



Forslag til
Planstrategi 2008
og **Agenda 21-Redegørelse**

**Forslag til
Planstrategi 2008
og Agenda 21-Redegørelse**

Forfatter og udgiver
Århus Kommune
2007

Konsulent
Sven Allan Jensen

Indhold



Introduktion og læsevejledning 4

Planstrategi – strategidel 7

På vej mod en ny kommuneplan 8

Århus – Vestdanmarks hovedby 12

Byudviklingsstrategier 22

Detailhandelsstrategi 56

Trafikstrategi 60

Strategi for det åbne land 68

Planstrategi – Redegørelsesdel 85

Århus – Vestdanmarks hovedby 86

Byudvikling 88

Planlægning i perioden 100

Detailhandel 110

Infrastruktur og trafik 114

Det åbne land 124

Agenda 21-redegørelse 141

Agenda 21 142

Introduktion og læsevejledning

Dette hæfte indeholder oplæg til Planstrategi og Agenda 21-redegørelse.

Om begreber og krav i planloven

Planstrategien er ifølge planloven byrådets grundlag for at træffe beslutning om, hvilke kommuneplanopgaver, der skal sættes fokus på i byrådsperioden.

Strategien skal indeholde oplysninger om den planlægning, der er gennemført efter den seneste revision af kommuneplanen, byrådets vurdering af og strategi for udviklingen. Strategien skal endvidere indeholde en tilkendegivelse af, hvorvidt der skal gennemføres en fuld revision af kommuneplanen eller om der alene skal fokuseres på særlige temaer (fx boligtema) eller områder (fx bestemte bydele).

Planstrategien følges op af den egentlige revision af kommuneplanen.

Denne planstrategi lægger op til en gennemgribende revision.

I *Agenda 21-redegørelsen* skal beskrives målsætninger og indsatser i forhold til de 5 temaer, planloven fastlægger:

- 1 Mindskelse af miljøbelastningen,
- 2 Fremme af en bæredygtig byudvikling og byomdannelse,
- 3 Fremme af biologisk mangfoldighed,
- 4 Inddragelse af befolkningen og erhvervslivet i det lokale Agenda 21-arbejde og
- 5 Fremme af et samspil mellem beslutningerne vedrørende miljømæssige, trafikale, erhvervmæssige, sociale, sundhedsmæssige, uddannelsesmæssige, kulturelle og økonomiske forhold.

Præsentation

Byrådet har valgt at præsentere Planstrategi og Agenda 21-redegørelse samlet i dette hæfte – frem for to særskilte dokumenter. Herved opnås forhåbentlig, at det bliver klarere og mere overskueligt at se og vurdere sammenhængen mellem strategierne i Planstrategien og bæredygtighedsaspekterne i Agenda-21-redegørelsen.

Hæftets opbygning

Planstrategien er struktureret i 6 kapitler:

- *På vej mod en ny kommuneplan*, der beskriver baggrund og proces m. v.
- *Århus – Vestdanmarks hovedby*, der giver et bud på Århus' rolle og samtidig indeholder et resumé af de efterfølgende 4 kapitler.
- *Byudviklingsstrategier* med oplæg til en model for byudviklingen, der både på kort og langt sigt kan dække de fremtidige udviklings- og vækstbehov. Heri præsenteres også et alternativt forslag til byvækststrategi i et langsigtet perspektiv.
- *Detailhandelsstrategi*, der blandt andet beskriver principper for udvikling og udpegning af butikcentre.
- *Trafikstrategi* om infrastrukturen som en vigtig forudsætning for at opretholde og udvikle attraktive byområder.
- *Strategi for det åbne land* der beskriver, hvordan der kan arbejdes målrettet med beskyttelse og benyttelse.

Redegørelsesdelen, der indeholder oplysninger om den hidtidige udvikling og planlægning, er placeret i forlængelse af de 6 strategi-kapitler.

Sidste afsnit i dette hæfte indeholder *Agenda 21-redegørelsen*. Heri beskrives målene for de 5 emner, som Agenda 21-strategien skal dække. Der lægges vægt på de mål som indgår i Planstrategi 2008 og i processen og organiseringen bag planarbejdet. Herudover henvises der til miljøhandlingsplanen m.v., som dækker andre emner og indeholder mere specifikke mål.

Som et bilag til Planstrategien er der udgivet et *case-hæfte*, som konkret illustrerer nogle visioner og projektidéer. Der er overvejende tale om eksterne idéoplæg. Formålet med casesamlingen er at vise, hvad der rører sig i Århus-området og dermed bredden i de idéer, der kan blive aktuelle at arbejde videre med i den efterfølgende kommuneplanrevision.

Planstrategi Strategidel



På vej mod en ny Kommuneplan

Planstrategien et første skridt

Planstrategien er første skridt i en proces frem mod en ny kommuneplan.

Planstrategien er ifølge planloven grundlaget for at træffe beslutning om, hvilke kommuneplanopgaver, der skal sættes fokus på i byrådsperioden – med baggrund i Byrådets vurdering af og strategi for udviklingen.

Byrådet har til Planstrategi 2008 valgt to hovedtemaer. Det ene tema drejer sig om byens udvikling. Det vil sige etablering af nye byområder, omdannelse af eksisterende byområder samt udvikling af infrastruktur og servicelokalisering. Det andet tema handler om det åbne land. Her skal hensynet til beskyttelse afvejes over for benyttelse, herunder behovet for at inddrage arealer til byudvikling.

Med Planstrategi 2008 lægger Byrådet op til en stillingtagen til, hvad der skal være de store linier for Århus's udvikling i et 20-30 års perspektiv. Planstrategien skal give svaret på en række udfordringer. Blandt de vigtigste udfordringer er, at Århus som Vestdanmarks hovedby og drivkraft for udviklingen i store dele af Østjylland har behov for at finde plads til mange nye arbejdspladser og til de mange der gerne vil bo i Århus, samtidig med at Århus fortsat er velfungerende og attraktiv at leve i.

Som en yderligere udfordring er der mange tegn på, at byerne og regionerne må tage de globale miljøsyn langt mere alvorligt end hidtidig, fx som følge af den globale opvarmning, og dermed sørge for, at byerne og regionerne er indrettet, så belastningerne på miljøet minimeres.

Der kan endelig peges på, at kvalitet i bymiljøer og landskaber og sunde omgivelser i dag er en naturlig del af borgernes krav til velfærden.

Byrådet har valgt at spille ud med et konkret forslag til byudviklingsstrategi og et konkret forslag til strategi for det åbne land – og i forbindelse hermed et konkret bud på sammenhængen mellem de to strategier.

Byudviklingsstrategien er dels baseret på om-dannelse og fornyelse af eksisterende byområder (byomdannelse), dels baseret på byudvikling på 'bar mark' (byvækst).

Forslaget til byvækststrategi i et langsigtet perspektiv bygger på en idé om, at en stor del af væksten skal ske ved opbygning af nye byer i lighed med den nye by i Lisbjerg. På det korte og mellem-lange sigt skal by-væksten, udover Lisbjerg, ske i form af afrundinger i forbindelse med de eksisterende byområder. Afrundingerne skal ske ved at udfylde de ubebyggede rammeområder i den nuværende kommuneplan, ved at inddrage en del af de nuværende perspektivområder til byformål og ved at inddrage enkelte helt nye områder.

En langsigtet byvækststrategi kunne imidlertid også bestå i alene at udpege yderligere arealer, geografisk spredt, i snæver tilknytning til de eksisterende byområder. Et sådant forslag 'Vækst i eksisterende byer' er præsenteret som et alternativ til den foreslåede strategi i afsnittet *Byudviklingsstrategier*.

Byrådet håber, at det konkrete udspil til byens og det åbne lands udvikling vil blive godt modtaget af borgere og interessegrupper, og at det vil give grundlag for en god debat om strategien for udviklingen i Århus de næste mange år.

Ny strategi på samme fundament

Oplægget til byudviklingsstrategi og åben landstrategi skal både ses som en fornyelse af måden byen og landskabet skal udvikle sig på, og som et oplæg funderet på den hidtidige planlægning.

Som udmøntning af Planstrategi 2008 skal kommuneplanen revideres fuldt ud – både byudviklingsdelen og åben landdelen.

Intentionerne i planstrategien bygger videre på principperne i Egnspanen fra 1966, der fastlagde, at Århuseggen skulle vokse efter en fingerbymo-del. I fingerbymo-dellen vokser byerne som 'perler på en snor' langs de overordnede veje og jernbanerne. Blandt flere fordele giver modellen blandt

andet mulighed for at koble byudviklingen op på det overordnede vejnet og banerne. Modellen sikrer tillige, at der er grønne områder mellem bybåndene. Fingerbystrukturen er siden Egnspanen ført videre i forskellige generationer af regionplaner og kommuneplaner – senest *Regionplan 2005* og *Kommuneplan 2001*.

Nye opgaver og samarbejdspartnere

Århus Kommune er ikke ændret i geografien med kommunalreformen, men der er kommet mange nye opgaver til. Som noget nyt er det meste af regionplanlægningen overtaget af kommunerne. Det vil sige også planlægningen i det åbne land.

Kommunerne har fået nye samarbejdspartnere. I plansammenhæng skal kommunerne blandt andet forholde sig til regionerne og de regionale udviklingsplaner, og de nye statslige miljøcentre bliver den direkte samarbejdspartner på planområdet. Hertil kommer at mange planopgaver og plansammenhænge forudsætter samarbejde mellem kommunerne.

Byrådet ser det som en fordel at spille ud med et konkret forslag til udviklingen i Århus Kommune. Et forslag som kan være grundlag for dialog og samarbejde med de nye samarbejdspartnere.

Mange har været involveret – tidlig inddragelse af borgerne

Fællesrådene og en række af kommunens interesseorganisationer har været inddraget i udarbejdelsen af forslaget til planstrategi i tråd med princippet om tidlig inddragelse i Århus-modellen for borgerinddragelse. Der har blandt andet været afholdt lokale møder med fællesrådene, i de områder hvor der er lagt op til større byvækst, der har været afholdt møder med repræsentanter for det åbne lands interesser i flere omgange om åben landstrategien og der har været afholdt møder med den eksterne følgegruppe, der er sammensat af en række forskellige interessegrupper i Århus Kommune.

Undervejs er deltagerne i dialogen blevet inviteret til at kommentere og bidrage til de aktuelle udkast fra den faglige proces omkring planstrategiarbejdet. Nogle af udkastene har haft en meget foreløbig karakter – og der er løbende sket ændringer som led i den faglige bearbejdning. Nærværende planstrategiudkast er resultatet af en yderligere bearbejdning og har ikke indgået samlet i dialogprocessen.

I forbindelse med dialogprocessen vedrørende planlægningen for det åbne land – der er en ny opgave for kommunerne – har der været gennemført et særlig intensivt dialogforløb. Den del af processen indgår endvidere som eksempelprojekt i Planog, der er et samarbejde mellem Real Dania Fonden og Miljøministeriet om støtte til og formidling af metodeudvikling i forbindelse med den første generation af planstrategier efter kommunalreformen.

Den gennemførte tidlige dialog har givet megen inspiration og værdifulde bidrag til dette udkast til planstrategi, som nu lægges frem til offentlig debat.

Dine muligheder

Planstrategi 2008 er fremlagt som forslag fra .. september til .. november 2007.

Der vil blive

Den videre proces

Efter debatperioden vil Århus Kommune gennemgå alle bemærkninger og forslag og på den baggrund udarbejde planstrategien i endelig udgave.

Den endelige planstrategi vil blive behandlet i Byrådet i starten af 2008.

Planstrategien vil herefter være grundlaget for arbejdet med forslaget til ny kommuneplan, hvor strategiens overordnede linier vil blive lagt fast i mere præcise planer for anvendelse, byggeri m.v. i de enkelte dele af kommunen. Undervejs i processen frem mod den endelige kommuneplan, som skal være færdig i 2009, vil der blive indlagt høringsrunder m.v., som vil give mulighed for ny dialog og debat om indholdet i planlægningen.

Århus

Vestdanmarks hovedby

National og international rolle

Byrådet ser Århus' markante rolle som hovedby i Vestdanmark som en parallel til udviklingen internationalt. Væksten i det moderne videns- og oplevelsessamfund sker i store byer og byregioner. I Danmark er Århus og København centre og hoveddrivkræfter for udviklingen. Århus er inde i en særdeles positiv udvikling og har udviklet betydelige internationale og nationale styrker. I den regionale geografi tegner det Østjyske område omkring Århus sig som en stærk samlet vækstregion.

Byrådet ser det som afgørende for en fortsat positiv udvikling i regionen og landsdelen, at Århus sætter fuldt fokus og kraft på at udvikle sin nationale og internationale konkurrencedygtighed.

Udviklingen skal ske i samspil med regionens og landsdelens øvrige byer og i samarbejde med statslige, regionale, kommunale og private samarbejdspartnere.

Ambitionen om at fastholde og videreudvikle Århus som Vestdanmarks hovedby handler blandt andet om at give de rigtige rammer for et dynamisk, stærkt og forandringsvilligt erhvervs-, kultur- og uddannelsesliv med gode og sunde vækstbetingelser. Ligesom det er tilfældet med andre førende globale byer er det afgørende, at Århus kan tilbyde et dynamisk miljø kendetegnet ved et højt uddannelses- og vidensniveau, og at Århus er en ambitiøs og kreativ by med mange talenter, og med et stærkt netværk af samarbejdsrelationer – blot for at nævne nogle af de vigtigste af storbyens vækstforudsætninger.

Mange års indsats at bygge på

Århus' position som Vestdanmarks hovedby har været afsættet i mange års planlægning og strategiarbejde. Det indgår blandt andet i flere landsplanredegørelser og lokalt i *Århus Kommune i det 21. århundrede*, som siden 1997 har udgjort det overordnede grundlag for planlægningen, senere

fulgt op i *Kommuneplan 2001*. Flere generationer af erhvervshandlingsplaner og kultur- og idræts-politikker m. v. har samme udgangspunkt.

Som konkrete eksempler på den vedvarende og fælles indsats for at videreudvikle Århus som hovedby kan nævnes planerne om udvidelse af Århus Universitet og udbygningen af Århus Universitetshospital i Skejby. Etableringen af IT-byen Katrinebjerg, ARoS, Bruuns Galleri, Atletion og Bazar Vest er ligeledes 'storbytilbud', som rækker langt ud i regionen og landsdelen. Endelig kan frilægningen af Århus Å også ses som endnu et bidrag til 'storbymiljøet' i Århus.

Århus' udvikling som hovedby

Byrådet har med Planstrategi 2008 valgt at sætte fokus på såvel det korte og mellemlange sigt som de store og langsigtede linier i udviklingen af Århus som bysamfund. Planstrategi 2008 er det første skridt mod en opdateret overordnet byudviklingsstrategi, der skal sikre, at Århus er parat til at tage imod fremtidens vækst samtidig med, at Århus fortsat opfattes som en velfungerende og attraktiv by.

Byrådet har valgt en ambitiøs målestok for udviklingen i Århus Kommune. Byudviklingsstrategien skal være indrettet på, at Århus kan tage imod i størrelsesordenen 50.000 ekstra arbejdspladser, godt 10.000 nye studiepladser, og 50.000 boliger, svarende til ca. 75.000 indbyggere, allerede i 2030. Målet betyder, at de seneste 10-15 års stigning i antallet af indbyggere, boliger og arbejdspladser kan øges, om end ikke dramatisk. Men det vigtige er imidlertid ikke, om udviklingen kommer til at følge vækstmålene præcist. Det vigtige er at lægge et ambitiøst mål ind i byudviklingsstrategien, som sikrer, at Århus er gearet til at honorere de fremtidige udviklingsbehov, uanset om målet nås om 20, 30 eller 40 år eller måske på endnu længere sigt.

Byudviklingsstrategien hviler samlet set på Århus Kommunes overordnede vision om, at 'Århus

fi

Andre politikker, planer og beslutninger

Århus Kommunes overordnede vision afspejles i politikker, planer og beslutninger indenfor en lang række områder, hvis primære fokus ikke er spørgsmålet om arealanvendelse og planlægning. Disse politikker, planer og beslutninger er også en del af fundamentet for byudviklingsstrategien, selvom de ikke nødvendigvis kan aflæses direkte. Der skal således tages højde for de planmæssige konsekvenser af mål og beslutninger på blandt andet:

- Erhvervsområdet
- Miljøområdet
- Sundhedsområdet
- Integrationsområdet
- Kultur- og idrætsområdet
- Børneområdet
- Ældreområdet
- Handicapområdet

skal være en by i bevægelse' og 'Århus skal være en god by for alle', og i den sammenhæng også på at Århus skal være en bæredygtig by – en socialt bæredygtig by, en miljø- /energirigtig og sund by.

