bassin 5. Ved Bassin 7 vil pulsen være højere med vandsport, fritids- og foreningsliv i centrum. Med afsæt i det liv og de aktiviteter, der allerede findes i og omkring Bassin 7, er der potentiale for at Pier 3's nordkaj kan indrettes som kvarterets aktive kant med plads til vandsport og nye faciliteter for foreningslivet.

Den tredje kant er Pier 3's østkaj mod havnebassinet. Her er der flere aftryk fra stedets maritime historie, som er værd at føre med videre i det nye bykvarter. For det første er der den takkede havnekant, der vidner om en fortid som anløbssted for skibe, og som slår nogle skæve retninger an, som i disponeringen af bykvarteret kan trækkes ind i gadeforløbet og give det ønskede varierede og krøllede udtryk. For det andet er der det lille intime havnemiljø omkring Lodsvigen med det eksisterende Lodstårn som en central markør. Her er et unikt potentiale for at skabe et helt særligt sted i kvarteret — sydvendt, med intime proportioner og med udsigt over havnen. Dette potentiale kan forløses til at blive en destination for hele byen gennem en række indsatser: For det første, at Lodstårnet renoveres og indrettes til et nyt udadvendt formål. For det andet at der etableres en bebyggelse omkring vigen, der skaber læ og trappes ned, så den ikke virker for voldsom i det intime rum, og som indrettes med caféliv i stueetagen. For det tredje at der gøres en indsats for at skabe lokal badevandskvalitet i den lille vig, så Aarhus Ø tilføres endnu et havnebad.

På Aarhus Ø er ophold langs vandet nært knyttet til muligheden for også at bade i vandet. Det gælder ud mod bugten, og det gælder i Bassin 7, hvor havnebadet er blevet en stor succes og et trækplaster for hele byen. Derfor er det også et mål i denne plan at skabe

badevandskvalitet ikke bare i Lodsvigen men også i både Bassin 7 og Bassin 5.

Kanaler

Pier 3 har også en fjerde kant mod byen, som vil få en anden karakter end de andre. Den oprindelige dispositionsplan for de bynære havnearealer udlagde det nuværende Pier 4 (det yderste Aarhus Ø) som små holme, adskilt af kanaler og koblet på Bernhard Jensens Boulevard med broer, og også Pier 3 var oprindeligt udlagt på samme måde. Med denne plan har målet med Pier 3 været at skabe et gadekvarter og ikke et kanalkvarter, og derfor er det et særligt fokus i planen at mindske afstanden fra Midtbyen, at trække bebyggelsen sammen på tværs af boulevarden, så den ikke føles som en barriere. Samtidig videreføres de samlende og karaktergivende arkitektoniske principper for Aarhus Ø — at boulevarden fortsat er en hovedakse og sigtelinje, at Pier 3 fortsat er afskåret fra Boulevarden med en kanal og forbundet med broer. I denne plan er det blot en mindre kanal, end man har set hidtil på Aarhus Ø. Stor nok til at man kan sejle igennem i en kajak, så man ikke skal ud i havnebassinet. Lille nok til at Pier 3 ikke opleves som en ø, men som en sammenhængende del af bydelen.

Eksisterende bygninger

Som nævnt behøver man ikke starte på ny med udviklingen af denne plan, fordi inspirationen kan hentes i principperne fra den klassiske by. På samme måde vil det være forkert at rydde fladen for eksisterende bebyggelse i området i troen på, at man kan opfinde den mest rationelt optimale bystruktur uden nogen modstand fra stedet. Tværtimod er det netop ofte de forskellige strukturer og bygninger, der findes på stedet, der kan give den kontrast, det overraskende, irrationelle indslag, der gør byoplevelsen spændende — og som kan bidrage med noget, der måske ellers ikke havde fundet plads i planen.

Samtidig kan eksisterende bygningsstrukturer være med til at skabe en tidsdybde i kvarteret og sikre, at det hele ikke bliver for ens. Som brugsspor fra en anden tid er de med til at fortælle os, at dette ikke altid har været et bykvarter, at det engang var en havn med et aktivt liv. Et vigtigt sted i Aarhus. Uden at være forankret i noget fysisk i kvarteret, vil den historie hurtigt være reduceret til gamle kort.

Til det formål er stedet beriget med tre eksisterende bygninger med hver sine vidt forskellige karakterer og potentialer. Med en renovering og indretning med offentlige funktioner, der understøtter bylivet, vil de kunne fungere som små bylivsdynamoer, der skaber særlige steder i planen.