F1

f2

Arbejdspladser i Århus Kommune

Der er skabt godt 20.000 arbejdspladser i Århus Kommune i perioden 1. januar 1994 – 1. januar 2006, svarende til en stigning i antal arbejdspladser på ca. 13% eller ca. 1.700 arbejdspladser om året. Fra 1. januar 2005 til 1. januar 2006 er der skabt godt 3.800 nye arbejdspladser.

Der er siden 1994 kommet flest nye arbejdspladser i Århus Kommune inden for 'Forretnings-service' med 8.944 arbejdspladser, 'Sociale institutioner' med 3.015 arbejdspladser, 'Sundhedsvæsen' med 2.502 arbejdspladser, 'Detailhandel' med 2.208 arbejdspladser, 'Hoteller og restauranter' med 1.194 arbejdspladser og 'Undervisning' med 1.009 arbejdspladser. Omvendt er der mistet arbejdspladser inden for fx 'Jern- og metalindustri' hvor der er blevet 2.041 færre arbejdspladser og 'Træ-, papir- og grafisk industri' hvor der er blevet 2.041 færre arbejdspladser.

En by i bevægelse

Byudviklingsstrategien søger at understøtte og give rum og muligheder for, at Århus kan opfylde visionen om at være en by i bevægelse – en by med et stærkt og nyskabende erhvervs-, kultur og uddannelsesliv.

Derfor indeholder byudviklingsstrategien en række strategier, der kan understøtte en styrkelse af undervisnings- og forskningsmiljøet, erhvervslivet m.v. og attraktioner i bred forstand. Der skal blandt andet skabes rum for videnscentre og – virksomheder, for mere traditionelle erhverv som transport, industri, håndværk og service samt for by- og erhvervsturisme.

f2

Rum for videnscentre og -virksomheder

Byudviklingsstrategien indebærer, at der skal skabes tilstrækkelige store og attraktive udviklingsmuligheder for byens videnscentre og -virksomheder. Der skal generelt arbejdes på at fremme innovative vidensmiljøer, hvor nærhed og koncentration skaber tætte koblinger mellem forskningsmiljøerne og erhvervslivet eller innovationsmiljøer for iværksættere inden for det store spektrum af brancher, der knytter sig til videns- og oplevelsesøkonomien.

Byudviklingsstrategien vil derfor lægge op til at fortsætte i det hidtidige spor (jf. *Kommuneplan 2007*) om, at forstærke den tætte beliggenhed mellem de fleste af byens undervisnings- og forskningsinstitutioner i den nordlige og centrale del af byen. Byudviklingsstrategien understøtter således fx hele tankegangen om Campus Århus og muligheden for en sammenhængende 'vidensakse' fra City via universitetet til Skejby bundet sammen af en planlagt letbane.

Århus Universitetshospital i Skejby skal i de kommende år udvides med op til ca. 350.000 etm². Visionen for det nye sygehus på ca. 450.000 etm² er, at det skal være blandt de førende universitetshospitaler i Europa, og således yde en højt specialiseret behandling, understøttet

af forskning, udvikling og uddannelse. Det kommende storsygehus forventes at beskæftige ca. 9.000 medarbejdere.

Også Århus Universitet ekspanderer. Over de næste 10-15 år vil Universitetet bringe sig i stand til at kunne modtage betydeligt flere studerende end i dag – i størrelsesordenen op mod 10-15.000 studerende. Det udløser et behov for, at der i byudviklingssammenhæng tages højde for den forventede ekspansion, som skal forberedes i god tid. I takt med at funktionerne på Århus Sygehus, Nørrebrogade flyttes til Århus Universitets-hospital, kan sygehusområdet være en oplagt udvidelsesmulighed for Universitetet. En udvidelsesmulighed, der vil fastholde universitetsområdet som et sammenhængende Campusområde.

I den anden ende af 'aksen' er De Bynære Havnearealer blandt andet planlagt som et attraktivt etableringssted for videns- og oplevelsesorienterede centre og virksomheder som fx det allerede besluttede Multimediehus på den sydlige bastion og det skitserede uddannelses-, forsknings- og erhvervshus på den nordlige bastion.

Der er herudover et større antal fremtidige byomdannelsesområder – heraf flere med central beliggenhed som fx Godsbanearalerne, 'Amtssygehuset' og fragtmandscentralen – som fremover kan blive attraktive etableringssteder for videns- og oplevelsesorienterede funktioner og boliger.

Endelig lægger byudviklingsstrategien op til at kontorbyggeri og lignende, som har stor arbejdspladstæthed, skal prioriteres højt i områderne omkring nuværende og kommende nærbane- og letbanestationer – eksempelvis på Randersvej.

Transport, industri, håndværk og service

Århus skal fastholde og styrke positionen som nationalt og internationalt transportknudepunkt.

Omsætningstallene for erhvervshavnen er stærkt stigende, og en stor kapacitetsudvidelse ved en udbygning af den nye containerterminal er netop afsluttet. Samtidig er planlægningen af en forbedret vejforbindelse til Århus Havn – blandt

andet ved anlæg af en tunnel under Marselis Boulevard – i gang. Byrådet ser en realiseringsring af en bedre vejforbindelse som en vigtig forudsætning for den fortsatte erhvervsudvikling på havnen og muligheden for at foretage en yderligere udbygning af erhvervshavnen. Planstrategi 2008 lægger op til at planlægge for en yderligere havneudbygning, sydøst for den nye containerterminal, et perspektiv der allerede er beskrevet i Regionplanen som en konsekvens af Nordhavnens omdannelse til byformål.

Ved Årslev er rammerne lagt for etablering af et landtransportcenter. Første etape står over for snarlig realisering.

Der skal herudover altid være plads på 'bar mark' til at etablere såvel industri- og lagervirksomheder som håndværksvirksomheder, servicevirksomheder m.v., ligesom der fx skal være plads til nye former for testcentre for udviklingsafdelinger osv.

Byudviklingsstrategien lægger op til at reservere de mest centralt beliggende og transportmæssigt robuste arealer til fremtidige transportvirk-

somheder, industrier og andet, som har behov for beliggenhed ved de store trafikårer. Som eksempel foreslås et stort areal ved krydset mellem Den østjyske Motorvej og Herningmotorvejen udlagt til den slags virksomheder og aktiviteter.

By- og erhvervsturisme

Århus skal udnytte sit potentiale for byturisme og som vært for store nationale eller regionale begivenheder og arrangementer. Århus har allerede et godt udgangspunkt med den koncentrerede bymidte, hvor de store oplevelsescentre og byens butikker, cafeer m.v. ligger tæt samlet. De Bynære Havnearealer vil udvide oplevelsesområdet med nye og anderledes oplevelsesmuligheder i maritime omgivelser.

I det perspektiv vil Byrådet arbejde for snarest at få skabt mulighederne for at etablere en multiarena i Århus med plads til 15.000-20.000 tilskuere. Visionen er at skabe en multiarena med tilknyttede aktiviteter, der kan være destination for events i verdensklasse og et kraftcenter for sport,

kultur, kongresser, messer, turisme, underholdning m.v. Der er 2 placeringsmuligheder, som trafikalt vil blive undersøgt nærmere inden udgangen af november 2007 – en placering på Godsbanearialet og en placering ved Atletion. Herefter udpeges den endelige placering.

Byudviklingsstrategien lægger desuden op til, at de trafikalt mest velbeliggende arealer i byens udkant kan reserveres til andre landsdækkende og regionale tilbud, som Århus skal kunne finde egnede placeringsmuligheder til i fremtiden.

En god by for alle

Byudviklingen skal medvirke til at opfylde visionen om Århus som en god by for alle – en by med plads til at udfolde sig – en by med åbenhed over for nye medborgere, mangfoldighed og forskellighed og en velfungerende integration af alle befolkningsgrupper.

Derfor skal byudviklingsstrategien understøtte, at der er boliger til nye behov og nye medborgere, at der er plads til forskellighed, og at der kan etableres offentlige og private servicetilbud i takt med at byen vokser og behovene ændrer sig.

Boliger til nye behov og nye medborgere

Århus skal fremover være i stand til at tage imod de mange, der gerne vil bo i byen. Århus og Østjylland vil fortsat være et befolkningsmæssigt vækstområde – blandt andet på grund af de mange unge, der i stigende omfang søger til Århus. Der vil derfor fortsat være behov for mange nye boliger til unge under uddannelse og til de unge familier, der har afsluttet deres uddannelse og stifter familie. Der vil også blive flere ældre, og ændrede familiemønstre med flere små husstande vil skabe behov for nye boliger. Boligudbudet i Århus skal derfor styrkes, så det bliver markant nemmere for de mange, der gerne vil bo i Århus, at få opfyldt deres ønsker.

Byrådet lægger vægt på, at Århus kan tilbyde

både specialisering og bredde i boligudbudet. Århus skal kunne tilbyde specielle byboliger, der opfylder forskellige former for krav til livsstil. Det kan være boliger for unge i et pulserende bymiljø, højhuse eller tætte byboliger med udsigt over vandet på De Bynære Havnearealer, eller det kan være seniorfællesskaber, ældreboliger, lokalcentre m.v. I bydelene uden for ringgaden og i de fritliggende bysamfund kan nye tætte boligformer på centrale arealer eller ved stationerne skabe større variation og bredde i boligudbudet. Men der skal selvfølgelig også være parcelhuse og række- eller kædehuse til unge familier og andre, der efterspørger den boligform.

Målet er, at der i alle lokalsamfund og byområder skal være boliger til alle alders- og indkomstgrupper.

Plads til forskellighed

Målet om byen for alle skal også give sig udtryk i en byudvikling, hvor alle – uanset baggrund og tilhørsforhold – har udfoldelsesmuligheder og er synlige i bybilledet.

Offentlige og private servicetilbud

Visionen om Århus som en god by for alle skal også give sig udtryk i en byudvikling, der understøtter en løbende udvikling og omstilling af den offentlige service i Århus Kommune – i takt med et stigende indbyggertal og i takt med en ændret befolkningssammensætning.

På samme måde skal der sikres en afbalanceret og bæredygtig struktur i detailhandlen, så alle har adgang til butikker og andre private servicetilbud.

En god by er en bæredygtig by

Det er afgørende, at energi- og miljømæssig bæredygtighed indtænkes i den fysiske planlægning. I den forbindelse ønsker Byrådet at drage nytte af erfaringerne fra den nye bydel i Lisbjerg.

Bystruktur og bebyggelsesstruktur bør alt andet lige være tættere end hidtil. En øget tæthed reducerer forbruget af landbrugsjord og natur. Samtidig er energiforbruget pr. bolig lavere.

Hvis nye byområder sikres en tilstrækkelig størrelse, er der grundlag for en selvstændig serviceforsyning med skole, butikker, idræts- og fritidsfaciliteter m.m. Dermed bliver transportarbejdet begrænset med gunstige miljøeffekter som konsekvens.

Når der planlægges ny by, bør der tænkes i højklasset, kollektiv trafikbetjening – især skinnebanen. Letbaner kan erobre markedsandele fra privatbilismen og dermed reducere energiforbrug og CO₂-udledning. Og det gælder navnlig, hvis der skabes sammenhæng mellem banesystemet og områder med høj koncentration af arbejdspladser.

Byrådet ønsker, at miljø- og energimæssig bæredygtighed skal være et gennemgående hovedhensyn i forbindelse med den kommende revision af kommuneplanen.

f3

Motion og bevægelse er lig med sundhed

Motion og bevægelse er et nødvendigt element i et sundt liv. Sundhedsstyrelsen anbefaler, at unge under 18 år motionerer mindst 60 minutter dagligt og voksne mindst 30 minutter dagligt. Men 20-30 % af den danske befolkning motionerer så lidt, at det går ud over deres sundhed.

Det er i denne gruppe, man finder overrepræsentation af overvægt, hjertekarsygdomme, diabetes II, muskel- og ledproblemer, knogleskørhed og en række kræftsygdomme.

1,7 mio. danskere må betegnes som overvægtige, heraf mere end 400.000 (knap 9%) som svært overvægtige. Overvægt er ikke ensbetydende med livstruende- eller livskvalitetsforringende sygdomme. Men ingen medicinsk autoritet betvivler en væsentlig sammenhæng.

Ifølge WHO, FN's Verdenssundhedsorganisation, betyder motion på det niveau, Sundhedsstyrelsen anbefaler, at for tidlig død som følge af livsstilssygdomme reduceres markant. Kommunerne er i både Sundhedsloven og Regeringens sundhedsstrategi generelt tiltænkt en væsentlig opgave i forbindelse med det forebyggende arbejde.

En god by er en sund by

Visionen om en god by rummer også væsentlige sundhedsperspektiver og arbejdet på sundhedsområdet medvirker til at realisere denne vision.

En god by for alle er også en by, der fremmer sundhed overalt i byens udvikling og hvor sundhed derfor løbende tænkes ind i de strategier og planer, der kommer til at udmønte den overordnede byudviklingsstrategi.

Målet om Århus som en sund by betyder, at byudviklingen skal fremme mulighederne for at leve sundt. Sundhed handler om størst mulig fysisk, psykisk og socialt velbefindende – om gode levevilkår og sund livsstil. Byudviklingen skal således understøtte en fortsat udvikling af en sikker, tryk og sund by.

Der skal blandt andet være gode muligheder for at bevæge sig i det offentlige rum og for at dyrke motion og idræt. Dette kan eksempelvis ske via et trafiksystem, der gør cykelturen frem for bilturen til det nemme og sunde valg, via udbygning af stier i de bynære landskaber til gåture, motionsløb m.v. Idrætsramblaen er et eksempel på et initiativ, der peger i den rigtige retning.

Sundhed handler også om bedre trafikssikkerhed, mindre støjpåvirkninger, grundvandskvalitet, luftkvalitet og mindre jordforurening.

f3

En god by er en socialt bæredygtig by

Visionen om en god by rummer tillige essentielle sociale aspekter, såsom forventningen om en velfungerende integration af alle befolkningsgrupper. Byudviklingsstrategien må således have fokus på at bevare den fysiske sammenhængskraft i de enkelte bysamfund samt at sikre, at byudviklingen ikke medvirker til at skabe sociale ubalancer eller ghettolignende tilstande i de forskellige lokalsamfund.

Byudviklingen skal tilrettelægges på en måde, der fremmer oplevelsen af at udgøre en integreret

del af by-samfundet. Ligesom i 'Sund by' handler det meget om, at byudviklingen skal understøtte en fortsat udvikling af en sikker og tryk by med gode rekreative muligheder. Det er vigtigt, at borgerne føler sig forbundne med deres nærområde – og herigennem som del af samfundet.

Byrådet vil modvirke tendensen til den nuværende faktiske opdeling af byområderne i mere velstillede byområder og dårligt stillede. Konkret er strategien blandt andet:

- At tilstræbe, at det almene boligbyggeri fordeles sig mange steder i kommunen.
- At de sociale institutioner så vidt muligt spredes geografisk i hele Århus Kommune.
- At beboersammensætningen søges på virket, således at den bliver alsidig i alle bydele.
- At alle nye bydele planlægges ud fra princippet om alsidighed, og eksisterende mere ensartede bydele søges gjort multifunktionelle.

Det aktuelle udkast til helhedsplan for Gellerupparken og Toveshøj illustrerer, hvordan der kan arbejdes med en massiv fysisk omdannelse af et stort alment boligområde med sigte på at ændre karakter fra boligområde til en rigtig bydel.

f4

Infrastrukturen skal udvikles

Byrådet ser det som afgørende for konkurrencedygtigheden i Århus og hele vækstområdet omkring Århus, at infrastrukturen opgraderes og fornyes til dels at klare den fremtidige vækst i trafikken, dels at lægge trafikken om til mere miljøvenlige og fremtidssikre trafikløsninger.

Den nationale og regionale infrastruktur

Århus skal indgå i en funktionsdygtig sammenhæng, der sikrer at mulighederne for synergi mellem byerne i regionen, landsdelen og landet reelt kan udnyttes.

f4

Århus er en storby. Tegner man en profil af Århus ud fra sociale og demografiske data fremkommer de særlige storby karakteristika.

Århus' og storbyens sociale profil adskiller sig fra andre byer i Vestdanmark ved,

- At der er relativt flere borgere med anden etnisk baggrund end dansk, og der sker en vedvarende tilstrømning,
- At der er flere unge og studerende,
- At storbyens muligheder for anonymitet også tiltrækker flere hjemløse og udstødte,
- At der i en storby stilles større krav til, at også personer med bevægelsehandicap kan bevæge sig frit overalt.

Nationalt og internationalt vil Byrådet arbejde for, at Århus får betydeligt bedre forbindelser og knyttes effektivt og tidssvarende sammen med hovedstadsregionen og andre af landets større byer og byregioner. Regionalt vil Byrådet arbejde for, at infrastrukturen understøtter et stærkt bysamspil både med byerne langs Den østjyske Motorvej samt byerne med forbindelse til Djurslandmotorvejen, og med byerne på akserne mod Odder, Horsens, Silkeborg-Herning, Viborg og Grenå.

Byrådet vil spille en aktiv rolle i udviklingen af den fremtidige nationale og regionale infrastruktur, som Århus er en del af, men Byrådet forventer også, at staten vil engagere sig i opgaven med at opgradere den nationale og regionale trafikinfrastruktur – som en naturlig følge af udviklingen, herunder også lanceringen af idéen om et funktionelt sammenhængende 'bybånd' i det østjyske område (jf. Landsplanredegørelsen).

I Byrådets konkrete mål for fremtidens nationale og regionale infrastruktur, som har betydning for Århus, indgår følgende:

- Udvidelse af kapaciteten på *Den østjyske Motorvej*, så kapacitetsproblemer ikke hindrer udnyttelsen af synergifordelene mellem byerne i vækstområdet – samt færdiggørelse af Herningmotorvejen ved Silkeborg og udbygning af forbindelsen mod Viborg (rute 26).
- *Højhastighedstog* mellem Aalborg og København og mellem København og Esbjerg.
- Udvikling af et *letbanenet*, som bliver et nyt bærende element i bytrafikken i Århus, koordineret med en letbanebetjening til og fra nabobyerne og udbredt til store dele af regionen, som et nyt bæredygtigt transportsystem.
- Gode vejforbindelser til såvel Aarhus *Lufthavn* som Billund *Lufthavn*.

Endvidere er det oplagt at undersøge perspektiverne i en Kattegatforbindelse over Svanegrunden (til hurtigtog og biler) – også som et alternativ til

at løse kapacitetsproblemerne på dele af det eksisterende motorvejsnet.

Udbygning og fornyelse af trafiknettet i Århus Kommune

Transportnettet skal i fremtiden kunne afvikle væsentligt mere trafik end i dag. Den omfattende byudvikling, vil skabe mere intern trafik, og den forventede vækst i regionen vil øge oplandstrafikken.

Byrådet har derfor som intention, at byudviklingen og udbygning af byens transportsystem koordineres. Transportsystemet skal udbygges og fornyes i takt med udbygningen af nye bydele, og byudviklingen skal planlægges, så vejnettet, banerne, de kommende letbaner, busruter, cykelruter m.v. udnyttes optimalt.

Som et nyt markant princip er det intentionen, at alle større byvækstområder i Århus bliver bane- eller letbanebetjente. I det eksisterende byområde skal letbanernes og banernes potentiale så vidt muligt udnyttes ved at placere store arbejdspladser, mødesteder m.v. tæt på stationerne, og der skal være mulighed for tættere byggeri omkring stationerne, hvor den nuværende bebyggelse egner sig til det.

De grønne områder og åbne landskaber som ressource

De grønne områder og åbne landskaber er en stor ressource for Århus som hovedby. Århus har en markant grøn profil blandt andet i kraft af de store højprofilerede områder – fx Marselisborgskovene, Risskov og Brabrand Sø. Men også byens fingerstruktur, der overalt giver kort afstand til de åbne landskaber, og byens mange mindre parker og grønne områder er væsentlig for opfattelsen af Århus som en grøn by.

Som en del af planstrategiarbejdet er betydningen af de åbne landskaber og grønne områder blevet undersøgt. Undersøgelsen viser blandt andet,

at nærhed til åbne landskaber og grønne områder har stor betydning for bosætningsønskerne.

Strategien om en tættere by hænger godt sammen med hensyn til de grønne omgivelser. Byudviklingen skal ikke ske ved udfyldning af de grønne kiler mellem byområderne i fingerbystrukturen. Der skal også frem over være kort afstand fra by til land, og det indgår i strategien, at tilgængeligheden til det åbne land skal forbedres.

Byrådet lægger vægt på, at der er kvalitet i de åbne landskaber. Der lægges op til en forsættelse af de senere års politik for mere natur i Århus Kommune, som blandt andet er blevet skabt ved genopretning af Årslev og Egå Engsø. Byrådet opfatter det som en stor kvalitet, at borgerne lige uden for storbyen kan opleve stor variation i dyre- og plantelivet, og at også sjældne arter har de bynære landskaber som levesteder. Byrådet fremlægger i Planstrategi 2008 en strategi for det åbne land i Århus Kommune. Men for at bevare og udvikle store sammenhængende naturområder, landskaber og rekreative stisystemer, er det vigtigt at planlægningen i det åbne land også koordineres med de omkringliggende kommuners planlægning.

Byrådet ser positive muligheder for at samarbejde med landbruget og de grønne foreninger om at sikre et velfungerende landbrugserhverv og samtidig skabe mere natur og en god pleje af de nuværende naturområder. De meget store landbrug, der forventes i fremtiden, har brug for store sammenhængende og investeringssikre områder, og der vil derfor også her være behov for at koordinere planlægning med nabokommunerne.

Byrådet vil være meget opmærksom på, at der er adgang til tilstrækkeligt rent grundvand til at forsyne et fremtidig Århus med mange flere indbyggere og arbejdspladser. Byrådet lægger stor vægt på at grundvandsressourcerne i Århus Kommune beskyttes og udnyttes bedst muligt. Samtidig skal der arbejdes for en stadig forbedret miljø- og ressourcebevidsthed.

Århus og landsplanlægningen

Byrådet bifalder Landsplanredegørelsens konstatering af Århus betydning for udviklingen i Vestdanmark.

Byrådet er enig i, at bybåndet langs motorvejen fra Randers til Kolding er et vækstområde med Århus som hoved-by, men det er Byrådets opfattelse, at akserne mod Silkeborg-Herning, Viborg, Grenå og Odder også er vækstbånd, som indgår i det samlede vækstområde.

Set fra Århus Kommunes side har det afgørende betydning, at Århus styrkes som hovedby, der kan matche den internationale konkurrence og være drivkraft i hele regionen. En central forudsætning for en fortsat positiv udvikling i regionen og det østjyske område er, at der skabes en velfungerende infrastruktur. Her er forventningen, at staten bidrager.

Samarbejde og koordinering

Planlægningen kan ikke løses alene inden for Århus Kommunes grænser eller uden inddragelse af væsentlige aktører. Der skal samarbejdes med andre kommuner, regionen, staten og erhvervslivet om opgradering af den overordnede infrastruktur og planlægning af tværgående naturområder og rekreative områder, fremtidens grundvandsforsyning, fremtidens landbrugsområder m.v.

Byudviklingsstrategier

Samlet strategi for byudviklingen

Byudviklingen skal understøtte og udvikle Århus' position som landsdelscenter og Vestdanmarks hovedby – erhvervsmæssigt, kulturelt, bolig-mæssigt m.v.

I det perspektiv er der behov for en model for byudviklingen, der både på kort og langt sigt kan imødekomme de fremtidige udviklings- og vækstbehov med respekt for kvalitetene i byen og i det åbne land.

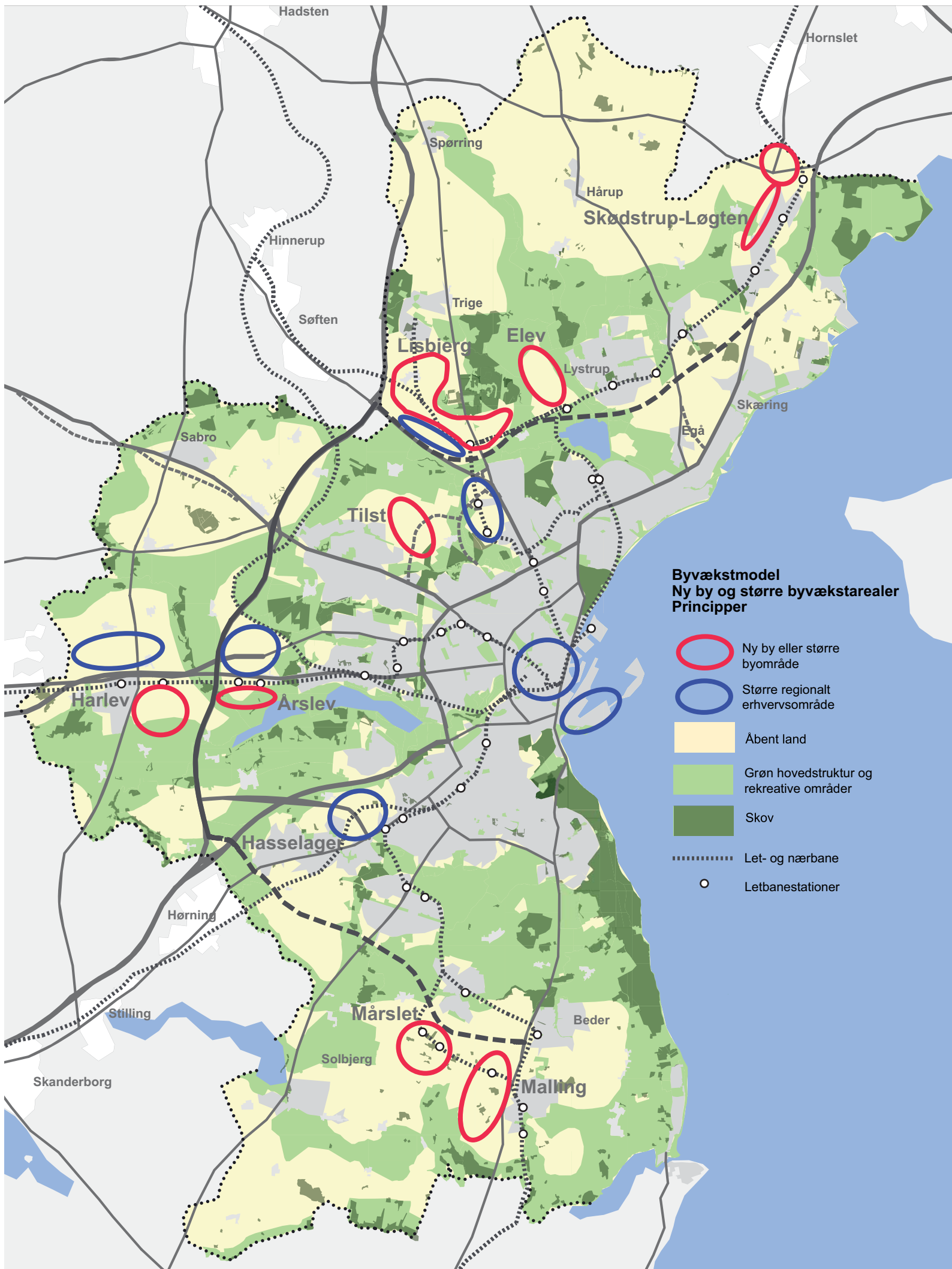
Byudviklingsstrategien skal, som nævnt i afsnittet *Århus – Vestdanmarks hovedby* sikre mulighed for, at Århus kan tage imod i størrelsesordenen 50.000 ekstra arbejdspladser, 10.000 nye studiepladser og 50.000 flere boliger i perioden frem til 2030. Det vigtige er at lægge et ambitiøst mål ind i byudviklingsstrategien, som sikrer at Århus er gearret til at honorere de fremtidige udviklingsbehov, uanset om målet nås om 20, 30 eller 40 år eller måske på endnu længere sigt.

Dette oplæg til byudviklingsstrategi rummer potentiale for en yderligere tilvækst af såvel boliger som arbejdspladser – ud over det foreløbigt stipulerede behov frem til 2030.

Det er Byrådets holdning, at byudviklingen skal baseres på en tostrengt strategi – i form af løbende omdannelse og fortætning af den eksisterende by på den ene side og mulighed for ny byvækst på bar mark på den anden side. For begge områder skal byudviklingen basere sig på principper om bæredygtighed og energibevidsthed.

Generelt forventes det, at byomdannelsen og fortætningen i det store og hele sker kontinuerligt, efterhånden som mulighederne opstår.

Når det drejer sig om byvækst på bar mark, præsenteres i dette oplæg en byudviklingsstrategi på det korte sigt og en strategi i et mere langsigtet perspektiv. På det korte sigt sker byudviklingen hovedsagelig som byafgrøninger ved at inddrage de arealer, der er reserveret til byformål i *Kommuneplan 2001*. På langt sigt lægges der op til, at der kan etableres flere nye byer som Lisbjerg og nye større byvækstområder i tilknytning til ek-



**Byvækstmodel
Ny by og større byvækstarealer
Principper**

- Ny by eller større byområde
- Større regionalt erhvervsområde
- Åbent land
- Grøn hovedstruktur og rekreative områder
- Skov
- ⋯ Let- og nærbane
- Letbanestationer

sisterende byer, i takt med at behovet tilsiger det.

Som alternativ byvækstmodel i et langsigtet perspektiv er der udarbejdet en model, hvor byvæksten placeres i mange små områder som vækstarealer i tilknytning til eksisterende byområder. Kun Lisbjerg og Elev indgår i modellen som ny by. Denne model vurderes ikke i tilstrækkelig grad at kunne understøtte intentionen om en bæredygtig udvikling, herunder muligheden for at etablere tættere byområder og muligheden for en effektiv kollektiv trafikbetjening. Byrådet har derfor fravalgt 'Alternativ forslag til byvækststrategi i et langsigtet perspektiv'

Generelt lægges der med den nye strategi op til en byudvikling, hvor bolig- og erhvervsarealer mange steder kan blandes i de enkelte byområder. Dog vurderes der at være behov for at udpege særskilte erhvervsarealer til erhverv af særlig strategisk betydning ud over den relativt store rummelighed af erhvervsarealer, der er reserveret i *Kommuneplan 2001*.

Generelt lægges der ligeledes op til, at de grønne områder både på det korte og lange sigt er en integreret del af bysamfundet.

Som supplement til den tostrengede strategi for byudvikling lægger Byrådet vægt på, at landsbyerne fastholder deres særlige kvaliteter, da landsbyerne er et godt bidrag til mangfoldigheden i Århus Kommunes bosætningsmuligheder.

Den offentlige service i Århus Kommune skal naturligvis udvikles og omstilles i takt med byudviklingen. Byudviklingsstrategien – og især den efterfølgende planlægning – skal sikre muligheden for dette.

Århus skal være en bæredygtig by også med hensyn til energiforsyning. Derfor indgår muligheden for at placere nye større vindmøller i kommunens strategi.

Byudviklingsprincipper

Det er som nævnt Byrådets holdning, at byudviklingen skal være baseret på bæredygtighed og energibevisthed for såvel omdannelses- og fortætningsområder som nye byområder. Principperne for byudviklingen skal samtidig være så tilpas fleksible, at de sikrer et varieret udbud af arealer til bolig- og erhvervsformål med en god geografisk fordeling inden for kommunen. En tilpas grad af fleksibilitet i planlægningen skal også medvirke til at gøre byudviklingen robust overfor ændringer i efterspørgslen på boliger og erhvervsgrunde samt ændrede transportvaner og transportbehov.

Dette oplæg til planstrategi er kort udtrykt båret af et ønske om så vidt muligt at gøre nuværende og fremtidige byområder mere bymæssige. Det betyder, at der såvel i forbindelse med omdannelse af den eksisterende by som ved egentlig byvækst skal arbejdes for tættere og mere koncentrerede byområder. Det skal ske via udvikling langs byens akser, en stærk sammenhæng mellem byudvikling og infrastruktur, fokus på stationsnærhed og tilgængelighed samt fokus på ud-

valgte funktioners nærhed til det overordnede vejnet.

En udmøntning af strategien rummer flere fordele, såsom:

- et bedre grundlag for en effektiv betjening med kollektiv trafik
- mulighed for et mere intensiveret byliv
- mulighed for mere blandede boligformer og mulighed for at integrere erhverv i byudviklingen
- et mindre arealforbrug
- mere skånsom over for det åbne land.

Udvikling langs byens akser

Byudviklingen i Århus skal dels bygge på en videreførelse af kendte byudviklingsprincipper, som har udgjort fundamentet i Århus Kommunes fysiske planlægning gennem årtier, dels på nye principper for lokalisering af og udviklingen af nye byområder.

Bystrukturen i Århus Kommune har i gennem flere generationer af kommuneplaner været baseret på *Fingerplanprincippet* suppleret af en række fritliggende bysamfund i forlængelse af byakserne. Byrådet ønsker at bevare fingerplanstrukturen, som et overordnet byudviklingsprincip, hvor byudviklingen skal ske i og omkring Århus By eller i tilknytning til byerne langs akserne i fingerstrukturen. Det er vigtigt, at den fremtidige byudvikling sker i respekt for de grønne kiler mellem byudviklingsakserne, så grænserne mellem by og land fortsat er klare og borgernes nærhed til de grønne og rekreative områder bevares.

Byudvikling og infrastruktur

Som et bærende princip er det Byrådets intention, at nye større byvækstområder skal lokaliseres, hvor der er eller kan etableres kollektiv trafikbetjening med nær- eller letbane. Indtil letbanen kan realiseres, forberedes fremtiden ved at reservere arealer til bustracéer.

Samtidig skal lokaliseringen ske med god adgang til overordnede veje, ligesom der skal ske en koordinering med fremtidige investeringer i infrastrukturen. Dermed tilstræbes en robust tilgængelighed til de nye byområder samtidig med, at mulighederne for at skabe en effektiv kollektiv trafikbetjening er til stede.