Lodstårnet vil som den højeste bygning kunne stå som et naturligt pejlemærke i Lodsvigen, der er med til at skabe et særligt miljø her. Tilsvarende kan Shippinghuset udgøre et lokalt center på nordsiden af Bernhard Jensens Boulevard med en mængde anvendelsesmuligheder i den fleksible bygningsstruktur.

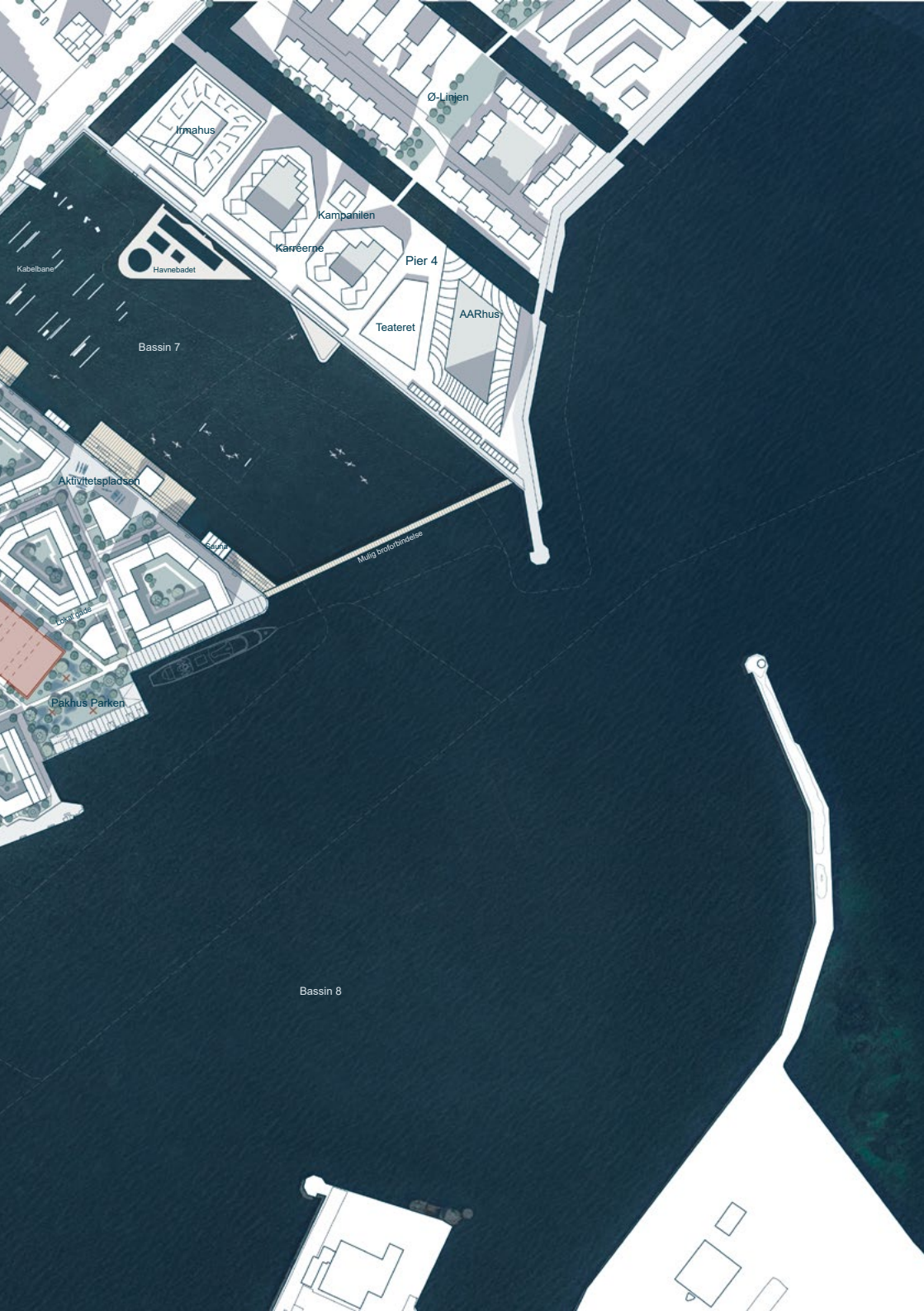
Pakhus 77 rummer et betydeligt eksisterende sport- og fritidsliv med en masse brugere af padel- og basketbaner. Pakhuset er en fleksibel struktur, hvor den eksisterende brug vil kunne fortsætte — også med andre aktiviteter eller sportsgrene, der ikke er til at forudse endnu. Med sin enorme størrelse er den et fysisk minde om havnens historie, den tilfører en råhed til kvarteret, og med de aktiviteter, det kan indrettes med, kan det være med til at skabe liv både mod den centrale park og mod havnekanten. Samtidig er pakhuset et mulighedsfelt. Det kan bevares for nu, men måske er det her, der i fremtiden kan blive plads til netop den afgørende funktion, kvarteret mangler — men som ikke kunne forudses i dag.