Af fremtidige investeringer i infrastrukturen kommer den nye letbane sammen med 'Ring 3' hvori motorvejen vest om Århus, Djurslandsmotorvejen og Beder-Bering vejen indgår, til at udgøre betydningsfulde lokaliseringsparametre for den fremtidige byvækst. Hertil kommer løbende investeringer i forbedret trafikafvikling på indfaldsveje, i takt med den fremtidige byudvikling.

Lokaliseringen af større byvækstområder er endvidere sket ud fra vurderinger af, hvor der er uudnyttet kapacitet på vejnettet for at skabe en jævn fordeling af trafikken på de store veje og for at reducere behovet for nye ressourcetunge investeringer i udbygning af vejnettet. På tilsvarende vis skal der tages hensyn til andre 'tunge' investeringer, såsom ledig skolekapacitet.

Stationsnærhed og tilgængelighed

Byudviklingsstrategien lægger op til, at arbejdskraft- og publikumsintensive byerhverv (butikker, kontorer m.v.), servicefunktioner, kulturelle mødesteder og lignende skal placeres i områder med især god tilgængelighed for fodgængere, cyklister og god tilgængelighed til kollektiv transport, navnlig nær- og letbane.

Målet om lokalisering af trafikintensive funktioner følges op af et princip om stationsnærhed. Princippet er, at mulighederne for at bygge højere og tættere omkring nuværende og fremtidige stationer skal vurderes, og at kontor- og serviceerhverv samt kulturelle funktioner skal have høj prioritet. Som næste prioritet er det selvfølgelig også en fordel, at der indpasses flere boliger i de stationsnære områder.

I forbindelse med det efterfølgende kommunepolararbejde vil mulighederne i de stationsnære områder blive vurderet nærmere. Som stationsnære områder regnes arealer inden for 5-700 m i luftlinie fra en station.

Nærhed til overordnet vejnet

Det indgår i byudviklingsstrategien, at specielt egnede områder med høj biltilgængelighed ved motorvejene og de store indfaldsveje reserveres til transporttunge virksomheder med store areal- og varetransportbehov, eller til andre anvendelser med behov for optimal biltilgængelighed.

Større tæthed i eksisterende byområder

Generelt er det Byrådets opfattelse, jf. foran, at det mange steder vil være fordelagtigt at bygge tættere end i dag. Det gælder både i centrale områder i det sammenhængende byområde og i bymidterne i de fritliggende bysamfund. Fortætning kan medføre, at bymidten bliver mere interessant og attraktiv, idet der herved skabes grundlag for etablering af flere fælles byfunktioner, der bliver tilgængelige inden for en relativ kort radius. Samtidig kan det give visse bydele og bysamfund et bredere boligudbud. Endelig kan en fortætning være med til at understøtte underlaget for nærbanen og den kommende letbane.

En sådan udvikling vil blive søgt fremmet ved at åbne op for en tættere og højere bebyggelse i den efterfølgende kommuneplanlægning – i de områder, som indeholder potentiale herfor.

Der kan peges på forskellige muligheder for fortætning inden for de eksisterende byområder. Imidlertid er det vanskeligt at opgøre hvor store rummeligheder, der her findes, og hvornår de vil blive udnyttet. Som principielle muligheder kan nævnes:

- Udnyttede tageetager i etageboligbebyggelse
- Fortætning i Midtbyen (huludfyldning m.v.)
- Fortætning i form af højhusbyggeri
- Fortætning generelt i nærheden af eksisterende og fremtidige stationer
- Fortætning i centrale bydele i forstæder og bymidterne i de fritliggende bysamfund.

I forholdsvis beskedent omfang vil der stadig være potentielle muligheder for at foretage huludfyldninger i Midtbyen og etablere nye boliger under byens tage.

I 2006 vedtog Byrådet en *Højhuspolitik for Århus Kommune*. Politikken resulterede i en udpeging af områder, hvor høje huse kan være en mulighed. I den fremtidige vurdering og udpeging af områder med byfortætningspotentiale vil højhuspolitikens udpegninger indgå.

De eksisterende nærbaner dækker en række byområder med mere eller mindre velbeliggende stationer i forhold til det opland, de skal forsyne. I perspektivet omkring en kommende letbane, der skal forny banetrafikken, dels på det eksisterende banenet, og dels på nye strækninger, f.eks. ad Randersvej mod Århus Universitetshospital i Skejby og Lisbjerg, vil det være naturligt at foretage en vurdering af, hvor der er potentialer for en fortætning af de stationsnære byområder blandt andet med henblik på at etablere et større grundlag for investeringen i banenettet, jf. foran om *Stationsnærhed og tilgængelighed*.

Illustrationen viser en række punkter, både på det eksisterende banenet og fra visionen om letbanen, hvor der med fordel kan ske en fortætning med henblik på at styrke potentialet for banetrafikken, og i en overgangsfase bustracéer.

b1

Opfølgning i kommuneplanen

I de eksisterende byområder skal kommuneplanen blandt andet tage stilling til mulighederne for byfortætning omkring stationerne og mulighederne for at give høj prioritet til arbejdspladsintensive erhverv og lignende.

b1

Illustration med eksempler på byfortætning

– fx fra Randersvej

(de aftalte eksempler indsættes)

b2

Illustration fra projektet

Nyt liv i byområder på vej mod forandring

Det er byrådets målsætning for byomdannelse, at de eksisterende byområder udbygges og moderniseres i takt med, at muligheder herfor opstår. Ved omdannelse af større områder skal der så vidt muligt etableres en bred vifte af byfunktioner for at skabe levende og varierede byområder.

Gennem byomdannelse og en vis fortætning kan der etableres nye bystrukturer og mere bymæssighed. En større tæthed medvirker, som nævnt, til at begrænse stigningen af byens samlede transportarbejde og understøtter mulighederne for kollektiv, gående og cyklende transport. Byomdannelsen må dog ikke ske uden, at det samtidig sikres, at der er god adgang til åbne grønne byrum og attraktive offentligt tilgængelige byrum. Dispositionsplanen for De Bynære Havnearealer illustrerer, hvordan sådanne byrum kan tænkes ind i en byomdannelse.

Genanvendelsen af de ældre byområder medvirker endvidere til at spare på arealforbruget. Over de sidste 10 år er ca. 40% af nybyggeriet til bymæssige formål blevet opført indenfor de eksisterende byområder.

I *Kommuneplan 2001* blev der udpeget 31 potentielle omdannelsesområder. Allerede dengang var De Bynære Havnearealer, Centralværkstedesarealet og Godsbanearalet højt prioriterede områder.

På De Bynære Havnearealer er planlægningen for omdannelsen godt i gang med en snarlig realisering af de første etaper på Pier 4. Det vil sige opførelse af Light*house-projektet på den yderste ø og Z-huset yderst på Boulevarden.

b2

Godsbanearalet er fortsat højt prioriteret som et centralt beliggende byområde. For at få maksimal indflydelse på den fremtidige anvendelse af arealet og at skabe mulighed for at realisere dels et kulturprojekt i bygninger på arealet, dels planerne om eventuelt at opføre en multihal, forventes Århus Kommune inden for den nærmeste

fremtid at købe de inderste dele af Godsbanear-
alet af DSB – ca. 43.000 m². Der vil blive optaget
forhandlinger om køb af yderligere 62.000 m².

Af de 31 områder, der blev udpeget som veleg-
nede til byomdannelse i *Kommuneplan 2001*, er en
række områder færdigomdannede eller næsten
færdigomdannede i den forløbne planperiode.

Eksempelvis er omdannelsen af Centralværk-
stedsarealet i det store og hele realiseret. Tilbage
står en omdannelse af Rutebilstationarealet i sam-
menhæng med en etablering af tidssvarende ter-
minalfunktioner for den kollektive trafik.

Arealet omkring Søren Frichs Vej fra godsba-
nearealerne helt ud til Åby Skole forventes i den
kommende planperiode at blive meget aktuelle i
byomdannelsessammenhæng. Igangværende for
byomdannelsen er Fragtmandscentralens udflyt-
ning til Årslev.

Nye forslag til byomdannelsesområder

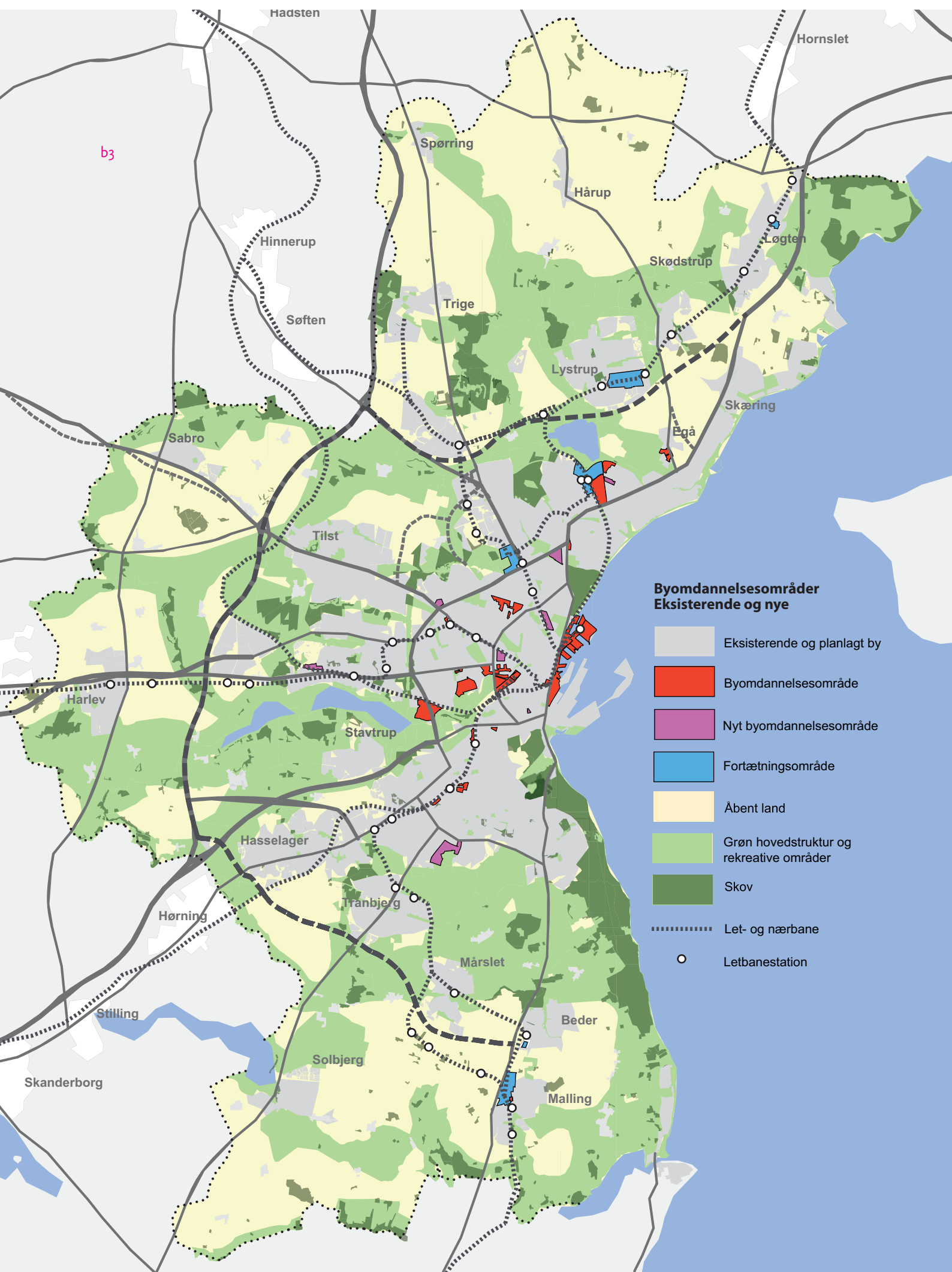
I Planstrategi 2008 lægges op til, at 8 nye områ-
der udpeges som områder, hvor byomdannelse
vil blive aktuell i løbet af en årrække. Det drejer sig
om:

- Carl F. arealet ved Hasle Ringvej. Arealet er på
ca. 4,3 ha. Da arealet ligger ved et markant vej-
kryds kan der blive tale om en form for land-
markbebyggelse eventuelt med mulighed for
høje huse.
- Tulip-arealet i Brabrand. Virksomheden lukker
på stedet i løbet af 2007. Arealet er på 6,8 ha.
Nærheden til jernbanen indebærer, at der skal
tages højde for støj og vibrationspåvirkning.
- Areal ved Bjøstrup Mose mellem Slet og Bjø-
strup. Arealet, der ligger naturskønt, er på 27,5
ha. Området er i dag præget af tomme bygning-
er og er i øvrigt delvist ubebygget.
- MT Højgård i Risskov. Arealet er på 3,8 ha. Der
foreligger aktuelt forslag til boligprojekt for en
del af ejendommen.
- Bryggervej ved Vejlbj Ringvej. Arealet er på
10,8 ha. Aktuelt anvendes dog dele af området
til busterminal.

- Amtssygehuset vurderes som et højt prioriteret
byomdannelsesområde, når sygehusets funkti-
oner flytter til Århus Universitetshospital i Skej-
by. Arealet er på 6,7 ha.
- Ingeniørhøjskolen planlægger at flytte sin un-
dervisning fra Dalgas Avenue til De Bynære
Havnearealer. Arealet er på 0,9 ha.
- Kommunehospitalet planlægger på sigt at flyt-
te sine funktioner til Århus Universitetshospital
i Skejby. Arealet er på 9,5 ha.

Byomdannelsesområderne er alle vist på kortet til
på næste opslag.

b3



Rummeligheden i byomdannelsesområderne

Når et eksisterende byområde omdannes, skabes der mulighed for at ændre på anvendelse, bebyggelsestætheder og områdets karakter. Der er foretaget en samlet vurdering af rummelighederne af de omdannelsesområder, der fortsat er i spil efter 2009 og de nye byomdannelsesområder. Samlet vurderes der at være et potentiale i ændret anvendelse og nybyggeri på ca. 3 mio. etagemeter i byomdannelsesområder.

Der skønnes at omkring halvdelen – ca. 1,5 mio. etagemeter – efterhånden vil blive omdannet til boliger, hvilket giver mulighed for opførelse eller indretning af ca. 15.000 boliger. Med de nuværende konjunkturer forventes det, at op mod 5.000 boliger kan tages i brug i perioden 2009-13. Herudover er der aktuelt godt 2.000 boliger på vej efter lokalplanlægning for byomdannelse, hvor byggeriet forventes påbegyndt (og fuldført) inden 2009. I perioden fra 2001 til 2006 blev der til sammenligning kun opført ca. 750 boliger i forbindelse med byomdannelse – hvilket indikerer, at det kan være ret så usikkert, hvornår og hvor hurtigt byomdannelsespotentialet kan realiseres.

De senere års stærke vækst i arbejdspladser er især skabt inden for forskellige former for byerhverv (forretningsservice m.v.), som for en stor del vedkommende lokaliserer sig i eksisterende byområder. Alt tyder på, at en stor del af væksten også fremover vil ske i byerhvervene. I størrelsesordenen 1,5 mio. etagemeter af rummeligheden i byomdannelsesområderne forventes anvendt til forskellige former for kultur, service og erhverv. Byomdannelsesområderne spiller således en central rolle som løftestang for målene om erhvervsudvikling og udvikling af Århus som viden- og oplevelsesby og for visionen om Århus som Vestdanmarks hovedby. Det erhvervsmæssige potentiale i byomdannelsesområderne kan illustreres af, at hvis eksempelvis 1,0 mio. etagemeter anvendes til byerhverv, så vil det svare til i størrelsesordenen 35.000 arbejdspladser.

Det er imidlertid vigtigt at være opmærksom

på, at omdannelse af gamle byområder erfaringsmæssigt er en langsom og vanskelig proces, typisk med mange ejere og interesser involveret. Selv i de tilfælde, hvor ejerforholdene er overskuelige, tager en omdannelse tid, idet problemstillingerne og kravene til planløsninger er langt mere komplicerede end en byudvikling på 'bar mark'. Udviklingen af Centralværkstedsområdet og De Bynære Havnearealer er eksempler herpå.

En tidshorisont fra principiel beslutning til bygerealiserings på 10 år eller mere er ikke usædvanlig.

Grundig forberedelse – prioritering og helhedsplaner

Kommuneplan 2001 indeholder nogle målsætninger og principper for byomdannelsen, som kan videreføres i den kommende kommuneplanlægning. Men da der foreslås nye byomdannelsesområder, skal der senere samlet tages stilling til i hvilke områder Byrådet har en særlig interesse i at virke for en byomdannelse, og dermed give disse

arealer status som højt prioriterede områder.

For større og højt prioriterede omdannelsesområder vil der være behov for, at planlægningen yderligere konkretiseres i forhold til mulighederne for byomdannelse. Det gælder fx på Godsbanearialet, arealerne langs Søren Frichs Vej og arealerne ved Amtssygehuset. For så vidt angår Godsbanearialet er det aftalt med DSB at udarbejde en helhedsplan for de ca. 43.000 m², der købes og en overordnet strukturplan for de øvrige Godsbanearier frem til Ringgadebroen.

Oftentimes ligger initiativet hos private bygherrer, som har udarbejdet et projekt, der efterfølgende skal tilpasses øvrige almene hensyn, som Byrådet ønsker varetaget i det givne område. For at fremme processen i særligt højt prioriterede områder er det Byrådets intention, at der forud for gennemførelse af enkeltprojekter skal udarbejdes en helhedsplan for det samlede omdannelsesområde. Private initiativtagere skal bidrage til helhedsplanens udarbejdelse.

Opfølgning i kommuneplanen

I forbindelse med udarbejdelse af kommuneplanforslaget skal udpegningen af potentielle byomdannelsesområder opdateres, ligesom der skal gives et bud på de højt prioriterede byomdannelsesområder.

Helhedsplaner for udsatte boligområder – Fra boligområde til bydel

Det er byrådets målsætning, at socialt udsatte boligområder skal revitaliseres. Århus Kommune har i samarbejde med Boligforeningernes fællessekretariat igangsat et arbejde med at udarbejde helhedsplaner for de udsatte boligområder i Århus. Den første helhedsplan er i løbet af første halvår 2007 udarbejdet for Gellerupparken og Toveshøj.

Brabrand Boligforening og Århus kommune har arbejdet på en ny vej frem for Gellerupparken og Toveshøj. En ny vej frem, der gennem et langt sejt træk, vil ændre Gellerupparken og Toveshøj fra et socialt udsat boligområde til en attraktiv bydel.

Som det første sted i landet er visionen, at gennemføre en *massiv fysisk omdannelse af et stort alment boligområde*. Den fysiske omdannelse vil blandt andet omfatte etableringen af en bygade med kontor og erhvervsfaciliteter fra City Vest til Bazar Vest, etablering af nye kvarterer og boligformer i området, udflytning af kommunale arbejdspladser osv.

Helhedsplanen er i sit omfang og ambitionsniveau at sammenligne med planen for De Bynære Havnearealer og vil, som projektet på havnen, give bysamfundet Århus et nyt enestående byområde til gavn for hele byen. Et projekt af en sådan størrelse vil berøre områdets beboere, da det vil kræve tilpasning af enkelte blokke – herunder nedlæggelse eller omdannelse af eksisterende lejligheder og eventuelt nedrivning i situationer, hvor dette vil være en naturlig følge af planens strategier. Projektet kræver derfor intern omflytning, men

planen gennemføres med en 'tryghedsgaranti' for at ingen beboere vil skulle fraflytte området, som følge af gennemførelsen af de fysiske omdannelser.

Helhedsplanen tager udgangspunkt i de enestående muligheder som områdets multikulturelle miljø og det store lokale engagement skaber. Planen baserer sig i høj grad på forslag fremkommet fra området selv. Der er derfor ikke tale om ukendte forslag, men forslag der har manglet en platform eller samlet ramme at blive præsenteret og realiseret i. Rammen foreligger nu i form af en helhedsplan.

Mange af de nævnte initiativer er blevet diskuteret enkeltstående i offentligheden, men helhedsplanen er blevet til på baggrund af den grundlæggende forudsætning, at de enkelte initiativer og tiltag ikke kan anskues adskilt – hele indsatsen i området hænger sammen. Helhedsplanen er derfor ikke et katalog over mulige nye initiativer, men en *samlet* pakke af initiativer, der sammen med den eksisterende primært sociale og beskæftigelsesmæssige indsats kan omskabe området til en attraktiv bydel og løse de sociale problemer.

At helhedsplanen skal betragtes som en samlet pakke betyder, at dens implementering afhænger af, at den kan tiltrædes i sin helhed af henholdsvis Brabrand Boligboligforening beboerdemokratiske organer og af Århus Byråd.

Helhedsplanen har karakter af en overordnet *strategi*. Der forestår derfor et stort arbejde for Brabrand Boligforening, Århus Kommune og andre parter med at konkretisere helhedsplanens elementer og skabe et overblik over de økonomiske konsekvenser.

I denne sammenhæng vil områdets beboere og aktører blive involveret i konkretiseringen – og senere implementeringen – af de nye projekter og initiativer, for at sikre en lokal forankring og et lokalt ejerskab. Borgerinddragelse vil være et fokuspunkt i den videre proces.

Helhedsplanen er lagt frem til offentlig debat fra 18. juni til 21. september 2007.

f5

f5

Gellerupparken og Toveshøj

Helhedsplanen er geografisk afgrænset til boligområderne Gellerupparken og Toveshøj. Dette område – svarende til Brabrand Boligforenings afdelinger 4 og 5 – består af i alt ca. 2400 almene lejerboliger med et samlet boligareal på ca. 200.000 m². Gellerupparken er landets største almene boligafdeling og har alene knap 1800 boliger.

Gellerupparken er opført i perioden 1968-1972 og består af 4- og 8 etagers blokke. Gellerupparken er gennem årene blevet tilført væsentlige fysiske ændringer hvad angår bygningernes primære dele og udearealer. Lejlighederne størrelse og disponering er fortsat i takt med tiden, men der er behov for et kvalitetsløft. Toveshøj er blevet opført 1971/1972 som 4-etagers betonbyggeri, og har også været igennem en omfattende modernisering.

Hele området dækker et areal på ca. 75 ha, hvilket svarer til hele det indre Århus fra banegården til Nørreport og fra havnen til Mølleparken.

Byvækst på 'bar mark'

Behovet for arealer til byudvikling i Århus Kommune kan hverken på kort sigt eller lang sigt tilnærmelsesvis dækkes gennem omdannelse og fortætning inden for de eksisterende byområder.

For at kunne imødekomme byudviklingsbehovene må udviklingen således tillige baseres på inddragelse af nye arealer på bar mark. Samtidig opfyldes målet om et varieret udbud af attraktive arealer til byudviklings-formål, og muligheden for at kunne imødekomme ændringer i de planlægningsmæssige forudsætninger – såsom skift i boligmarkedet, og efterspørgslen på erhvervsjord – forbedres.

De nuværende ubebyggede rammeområder og perspektivarealer i *Kommuneplan 2001* forventes i den kommende planperiode 2009-2021 (*Kommuneplan 2009*) stort set at blive opbrugt med undtagelse af arealer til erhverv, hvor der skulle være plads til at dække udviklingsbehovet i en årrække. Fremtidig byvækst skal derfor på det lange sigt i stigende grad baseres på en udbygning af de ek-

sisterende fingre i bystrukturen under hensynstagen til blandt andet grundvandsbeskyttelse, naturområder, kulturmiljøer, landskabskvaliteter og landbrugets udviklingsmuligheder.

Byudvikling uden for de nuværende bygrænser skal, som omtalt foran, ske i relation til byerne i fingerplanstrukturen, blandt andet for at understøtte et bæredygtigt transportmønster og sikre kort afstand til det åbne land.

Forslag til byvækststrategi

Forslaget til byvækststrategi på *det korte og mellemlemlange sigt* tager udgangspunkt i, at byvæksten (bortset fra den nye by i Lisbjerg og Elev) skal ske i form af de allerede planlagte afrundinger i forbindelse med de eksisterende byområder ved at udfylde de ubebyggede rammeområder og ved at inddrage en del af de nuværende perspektivområder til byformål. Byvækstmodellen giver således inden for planperioden på 12 år mulighed for at gennemføre og fortsætte den byudvikling, der er skitseret i *Kommuneplan 2001*.

Dertil kommer udpegningen af nogle trafikalt velbeliggende erhvervsarealer, der skal supplere det relativt store ubebyggede areal til erhvervsudvikling, som er udlagt i *Kommuneplan 2001*.

Forslaget til byvækststrategi i et *langsigtet perspektiv* er baseret på en idé om, at en stor del af væksten skal ske ved etablering af nye byer i lighed med den nye by i Lisbjerg. Modellen lægger op til udvikling af helt nye byer, kombineret med at der føjes yderligere større byvækstarealer til nogle af de eksisterende byer. I dette bruttoforslag er der foruden Lisbjerg peget på nye byer – større eller mindre - ved Elev, Harlev, Mårslet og Malling. Endvidere er der foreslået større byvækstarealer ved Skødstrup-Løgten, Årslev og Tilst.

Det er imidlertid vigtigt at understrege, at selv i et 25-årigt perspektiv vil der næppe blive taget hul på alle de nye byer. Samlet set indeholder forslaget til byvækststrategi på 'bar mark' en rummelighed på mellem 25.000 og 50.000 boliger afhæn-

gig af den tæthed, der vælges. Hertil skal lægges de 6.000 boliger, der kan bygges i de uudnyttede rammeområder i *Kommuneplan 2001* og det potentielle på 15-20.000 boliger, som omdannelse og fortætning rummer.

Lokaliseringen af nye byer og nye byvækstområder i tilknytning til eksisterende byområder

Det er målsætningen at skabe nogle bæredygtige byer med god tilgængelighed for alle trafikarter. Det bærende princip er, at de nye byer og større byvækstområder lokaliseres langs eksisterende bykser med adgang til det overordnede vejnet, baner og hovedstisystemer. De nye byer og større byvækstarealer er generelt placeret tæt på krydningspunkter mellem de store indfaldsveje og 'Ring 3' og samtidig i områder ved de eksisterende nærbaner (Skødstrup), i områder, der indgår i letbaneplanerne (Lisbjerg og Elev), eller i områder, der kan kobles på en videre udbygning af banenettet (Harlev-, Mårslet- og Malling-området).

De nye byers og byvækstområders placering er vurderet ud fra det samlede byvækstpotentiale i området og hensynet til drikkevandsinteresser, natur-, landskabs- og landbrugsinteresser. Således er der tilstræbt en placering udenfor sårbare grundvandsområder. Der er dog viden om nogle grundvandsproblemstillinger knyttet til dele af Harlev-, og Årsløvarealerne, der skal analyseres nærmere med henblik på at finde de rette løsninger.

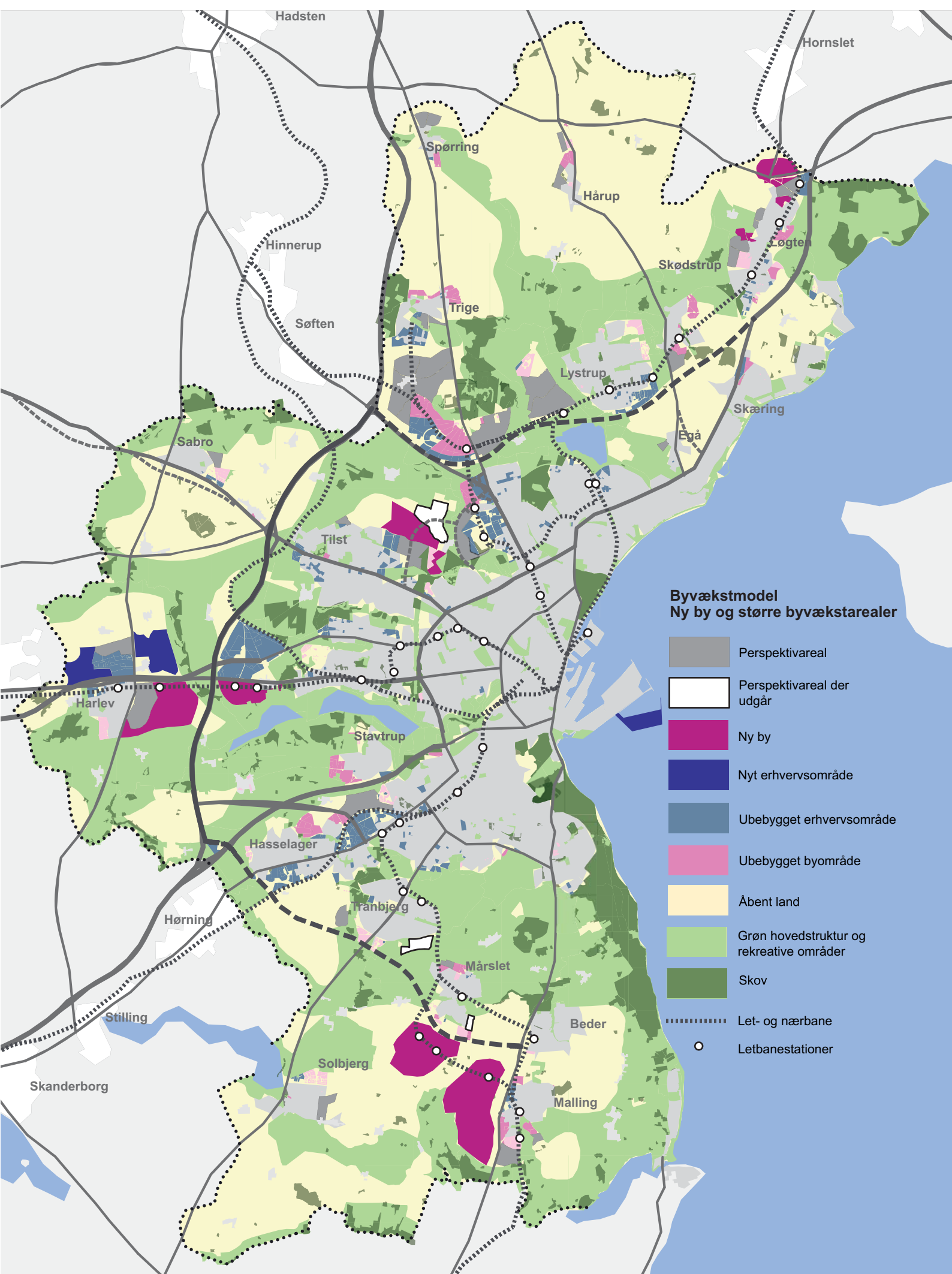
Ved lokalisering af de nye byer er der endvidere lagt vægt på en geografisk afbalanceret fordeling af byvækstområder i den nordlige, vestlige og sydlige del af kommunen for at kunne opfylde et bredt udsnit af borgernes og virksomhedernes lokaliseringspræferencer og for at fordele trafikken på flere af de store indfaldsveje. Dette hensyn bør også indgå i den senere fastlæggelse af rækkefølgen for igangsætning af de nye byer.

De nye byers størrelse, struktur og indhold – Vision

Den overordnede vision er at udvikle mangfoldige, spændende og levende byer med et varieret udbud af boliger, arbejdspladser, butikker, service, kulturtilbud, grønne områder m.v. af høj kvalitet. Samtidig skal de nye byer tilpasses landskabet og naturen.

De nye byer skal være store nok til at have egen bymidte, hvor boliger ligger tæt side om side med 'byerhverv'. Tilsammen skal det være med til at skabe en bymæssig intensitet og variation, der er forudsætningen for udviklingen af byer med aktivitet, levende bymiljøer og selvstændig identitet.

De nye byer skal holdes adskilt fra andre byområder som et nyt selvstændigt og letopfatteligt lokalsamfund. Hver af de nye byer er placeret ved en eksisterende by men trafikalt adskilt af en overordnet vej eller på anden måde fysisk adskilt. Selvom de nye og eksisterende byer ikke støder direkte op til hinanden, må der forventes et betydeligt samspil mellem den eksisterende og nye by. I en



periode vil den nye by servicemæssigt og kulturelt være knyttet til den eksisterende by. Eksempelvis vil butikker, fritidsaktiviteter og ledig kapacitet i institutioner og skoler i den eksisterende by blive benyttet af den nye by. Efterhånden som den nye by vokser, vil den få sine egne servicefunktioner, arbejdspladser m.v., som også den eksisterende by kan benytte sig af.

Princippet er, at de nye byers tæthed varierer med afstanden fra byernes centrum. I bymidten og omkring stationen skal bebyggelsen være tæt for at skabe en levende bymidte og for at øge andelen af rejser med kollektive transportmidler. I byens periferi kan der gives plads til mere åbent bolig- og erhvervsbyggeri, for at kunne tilgodese et bredt udsnit af lokaliserings- og bosætningsønsker. Dermed skabes grundlag for en by for alle med en blandet befolknings- og erhvervs-sammensætning. Der skal sættes på forskellige boligtyper til alle alders- og indkomstgrupper.

Byerne skal tilpasses det omkringliggende landskab og naturen, som skal trækkes ind og integreres i byen. Målsætningen er, at de nye byer generelt skal kendetegnes ved attraktive grønne bymiljøer, der lægger op til fysisk, rekreativ og kulturel aktivitet.

f6

f6

Den nye by i Lisbjerg

Planlægningen af den nye by i Lisbjerg blev påbegyndt i *Kommuneplan 2001*, hvor Byrådet udpegede Lisbjerg som det højest prioriterede byvækstområde. Siden har Byrådet udskrevet en byplanidékonkurrence og vedtaget Tillæg nr. 66 til *Kommuneplan 2001*, der omfatter en overordnet dispositionsplan for første etape af det nye byområde i Lisbjerg.