Kære aarhusianer,
Vi håber at du — efter at have læst så langt — har dannet dig et billede af vores vision for Gadekvarteret på Pier 3. Vi har lidt utraditionelt valgt at lade denne tekst være udviklingsplanens hoveddel, fremfor et dokument fyldt med diagrammer og tegninger. Det har vi, fordi vi synes at det er vigtigt at diskutere hvordan, man skaber den gode by. Ikke på et søm-og-skruer-niveau, men på de store linjer. Alt for ofte ender byudvikling med at handle om matrikelskel, og hvad der foregår indenfor dem. Vi mener at det er langt mere fordrende for den gode by, og snakke om byens stærke identiteter, om de historiske lag og om de store sammenhænge.

Ønsker du et kig ned i det planlægningsmæssige maskinrum kan du dykke ned i bilagene til dette dokument, der omfatter et illustrationsbilag, en klimastrategi, en strategi for byliv, vandliv og fællesskaber og en præsentation af borgerundersøgelsens resultater. Her kan du få et indblik i hvordan, vi har arbejdet indtil nu, og hvordan vi forestiller os at arbejde videre.

Velkommen til Pier 3 —
Velkommen til et sammenhængende Aarhus.

Aarhus Lystbådehavn
Nicolinehus
Skovvejen
Tagterrasse
Østboulevarden
Aarhus Ø
Letbanestop
(Østbanetorvet)
VinDanmark
Markedshal
Shippinghuset
Hjortholmsvej
Potentiale:
Vandets hus
Handelsgaden
Potentiale:
Skole
Kulturaksen
Bernhardt Jensens Boulevard
Kulturaksen
Kanal
Pier 3 Parken
Pakhus 77
Meijlgade
Lokal gade
Kystvejen
Hængslet
Lodstårnet
Nørreport
Sydkajen
Lodsvigen
Bassin 5
Bestseller HQ
Mulig broforbindelse
Pier 2
Navitas
Havneparken


Ø-Linjen
Imahus
Kampanilen
Karréerne
Pier 4
Havnebadet
Kabelbane
Teateret
AARhus
Bassin 7
Aktivitetspladsen
Sauna
Mulig broforbindelse
Kajak baner
Pakhus Parken
Bassin 8

Kolofon

Investorgruppe

Kilden & Hindby

Kilden & Hindby ApS
CVR 38441469
Mariane Thomsens Gade 2F
8000 Aarhus C

HEARTLAND

Heartland A/S
CVR 28502370
Store Torv 1, 3.
8000 Aarhus C

AP PENSION

AP Ejendomme P/S
CVR 32467644
Sundkrogsgade 29
2150 Nordhavn

BRICKS

Bricks A/S
CVR 44183277
Pier 3, Hveensgade 4, 1.
8000 Aarhus C.

Voluntās

Volutas Group II ApS
CVR 44643189
Bindesbøll Allé 13E
8240 Risskov

Arkitektrådgivere

SLETH

SLETH A/S
CVR 32154557
Sonnesgade 11
8000 Aarhus C

Cobe

COBE A/S
CVR 30914678
Orientkaj 4, st.
2150 Nordhavn

BRIQ

BRIQ Group ApS
CVR 35402098
Olivia Hansens Gade 3, 5.
1799 København V

Øvrige rådgivere

Voluntās

Voluntās Advisory ApS
CVR 34899878
Toldbodgade 51D, 5.
1253 København K

ARTELIA

Artelia A/S
CVR 64045628
Mariane Thomsens Gade 1C, 1.
8000 Aarhus C

NIRAS

Niras A/S
CVR 37295728
Ceres Allé 3
8000 Aarhus C

1949