Målsætningen for Lisbjerg er at skabe en attraktiv og levende by, der i fuldtudbygget tilstand bliver højere og tættere end de eksisterende byer omkring Århus. Lisbjerg kommer i færdigudbygget tilstand til at rumme omkring 20-25.000 indbyggere og et betydeligt antal arbejdspladser. Udviklingen af Lisbjerg vil derved kunne dække en stor del af byvækstbehovene i den nordlige del af kommunen mange år frem.

Den relativt korte afstand mellem Lisbjerg og Århus Midtby er med til at minimere transportarbejdet. Letbanen vil på sigt understøtte en bæredygtig udvikling med relativt færre bilrejser. Med Randersvej og Djurslandsmotorvejen bliver den nye by tilsluttet et højklasset vejsystem, der vil sikre en god tilgængelighed og trafikafvikling.

Lisbjerg ligger i et markant bakkelandskab omgivet af Egådalen mod syd og Lisbjerg Skov mod nord, hvilket giver gode muligheder for rekreativ udfoldelse. Naturen er tænkt integreret i byen via langstrakte landskabskiler, der er med til at forstærke indtrykket af en grøn og tæt by.

Ny by ved Elev

Byvækstarealet i Elev indgår i byvækststrategien og blev udpeget som perspektivareal for byvækst i *Kommuneplan 2001*. Der er ca. 10 km. til Århus Bymidte. Arealet er flot beliggende på en sydskråning med gode udsigtsmuligheder. Elevarealet afgrænses mod syd af Egådalen og kan via stier få adgang til Egå Engsøområdet.

Byvækstarealet er med etableringen af Djurslandsmotorvejen godt placeret i det overordnede vejnet ved 'Ring 3'. Den planlagte letbane kan få en central beliggenhed i området og blandt andet aflaste trafikken mod centrum ad Randersvej.

Byvækstarealet i Elev er tænkt som en ny by med plads til i størrelsesordenen 4-7.000 indbyggere.

Ny by ved Harlev

Målsætningen for den nye by ved Harlev er at skabe en attraktiv byvækstmulighed i den vestlige del af Århus Kommune på akse mod Silkeborg. Den nye by ligger godt 10 km fra Århus Bymidte og er placeret overfor Harlev på østsiden af Stillingvej.

Hensigten er, at den nye by på sigt skal fungere som en selvstændig by med en blanding af boliger, service- og kulturtilbud og erhverv og kunne rumme i størrelsesordenen 8-13.000 indbyggere.

Den nye by ved Harlev ligger i et trafikalt knudepunkt vest for Den østjyske Motorvej og syd for Silkeborgvej og motorvejen mod Herning. Beboerne vil fx få adgang til et meget stort arbejdsmarked inden for normal pendlingstid i Århus og byerne langs de to motorveje.

Det er intentionen, at den nye by ved Harlev og eksisterende Harlev by på sigt kobles på en letbane langs Silkeborgvej. Byrådet ser positivt på en forlængelse af letbanen mod Silkeborg. Realiseres banen mod Silkeborg vil den nye by ved Harlev indgå i en fremtidig byakse med fritliggende bysamfund mellem Århus og Silkeborg langs et effektivt transportsystem.

Den nye by ved Harlev kan kobles på stisystemerne langs Brabrand Sø og Årslev Engsø, som vil give en attraktiv og meget direkte cykelrute til Århus Midtby.

I den videre planlægning af den nye by ved Harlev kan beliggenheden i et attraktivt storbakket landskab og nærheden til Århus Ådal udnyttes til at skabe en by med store grønne og rekreative kvaliteter, som samtidig kan løfte de rekreative muligheder i det eksisterende Harlev.

En del af den nye by ved Harlev er placeret i et sårbart grundvandsområde.

Nye byer ved Mårslet og Malling

De to nye byer ved Malling og Mårslet har til formål langsigtet at dække størsteparten af byvækstbehovene i den sydlige del af kommunen i de kommende mange år. I det perspektiv er det i særlig grad hensigtsmæssigt i løbet af den næste byrådsperiode at få taget stilling til rækkefølgen for etablering af de to byer.

Den overordnede målsætning er at skabe to attraktive byer med boliger, service- og kulturtilbud og erhverv integrerede i nogle oplevelsesrige naturomgivelser.

Den nye by ved Malling ligger syd for den planlagte Bering-Bedervej og på vestsiden af Oddervej. By-vækstarealet vil kunne rumme 10-17.000 indbyggere, afhængig af tæthed. Der er ca. 15 km. til Århus Midtby.

Den nye by ved Mårslet er beliggende på sydsiden af den planlagte trafikvej mellem Bering og Beder. By-vækstarealet giver mulighed for, at den nye by kan få ca. 6-10.000 indbyggere.

Etableringen af Bering-Beder-vejen vil være med til at slutte den nye højklassede ringforbindelse rundt om Århus, og vil være en forudsætning for udvikling af de nye byer. Sammen med Oddervej vil Bering-Beder-vejen skabe en robust overordnet trafikstruktur i området med god tilgængelighed til de nye byer.

Den sydlige del af kommunen betjenes af Odderbanen, som bugter sig gennem området med stationer i Tranbjerg, Mårslet, Beder og Malling. Odderbanen giver mulighed for at tilkoble og banebetjene de nye byer. Banebetjening af de nye byer vil styrke grundlaget for Odderbanen og være et alternativ til biltrafik mod Århus, og banen vil øge byernes funktionalitet og attraktivitet som bosætnings- og erhvervsområde. Banebetjeningen i de nye byer og den fremtidige indretning af banebetjeningen i hele det sydlige område, skal undersøges og planlægges nærmere som en del af det videre planlægningsforløb.

De nye byer ligger tæt på de attraktive Marse-lisborgskove og stranden og andre attraktive naturområder og rekreative områder som fx Solbjerg Sø, Vilhelmsborg m.v. For at sikre en bedre og mere letopfattelig adgang til de omkringliggende grønne og rekreative områder kan der etableres ny natur og stisystemer i korridorerne mellem de fritliggende bysamfund – både de nuværende og de nye byer.

I de nye områder ved Malling og Mårslet tyder foreløbige undersøgelser på, at områderne helt overvejende er velbeskyttede med tykke lerlag og dermed ikke-sårbare.

Byvækst i Skødstrup-Løgten

I Skødstrup-Løgten foreslås byvækstområder på nord- og vestsiden af det nuværende byområde. Områderne, som ligger ca. 15 km. fra Århus Midtby, er flot placeret i landskabet med gode udsigtsmuligheder over Århusbugten. Byvækstarealerne vil få kort afstand til hovedgaden og centerfunktionerne og til stationerne i Skødstrup og Løgten.

Områderne vil som en integreret del af Skødstrup-Løgten blive opkoblet på Grenåvej, som er en af de mest belastede trafikveje, men med etableringen af Søften-Skødstrup-motorvejen forbedres vejforbindelserne og den stationsnære placering giver mulighed for at anvende tog til bymidten m.v.

De nye byvækstarealer vil sammen med de nuværende perspektivarealer kunne give plads til ca. 4-7.000 flere indbyggere. Denne udbygning vil skabe basis for yderligere udvikling af Skødstrup-Løgtens centerfunktioner.

I den efterfølgende kommuneplanlægning skal arealerne detailafgrænses mod det åbne land under hensyntagen til det markante terræn og grundvandsinteresser. Endvidere skal der i planlægningen sikres en klar adskillelse fra landsbyen Vorre.

Større byvækstareal nord for Marienlystvej i Tilst

Ved Marienlystvej i Tilst foreslås et større byvækstareal. Arealet ligger i direkte forbindelse med Tilst, og vil kunne medvirke til at styrke servicefunktionerne m.v. her. Derudover ligger det kun ca. 6 km. fra Århus Midtby, hvilket er med til at minimere transportarbejdet i tråd med de overordnede principper for en bæredygtig byudvikling.

Landskabelig set indgår arealet ikke i Den grønne hovedstruktur i *Kommuneplan 2001*. Det er højt beliggende med udsigtsmuligheder over Egådalen og ligger tæt på Brendstrup Skov. Arealet rummer således gode muligheder for udvikling af et spændende byområde.

Udnyttelse af arealet forudsætter den allerede planlagte forlægning af Herredsvej og anlæg af en ny overordnet vej fra Viborgvej til Herredsvejs forlængelse. I den videre planlægning skal konsekvenserne af den øgede trafik på Viborgvej vurderes.

Byvækstarealet forventes ikke at kunne betjenes med letbane.

Arealet kan rumme ca. 5.000-8.000 indbyggere.

Dette forslag er blandt andet en konsekvens af planerne om udvidelse af Århus Universitetshospital i Skejby – som arealmæssigt griber ind i den grønne kile, der fører ind til Vestereng. Hele den overordnede disponering af byudviklingen mellem Tilst og Skejby er revurderet, og et eksisterende perspektivareal ved Brendstrup indgår ikke længere i den langsigtede planlægning. Denne disposition skyldes, at det overordnet er en vigtig strategi for den fremtidige byudvikling at sikre fortsat tæt kontakt mellem by og land. Her spiller de grønne kiler en afgørende rolle.

Som følge af sygehusudvidelsen foreslås den grønne kile mellem Vestereng/Brendstrup Skov og Egådalen rykket mod vest. Kilen skal først og fremmest sikre grønne rekreative forbindelser for byens borgere i de tilgrænsende byområder til det

åbne land. Den grønne kile har desuden stor betydning som spredningskorridor for det vilde dyreliv og dermed for opretholdelse af naturindholdet i såvel Brendstrup Skov som Vestereng. Endelig har den grønne kile en bystrukturerende funktion, som sikrer, at byvæksten foregår i let opfattede byområder og at byvæksten sker uden at afstanden mellem by og land øges.

Den nye grønne kile ligger i en mindre dalsænkning mellem Skejby og Tilst og skaber forbindelse mellem Vestereng/Brendstrup Skov og Egådalen. Det nye byområde ligger, som nævnt, på et svagt skrånende terræn. Det vurderes, at der her på sigt kan skabes attraktive boligområder med tæt kontakt til det åbne land.

Landsbyen Brendstrup opretholdes som en landsby i den grønne kile. Det faglige Landscenter og Koldkærgård Landbrugsskole indgår ligeledes i den grønne kile.

Byvækstareal ved Årslev

Byvækststrategien indeholder et byvækstareal ved Årslev. Arealet er placeret syd for Silkeborgvej og er meget attraktivt beliggende på sydskråningen ned mod Årslev Engsø og Århus Å. Der er kun ca. 8 km til centrum.

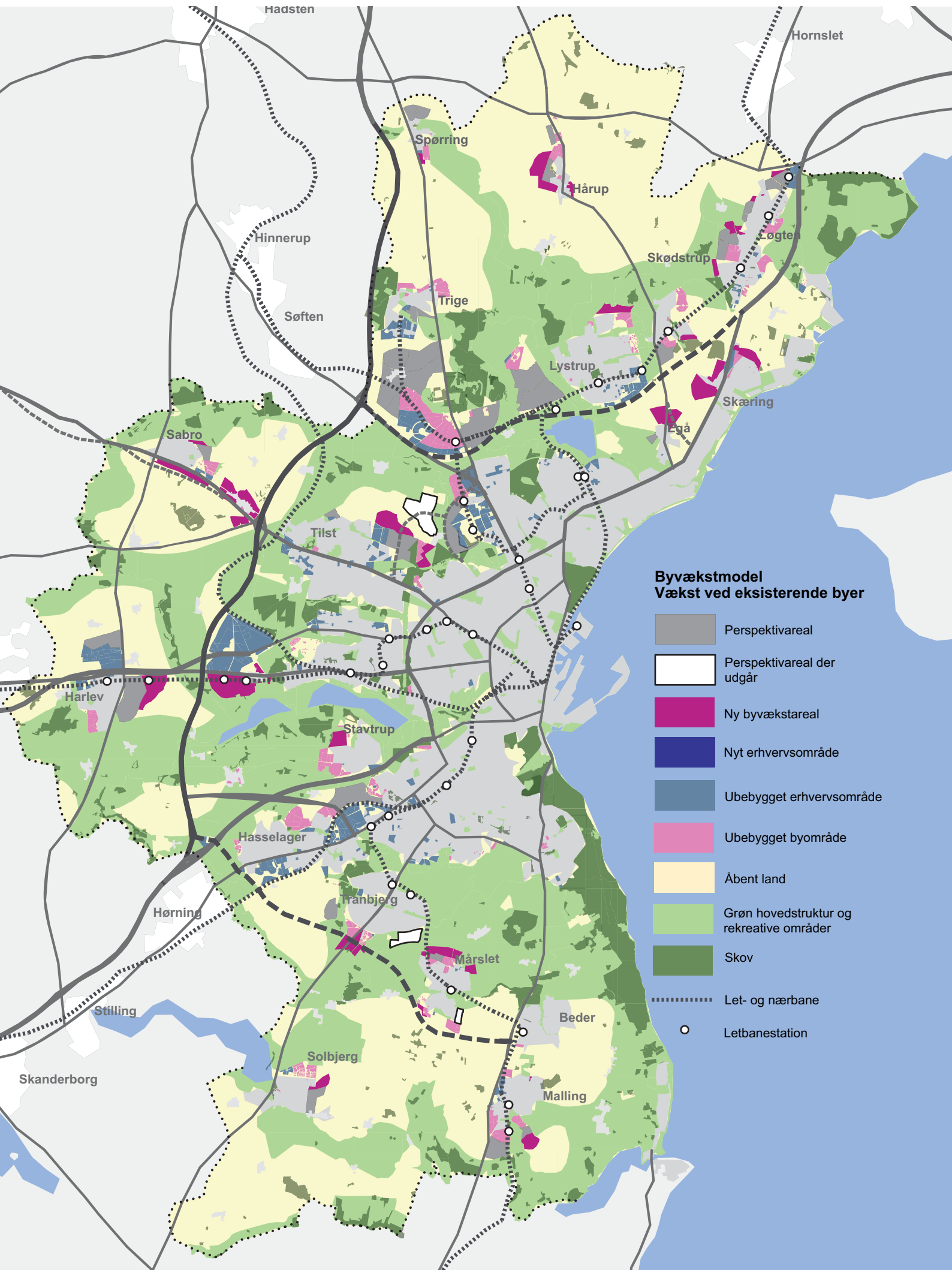
Trafikalt ligger byvækstarealet langs en mulig fremtidig letbane langs Silkeborgvej til Harlev og den nye by ved Harlev. Letbanen vil blandt andet give adgang til Midtbyen, og da byvækstarealet er langstrakt vil det meste af området få korte afstande til stationer.

Byvækstarealet er velbeliggende i det overordnede vejnet med opkobling på Silkeborgvej og nærhed til Den østjyske Motorvej og Herning-motorvejen.

Arealet kan forbindes til stierne langs Brabrand Sø og Årslev Engsø, som er attraktive og direkte ruter til blandt andet Århus Midtby.

Området kan rumme i størrelsesordenen ca. 2.000-4.000 indbyggere. Byvækstarealet ved Årslev har dermed en størrelse der giver grundlag for visse servicefunktioner.

En mindre del af arealet er placeret i et sårbart grundvandsområde.



**Byvækstmodel
Vækst ved eksisterende byer**

- Perspektivareal
- Perspektivareal der udgår
- Ny byvækstareal
- Nyt erhvervsområde
- Ubebygget erhvervsområde
- Ubebygget byområde
- Åbent land
- Grøn hovedstruktur og rekreative områder
- Skov
- Let- og nærbane
- Letbanestation

Alternativ forslag til byvækststrategi i et langsigtet perspektiv – Ny byvækst i eksisterende byer

Som alternativ byvækstmodel i et langsigtet perspektiv er der udarbejdet en model, hvor byvæksten placeres i mange små områder som vækstarealer i tilknytning til eksisterende byområder. Kun Lisbjerg og Elev indgår i modellen som ny by.

Byvækst i eksisterende byer er i overvejende grad en fortsættelse af de senere års byvækst. Ny byvækst i snæver tilknytning til eksisterende byer har en samlet rummelighed på op til ca. 35.000 boliger (incl. byggemulighederne i *Kommuneplan 2007*). De umiddelbare fordele ved vækst i eksisterende byer er, at byvækstarealerne kobles på den eksisterende lokale infrastruktur, skoler og andre service- og kulturtilbud, og at de mange mindre byvækstarealer giver en fleksibel model, hvor væksten løbende kan tilrettelægges efter behov og efterspørgsel.

Ulemperne ved modellen er, at den spredte byvækst typisk medfører en række afledte problemer og investeringsbehov i lokalsamfundet og på det tilkoblede vejnet. Det eksisterende vejnet, som byvækstområderne kobles op på, kan være utilstrækkeligt til den øgede trafik – fx hvis trafikken skal ledes gennem den eksisterende bymidte eller boligområder. De spredte byvækstområder i kanten af eksisterende byer vil være vanskeligere at betjene med kollektiv trafik end få samlede byområder tæt på de store trafikårer, og de spredte områder understøtter ikke let- og nærbanerne.

Modellen med byvækst i eksisterende byer, som vil være nye lag af by uden på eksisterende byområder, kan afskære naboområderne for udsigt og kontakt med det åbne landskab, og modellen med nye lag uden på de eksisterende byområder vil være vanskelige at gennemføre uden, at der inddrages værdifulde arealer i de grønne kiler.

De nye lag vil typisk være placeret uden på et område med åben-lav boligbebyggelse, og her vil det umiddelbart vurderes at være vanskeligt at opfylde mål om en tættere og højere bebyggelse –

der skal give et varieret boligudbud med en blanding af etageboliger, tæt lav og åben-lav boligbebyggelse.

I byvækstarealer uden på eksisterende byer vil det endvidere være vanskeligt at realisere mål om indpasning af lokale byerhverv og arbejdspladser, og det vil give behov for at skabe mulighed for at løfte mulighederne for lokale arbejdspladser af født af befolkningstilvæksten andre steder i nærområdet.

Udviklingen af modellen har endvidere vist, at det er vanskeligt at skabe plads til byvækst i større omfang, da mulighederne for byvækst omkring de eksisterende byområder er begrænset af forskellige former for bindinger, fx trafikproblemer. Modellen betyder, at de nordlige områder kommer til at bære størstedelen af byvæksten. I den vestlige og sydlige del er byvækstmulighederne omkring de eksisterende byer begrænsede. Som eksempel er Harlev omkranset af større veje og naturområder. I den sydlige del er det største mulige byvækstareal begrænset til et areal sydøst for Malling. Arealet har tidligere været reserveret til los-

seplads og er vanskeligt at trafikbetjene. Modellen for byvækst ved eksisterende byer betyder dermed også, at det er vanskeligt at koble Bering-Bedervejen sammen med en større byvækst i området, som vejen kommer til at betjene.

Med disse begrundelser, herunder at den alternative model ikke i tilstrækkelig grad kan understøtte intentionen om en bæredygtig udvikling, har Byrådet fravalgt *Alternativ forslag til byvækststrategi i et langsigtet perspektiv*.

Særligt om positiv reservation af erhvervsområder

Der er god rummelighed i allerede udlagte erhvervsområder i *Kommuneplan 2001* til erhvervsudvikling på bar mark. Rummeligheden er i 2006 opgjort til ca. 850 ha, som rækker til en del år. Men betydelige arealer fx i Årslev forventes på kort sigt at blive taget i brug. Derfor påtænkes nogle af perspektivarealerne i forbindelse med kommuneplanrevisionen at blive disponeret til erhverv.

Byrådet har herudover begrænset udpegningen af nye erhvervsområder til to områder, som har særlig strategisk betydning. Det drejer sig om Havnens fortsatte muligheder for at ekspandere og generelt til erhverv, der har behov for let adgang til motorvejssystemet.

Byrådet vil opmærksomt følge erhvervsudviklingen i Århus Kommune. I den forbindelse vil det løbende blive vurderet, om der er udsigt til knaphed på erhvervsarealer. Det er Byrådets intention, at en eventuel acceleration i erhvervsudbygningen på bar mark i god tid bliver imødegået med fremsynede planlægningsinitiativer, så der ikke af planlægningsmæssige grunde opstår problemer med at anvise placeringsmuligheder til nye virksomheder.

Mulighed og behov for større udvidelse af Århus Havn

Siden Byrådets vedtagelse af Masterplanen og kommuneplantillægget for udvidelsen af Århus Havn med Østhavnen i 1997, er der sket en betydelig og meget stærkere vækst i omsætningen af containere end forudsat i Masterplanen. Endvidere oplever Molslinien en stærk vækst i godstrafikken mellem Århus og Kalundborg med tilhørende vækst i trafikken til og fra Pier 3.

Baseret på prognoser fra EU og fra Energi- og Transportministeriet tyder alt på, at såvel den internationale som den nationale godstransport vil vokse stærkt også i de kommende 10 år. Århus Havn forventer at indtage en central dansk plads i det transportnetværk, som skal afvikle denne godstransport.

Samlet set er der nu behov for en yderligere udvidelse af havnen. Umiddelbart kan peges på en udvidelse mod sydøst i form af et nyt havneafsnit på søsiden af den eksisterende ydermole, der kan rumme såvel færgeaktiviteter som containeraktiviteter.

Udvidelsen blev allerede forudset med Regionplantillægget om udvidelsen i 1997, hvor det blev kædet sammen med en omdannelse af Nordhav-

nen til byformål. Dette scenarie kaldes i regionplantillægget og den tilhørende VVM-redegørelse Byhavnsalternativet.

Med *Kvalitetshåndbogen for De Bynære Havnearealer* indledte Byrådet den planlægning, som blandt andet skal omdanne Nordhavnen til byformål, og udvidelsen af Århus Havn er således den naturlige konsekvens af denne beslutning.

Byrådet lægger vægt på, at et udvidet havneafsnit ikke må tages i brug før 2015, hvor havnetunnelen forventes at stå klar.

I forbindelse med havneudvidelsen vil der være mulighed for at flytte Molsliniens færgeterminal ud i det nye afsnit eventuelt som en første etape af udvidelsen, hvis der opstår behov herfor. Trafikken til en ny færgeterminal forventes ført frem til terminalen via havnetunnelen.

b4)

Erhverv med behov for motorvejsbeliggenhed – Det mest betydende motorvejskryds i Jylland

Området ved motorvejskrydset mellem Den jyske Motorvej og Herningmotorvejen ved Framlev er særdeles velbeliggende i den overordnede vejinfrastruktur. Hertil kommer, at der i strategien for Harlevområdet indgår intentioner om at muliggøre en fremtidig letbane med forbindelse til Århus Midtby m.v. og mulighed for forlængelse til Galten, Skovby, Låsby, Silkeborg.

I *Kommuneplan 2001* er der allerede sikret god rummelighed med et udlæg vest for Stillingvej på 120 ha, inklusive et perspektivareal. I et langsigtet perspektiv ønsker Byrådet foruden en udvidelse af dette også at pege på området øst for Stillingvej på ca. 100 ha som et fremtidigt og strategisk velbeliggende område til virksomheder, store regionale mødesteder og lignende, som er afhængige af stor biltilgængelighed eller meget tung transport. Herefter er der en samlet rummelighed på godt 200 ha.

b4

Illustration af havneudvidelsen indsættes

b5
Arealerne vises på kort

Allerede udlagte erhvervsområder med særlig strategisk betydning

Der er herudover en række øvrige erhvervsområder med regional betydning, som allerede indgår i *Kommuneplan 2001* som rammeområder eller perspektivområder. Det drejer sig om de mangede erhvervsetableringsmuligheder i Århus City, Skejby-området (Århus Universitetshospital), det trafikalt velbeliggende erhvervsområde i Lisbjerg ved Djurslandsmotorvejen, Transportcenter-området ved Årslev samt det trafikalt velbeliggende område syd for Motorvej Syd ved Genvejen. Strategien er at forbeholde disse områder til virksomheder, der har brug for den særlige beliggenhed, som områderne kan tilbyde.

b5

Plads til vækst i arbejdspladser

Som nævnt tidligere forventes fremtidens vækst i arbejdspladser især at ske i forskellige former for byerhverv. Der er stor kapacitet i byomdannelsesområderne til etablering af byerhverv – i størrelsesordenen 35.000 arbejdspladser over en længere årrække. De nye byer ved Lisbjerg, Harlev, Malling og Mårslet vil også blive et væsentligt element i udviklingen af fremtidens arbejdspladser inden for byerhvervene. Hvis de nye byer de næste 30 – 40 år eksempelvis udbygges med 40.000 indbyggere og forudsat de får samme andel arbejdspladser som de nuværende fritliggende bysamfund, så vil der blive ca. 10.000 arbejdspladser i de nye byer. Hertil kommer mulighederne for arbejdspladser i byfortætningsområder og ved løbende intensivisering og omdannelser i de eksisterende byområder. Endelig er der et meget stort potentiale for vækst i produktionserhverv, transporterhverv m.v. i de allerede udlagte erhvervsområder og det nye område ved Framlev (vest og øst for Stillingvej). Endelig er der peget på en større udvidelse af Århus Havn.

Etaper og udbygningstakt

Forslaget til byudviklingsstrategi, som Byrådet lægger frem til debat, kan som nævnt mere end dække behovet for byvækst de kommende 20-30 år. Forslaget skal med andre ord ses som et bud på et byudviklingsscenarie, der kan række rigtig mange år frem.

Det også vigtigt at understrege, at der skal gennemføres solide undersøgelser og en langt mere detaljeret planlægning, inden der kan tages stilling til, hvornår og hvordan de nye byer og byvækstområder skal prioriteres indbyrdes. Dette afklaringsarbejde kan foregå frem til næste kommuneplanrevision, der starter op i 2010. Der vil således først i næste byrådsperiode blive taget hul på en mulig rækkefølge for igangsætning af de nye byområder.

I de efterfølgende år vil de nye byer primært udvikle sig på tegnebrættet, blandt andet gennem konkurrencer, helhedsplaner, fastlæggelse af infrastruktur m.v. Kort sagt skal der udarbejdes en strukturplan for den nye by og dens samspil med den nærliggende eksisterende by og landskabet. Når disse grundlæggende forudsætninger er opfyldt, kan arealerne efterhånden inddrages til byformål i kommuneplanen.

Planlægningen af helt nye byer er en udfordrende opgave, som skal forberedes grundigt i en tæt dialog med de nærliggende eksisterende byområder. I overensstemmelse med anbefalingerne i Århusmodellen for borgerinddragelse skal den mere detaljerede planlægning af de nye byer således ske ved inddragelse af fællesråd, borgere og øvrige interessenter i planprocessen. Lisbjerg kan i den sammenhæng ses som en pionerby for udviklingsarbejdet med de nye byer. Det er således oplagt, at der i videst muligt omfang trækkes på de erfaringer, der er gjort i Lisbjerg i forhold til borgerinddragelse, serviceforsyning, udbygningstakt og m.v.

I de næste ca. 12 år koncentrerer indsatsen, som omtalt foran, om at foretage allerede planlagte byafrundinger samtidig med, at der i perioden realiseres de første etaper af den nye by i Lisbjerg.

Udbygningstakten såvel på det korte som lange sigt er selvsagt i nogen grad afhængig af en række udefrakommende økonomiske og konjunkturbestemte faktorer. Men under alle omstændigheder vil der i tilknytning til *Kommuneplan 2013* blive en samlet overordnet strategi for en hensigtsmæssig etapedeling og forventet udbygningstakt, som efterfølgende løbende kan justeres i takt med behov og konjunkturudvikling.

Opfølgning i kommuneplanen og behov for anden planlægning

Når Byrådet i næste byrådsperiode, formentlig i forbindelse med vedtagelse af *Kommuneplan 2013*, har taget stilling til en prioritering af de nye byer og byvækstområder er der behov for at arbejde med de enkelte områders bystruktur i form af udarbejdelse af overordnede strukturplaner, eventuelt baseret på en forudgående byplanidé-konkurrence. Det handler blandt andet om fastlæggelse af et bycentrum med station, hvor byen får en relativt stor tæthed, og modsat fastlæggelse af områder til boliger og erhverv med mulighed for mere åben bebyggelse. Strukturplanerne skal endvidere tage højde for et godt samspil mellem den nye by og eksisterende nabobyer (fx trafik, centerplacering, service, grønne områder m.v.). Dertil kommer en strategi for udbygningstakten i den enkelte by, hvor byens indbyggere i en overgangsfase må benytte sig af de nærliggende byers servicefaciliteter og butikker.

Der er helt centralt at få afdækket planbehov på trafikområdet. Intentionerne om letbanebetjening af de nye byer og større byvækstarealer skal vurderes nærmere, ligesom der skal tages stilling til bustracéer, der kan fungere i en overgangsperiode indtil letbanen er etableret. Det nøjere behov for investeringer i infrastrukturen, affødt af byvækststrategien, skal i den videre planlægning fastlægges mere detaljeret. Planlægningen af Bering-Beder-vejen skal koordineres med strategien om de nye byer ved Malling og Mårslet. Desuden skal udbygningsbehov omkring indfaldsvejene analyseres nøjere. Endelig skal der fastlægges et hovedstinet i kommuneplanen, hvor mulighederne for direkte ruter fra de nye byer og byvækstområderne skal vurderes.

Andre af de vigtige planopgaver, der skal løses som grundlag for de nye byer og større byvækstområder, drejer sig om håndtering af grundvandsproblemstillinger i den nye by ved Harlev, erhvervsområdet ved Framlev og ved Årslev. Problemetets omfang skal undersøges, og der skal anvises løsningsmuligheder i den videre planlægning.

Byens grønne områder

Byrådet lægger fortsat vægt på, at det grønne er en integreret del af bysamfundet. Det tilstræbes, at alle borgere sikres nem og ligelig adgang til natur og rekreative områder. Det grønne skal være en æstetisk og rekreativ ramme om bylivet.

I byen er det intentionen at etablere flere trafiksikre forbindelser for lette trafikanter fra boligområder til de grønne områder og bynære landskaber via et sammenhængende net af grønne korridorer. Realisering af de grønne korridorer sker gradvist, i takt med at mulighederne opstår, fx i forbindelse med omdannelse af byområder. De grønne kiler skal sikres som rekreative områder i direkte tilknytning til byen. Tilgængeligheden til kilerne fra byens boligområder skal være god.

Byens parker og grønne områder skal bevares som rekreative områder og skal sammen med de grønne korridorer udgøre et grønt netværk i byen. De bynære landskaber skal gøres mere tilgængelige for rekreativ udnyttelse. Den store vægt på bevarelse af byens grønne områder skal ses i sammenhæng med målene om at skabe en tættere by.

Byrådet tog i efteråret 2006 sammen med DGI og Idrætssamvirket initiativ til en såkaldt Idrætsrambla. Idrætsramblaen handler om at indrette byens rum til bevægelse. Fokus ligger på strækningen mellem badeanstalterne Den Permanente i nord via De Bynære Havnearealer til badeanstalten ved Ballehage i syd, samt fra de indre havnearealer langs Århus Å til Årslev Eng sø.

b6

Idrætsramblaen eller den bynære del af Århus Å-projektet

I kommunens regi er der udarbejdet en vision for bedre muligheder for rekreativ udfoldelse langs med den 6,2 km lange åstrækning mellem Brabrand Sø og Århus Havn. Byrådet har i foråret 2007 besluttet, at visionen indgår som debatoplæg i forbindelse med planstrategien og den efterfølgende kommuneplanrevision.

Ifølge visionen sættes der på strækningen fra Brabrand Sø til Carl Blochs Gade fx fokus på at forbedre stiforbindelserne langs med og på tværs af åen for blandt andet at skabe en smuk og trafikikker forbindelse for cyklister og gående. Her lægges der op til at bevare og forstærke det naturmæssige, grønne præg, og til at skabe bedre sammenhæng mellem åen og kommende ny bebyggelse i de omkringliggende byomdannelse-sområder. Den rekreative vision skal også tænkes sammen med planerne om at lave en idrætsrambla.

Der henvises også til hovedafsnittet *Det åbne land*.

b6

Landsbyer

I Århus Kommune er der 71 fritliggende landsbyer, hvoraf 48 er afgrænsede i kommuneplanen. Landsbyerne hører servicemæssigt sammen med de nærliggende bysamfund, fordi landsbyerne hver for sig ikke er store nok til at opretholde de servicefunktioner, der hører en by til.

Det er Byrådets mål, at landsbyerne skal fastholde deres særlige kvaliteter, som kun et intakt landsbymiljø kan tilbyde. Landsbyerne er en del af de meget varierede bosætningsmiljøer i Århus Kommune med stor spændvidde fra lejligheder midt i bymidtens puls via en lejlighed i forstæderne til landsbyernes nære og overskuelige lokalsamfund. Landsbyerne er en del af det åbne land og skal ikke betragtes som byvækstarealer. Men de må gerne vokse i et moderat og fornuftigt tempo i form af mindre huludfyldning og afrunding af landsbyernes grænse mod det åbne land. Landsbyerne skal fortsat have landsbykarakter og adskille sig fra byområder. Ved planlægning af byggeri skal der tages hensyn til landsbymiljøet, herunder de bebyggelsesmæssige og beplantningsmæssige kvaliteter, og til omkringliggende landbrug.

I to landsbyer, som ligger inden for byvækstakserne, lægges der op til en udbygning i lidt større målestok. Det drejer sig om Mundelstrup, som indeholder en del erhverv, og Årslev, hvor der peges på en egentlig byudvikling grundet den attraktive placering mod Århus Ådal og den gode trafikale beliggenhed på byaksen mod Harlev og Århus Midtby.

Administrationsgrundlag

Kommunens nuværende administrationsgrundlag for byggeri i landsbyer er hovedstruktur og rammer i *Kommuneplan 2001*. For nogle landsbyers vedkommende er bebyggelsen m.v. tillige reguleret af bevarende lokalplaner.

I de senere år har det imidlertid vist sig, at den gældende kommuneplan ikke er helt stærk nok til direkte at regulere og sikre en fornuftig indpassning af ny bebyggelse i landsbyerne. Byrådet har derfor besluttet, at der skal udarbejdes mere detaljerede bestemmelser for byggerier i landsbyerne, således at kommuneplanen umiddelbart kan bruges som administrationsgrundlag.

Opfølgning i kommuneplanen

De fritliggende landsbyer i Århus Kommune gennemgås med henblik på en eventuel revision af landsbyafgrænsningerne, præcisering af bevaringshensyn, særlige karakteristika og landskabs-træk og værdifulde udsigter m.v. På grundlag af denne vurdering vil et revideret og fornyet administrationsgrundlag for landsbyer blive fremlagt i forslag til *Kommuneplan 2009*.

Offentlig service

En udvikling i Århus Kommune med i størrelsesordenen 75.000 flere indbyggere i perioden frem mod 2030 vil betyde, at den offentlige service i Århus Kommune løbende skal udvikles og omstilles i et højere tempo end hidtil. Ud over væksten i indbyggertallet vil behovet for udbygning og omstilling af servicetilbudene blive påvirket af, at der bliver flere seniorer og ældre og af løbende ændringer i krav og ønsker.

Serviceudbygningen vil blive planlagt efterhånden som udviklingen i de enkelte områder bliver aktuel og etableret i takt med boligbyggeriet i områderne og væksten i behovene. De fleste servicefunktioner som fx børnepasningstilbud og ældreboliger kan indpasses løbende i byområderne i takt med udviklingen, mens der vil blive taget stilling til fx skoler, større idrætsanlæg og andre mere arealkrævende og investeringstunge servicetilbud på et tidligere tidspunkt som led i kommuneplanlægningen og ved udarbejdelse af strukturplaner for de enkelte nye byer og større byvækstarealer.

Udbygning og omstilling af den offentlige service vil i de eksisterende byområder ske løbende – dels som følge af udviklingen i byomdannelse-områderne, byfortætning m.v., dels som følge af den almindelige udvikling og omstilling i tilbudene, der fx kan være affødt af et fald i børnetallet eller en stigning i antallet af ældre i et område. Der er eksempelvis indført en plejeboligaranti fra 2009, hvorefter ældre skal have tilbudt en plejebolig eller plejehjemsplads senest to måneder efter, at de er visiteret og optaget på venteliste.

Det skal bemærkes, at kommunen ved udbygning og omstilling af den offentlige service tilstræber den bedst mulige ressourceudnyttelse. Byrådet har fx nedsat en tværmagistratslig arbejdsgruppe, der skal komme med forslag til, hvordan man kan sikre en optimal udnyttelse af de kommunale bygninger på tværs af forskellige brugergrupper. Udnyttes den eksisterende kapacitet i nogle områder ikke i tilstrækkelig grad, kan det endvidere være aktuelt at reducere kapaciteten i disse områder – ofte sideløbende med at man udbygger kapaciteten i andre områder.

Nye byer og offentlig service

En væsentlig del af idegrundlaget for de nye byer er, at de efterhånden skal have deres egen offentlige service, som matcher byens størrelse. Med de forventede indbyggertal i de nye byer vil der være grundlag for mindst én skole i hver ny by, og der vil blive behov for etablering af en lang række øvrige offentlige servicetilbud som fx børnepasnings-tilbud, fritidstilbud, idrætsanlæg, kulturtilbud, ældreboliger og lokalcentre, som må etableres i takt med, at indbyggertallet vokser i de nye byer.

Udbygningen af den offentlige service i de nye byer vil blive set i sammenhæng med udbudet i de eksisterende nabobyer. Hvis der er ledig kapacitet i den eksisterende by, vil indbyggerne i den nye by gøre brug af serviceudbudet i den eksisterende by i startfasen.

På længere sigt vil de nye byer øge befolkningsgrundlaget i lokalområdet så meget, at der vil være basis for offentlige servicetilbud, som de eksisterende byer ikke har grundlag for. Der fastlægges ikke konkrete strategier for serviceudbudet i de nye byer i planstrategien, men det vil ske, efterhånden som udbygningen af de nye byer bliver aktuelle.

Større byudviklingsområder og offentlig service

De større byudviklingsområder i Skødstrup-Løgten og ved Tilst og Årslev er så store, at de ligesom de nye byer vil udløse behov for udbygning af den offentlige service. Indbyggerne i de nye områder vil imidlertid også trække på serviceudbudet i naboområderne. I hvilken grad byvækstområderne skal have egne servicetilbud vil blive afklaret i den videre planlægning og vil blandt andet afhænge af, hvilke former for servicetilbud, der er til stede i naboområderne, og disse tilbuds kapacitet, udbygningsmuligheder og tilgængelighed m.v.

Byvækst på allerede udlagte arealer og offentlig service

I overgangsfasen ind til udbygningen af de nye byer og de nye større byvækstarealer går i gang, vil byvæksten ske spredt på et større antal byvækstarealer fordelt rundt om i kommunen. I forbindelse med udbygningen skal det i hvert tilfælde vurderes, om udbygningen nødvendiggør udvidelser af de offentlige servicetilbud.

Byomdannelse og offentlig service

I takt med realiseringen af de betydelige muligheder for byomdannelse og fortætning vil behovet for offentlig service i de eksisterende byområder stige. Det er vanskeligt at forudsige, hvornår et byomdannelsesområde bliver klar til udnyttelse. Blandt andet derfor vil den nærmere planlægning af de offentlige servicetilbud i tilknytning til større byomdannelsesområder og afvejning af eksempelvis boligsammensætningen set i forhold til det eksisterende serviceudbud ske løbende for de enkelte områder, når omdannelsen vurderes at være aktuel.

Særligt om funktioner og arealer til fritids- og idrætsformål

Århus Kommune skal i overensstemmelse med den vedtagne fritids- og idrætspolitik fra 2002 fortsat tilstræbe at være Danmarks mest aktive fritids- og idrætsby, hvor vilkårene for både bredden og eliten skal fremmes.

På den baggrund er intentionen at kunne tilbyde:

- Velbeliggende og velfungerende boldbaner og andre større idrætsanlæg til både børn, unge og voksne.
- Et godt stinet til de, der ønsker at bevæge sig ved egen kraft på kryds og tværs i kommunen.
- Længere sammenhængende strøg velegnet til motion og idræt (Idrætsramblaen er et eksempel herpå).

- God integration af muligheder for bevægelse eller leg med de andre 'opgaver', det offentlige rum skal løse – herunder trafikafvikling.
- God anvendelse af parker, skove og andre grønne områder til bevægelse og leg – uden at andre rekreative- og/eller naturmæssige værdier forringes.

Det er fortsat strategien, at der skal reserveres arealer til fritids- og idrætsformål, herunder til boldbaner i nødvendig omfang.

Kommuneplanens udlæg af arealer til boldbaner og andre idrætsanlæg rettet mod børn og unge bør placeres så tæt som muligt på brugernes boligområder. Da mobiliteten selv sagt er større hos voksengruppen, kan anlæg rettet mod voksne imidlertid bedre placeres i en vis afstand fra brugerne, hvis andet ikke er muligt eller realistisk på grund af det store arealforbrug til denne type anlæg.

Målet er, at kommuneplanen skal understøtte placeringen af tre store idrætsanlæg i den nordlige, den vestlige og den sydlige del af kommunen. Det nordlige anlæg er i princippet allerede placeret i Lisbjergområdet som led i det igangværende dispositionsplanarbejde omkring den nye by i Lisbjerg.

Definitionen på et større, samlet idrætsanlæg er i denne forbindelse op imod 10-20 ha eller 8-10 boldbaner, og disse ses gerne etableret i forbindelse med eksisterende anlæg og bygningsfaciliteter.

Strategien for udpeging af arealerne er i øvrigt, at fritids- og idrætsfaciliteter med tilknytning til et eller flere lokalsamfund som hovedregel prioriteres højere end faciliteter for hele kommunen.

Udover egentlige fritids- og idrætsfaciliteter lægges der vægt på, at det skal være let at bevæge sig gående, løbende, cyklende, skatende eller på anden måde ved egen energiudfoldelse i det offentlige rum. Århus skal aktivt indrette sig på at motivere til fysisk aktivitet – ikke alene i form af gode muligheder for organiseret idræt eller leg, men også via et netværk af 'kanaler', hvor bevægelse virker oplagt og indbydende.

Opfølgning i kommuneplanen

I forbindelse med den senere fastlæggelse af rækkefølgen for at inddrage de nye byvækstarealer skal skolekapaciteten og kapacitet i andre større servicetilbud vurderes, så hensynet til eventuelle kapacitetsreserver eller kapacitetsunderskud kan indgå i det samlede grundlag for fastlæggelsen.

Endvidere vil der som nævnt blive taget stilling til fx skoler, større idrætsanlæg og andre mere arealkrævende og investeringstunge servicetilbud som led i kommuneplanlægningen og ved udarbejdelse af strukturplaner for de enkelte nye byer og større byvækstarealer.

Vindmøller

Det er en overordnet målsætning, at Århus skal være en bæredygtig by også med hensyn til energiforsyning. I den forbindelse indgår vindmøller i kommunens strategi med henblik på at befordre en bæredygtig udvikling. På den baggrund indeholder *Kommuneplan 2001* 5 vindmølleområder, der som udgangspunkt er fundet egnede til vindmøller med en maksimal højde på ca. 65 meter. Siden udpegingen af disse områder i 1997 er der sket en udvikling indenfor vindmølleproduktionen i retning af større og mere effektive møller.

I januar 2007 fremlagde regeringen et langsigtet energiudspil, som indeholder en vision om, at Danmark på lang sigt helt skal frigøre sig fra fossile brændsler og i stedet anvende vedvarende energi. Målet er at energiforbruget ikke må stige og at andelen af vedvarende energi i 2025 skal være fordoblet og således udgøre 30% af det samlede energiforbrug. Det medfører nye udfordringer for kommunernes planlægning med hensyn til at udpege egnede lokaliteter til opstilling af møller i op til 150 meter i højden.

Byrådet ønsker i den videre planlægning at støtte op om regeringens bestræbelser på at nedbringe CO₂-udslippet, i første omgang ved en aføgning af mulighederne for at placere større vindmøller i kommunen, fx på Århus Havn.

Detailhandelsstrategi

En centerstruktur i balance

Byrådet ønsker en struktur i detailhandlen, der er afbalanceret og bæredygtig både på kort sigt og set i et længere perspektiv med fortsat vækst både i eksisterende bydele og med udbygning af nye byer og større byvækstområder.

Århus City skal fastholdes og udvikles som Vestdanmarks, regionens og kommunens hovedcenter. Et interessant shoppingmiljø er sammen med et mangfoldigt kulturudbud en af hovedhjørnestenene i et attraktivt hovedcenter.

I Århus Kommunes yderområder åbnes der ikke op for at udvikle nye større indkøbscentre, som kan konkurrere med City og den lokale detailhandel. Byer, bydele og lokalsamfund i Århus Kommune og i oplandet skal kunne fastholde og udvikle deres centre.

En afbalanceret centerstruktur, hvor afstanden er kort mellem boliger og lokale butikker og andre lokale byfunktioner, skal medvirke til at begrænse biltrafikken på de store indfaldsveje og på vejnettet internt i byen. En centerstruktur, hvor butikker, service m.v. er samlet i et begrænset antal centre skal desuden fremme mulighederne for effektiv kollektiv transport.

Det er byrådets vurdering, at de principper for centerstrukturen, der har været praktiseret igennem de sidste 10 år, er velfungerende og lever op til målene om en centerstruktur i balance. Derfor fastholdes principperne i den hidtidige struktur i det store og hele. Det gælder også ved udbygningen af nye byer, hvor det er målet at skabe en lokal detailhandel, som sammen med lokale arbejdspladser og service- og kulturtilbud dækker lokale behov, og som afspejler byernes størrelse.

Imidlertid vil det være nødvendigt at ændre på nogle af de gældende principper i forbindelse med kommuneplanrevisionen, som følge af nye bestemmelser i planloven. Desuden vil det være nødvendigt visse steder at justere på centerafgrænsninger og opjustere de planlagte rummeligheder for nye butikker og udvidelse af de eksisterende. Det gælder navnlig i City og de cen-

tre, hvor kapaciteten i *Kommuneplan 2001* er brugt op. I nye byer og større byvækstområder skal der til den tid ud-lægges nye centre i en størrelsesorden, der harmonerer med den forventede befolkningstilvækst.

f7

Århus City som hovedcenter

City skal fortsat give plads til fornyelse og udvikling i handelslivet og de mange andre tilbud, som skaber en attraktiv bymidte. City skal kunne udvikle sig som hovedcenter for en kommune og en region i fortsat vækst. Byrådet vil lægge vægt på, at udvikling af City både sker indefra via tættere og mere intensiv udnyttelse og som udvidelse med nye tilbud i randområdet inden for Allégaderingen, så der hele tiden er sammenhæng og nærhed mellem de forskellige dele af City.

Som eksempler kan Frederiksgade styrkes som parallelstrøg og den nyåbnede åstrækning vil gøre nye områder attraktive for udvikling af City. I Lattinerkvarteret er der i områderne mod Nørregade og Nørre Allé fortsat en del muligheder for indpasning af cityfunktioner. I kvarteret omkring Bruuns Galleri og Banegården kan den positive udvikling i M. P. Bruuns Gade og Jægergårdsgade videreudvikles langs Frederiks Allé og Banegårdsgade/Ny Banegårdsgade, blandt andet i forbindelse med en omdannelse af området ved Rutebilstationen.

De Bynære Havnearealer giver mulighed for en større udvidelse af City, som kan tilføre City en ny dimension med caféer, lokale butikker og kulturtilbud, tilpasset det maritime miljø.

En byomdannelse på Godsbanearalerne rummer også potentiale for udvidelser af City. Men da arealerne ikke har direkte sammenhæng med strøgområdet, skal byomdannelsen her primært ses som en mulighed for at supplere de nuværende cityfunktioner med nye og anderledes tilbud.

Byrådet ønsker at udnytte muligheden for at planlægge for 3 udvalgswarebutikker på mere end 2.000 m², som planloven giver mulighed

f7

Detailhandelsbestemmelserne i planloven er ændret

Forslag til Planstrategi 2008 er baseret på den ændrede planlov, som Folketinget vedtog i juni 2007. De nye bestemmelser indebærer for Århus Kommunes vedkommende:

- Kommunen kan selv bestemme hvor stort centret i City og hvor store de enkelte bydelscentre skal være.
- Afgrænsningen skal foretages med udgangspunkt i en bymæssig sammenhæng med de service- og kulturfunktioner, der sammen med butikkerne udgør bymidten/bydelscentret.
- De maksimale butiksstørrelser øges til 3.500 m² for dagligvarebutikker og 2.000 m² for udvalgswarebutikker (mod tidligere henholdsvis 3.000 m² og 1.500 m²).
- Der vil kunne planlægges for i alt 3 store udvalgswarebutikker over 2.000 m² i bymidten og i aflastningsområder (som udpeges i et landsplandirektiv).
- Udover bydelscentre som fx butikscentret i Beder, kan der planlægges for lokale butikcentre med et samlet butiksareal på max. 3.000 m².
- Fritliggende butikker og butikker i lokale butikcentre må ikke være større end 1.000 m².
- Definitionen af udvalgswarebutikker med pladskrævende varegrupper skærpes til kun at omfatte de butikker, der alene forhandler pladskrævende varegrupper. Til gengæld kan kommunen selv fastlægge butiksstørrelsen. I tilknytning til en tømmerhandel kan der dog etableres et byggeområde på max. 2.000 m²

for i de store byer. Retningslinier for hvor og hvordan det skal ske, vil blive fastlagt i den kommende kommuneplan. Der tages ikke på nuværende tidspunkt stilling til, om alle 3 butikker skal placeres i City.

Bycentret skal efter lovændringen afgrænses på grundlag af en statistisk metode, der tager udgangspunkt i tilstedeværelsen og koncentrationen af en række funktioner, herunder kulturtilbud samt privat og offentlig service. Det er dog byrådets vurdering, at Citys nuværende geografiske afgrænsning ikke bør ændres væsentligt.

Bydelscentre og bycentre

I *Kommuneplan 2001* er der udlagt bydelscentre for hvert lokalsamfund indenfor det sammenhængende byområde. 4 af bydelscentrene er defineret som store bydelscentre, der forsyner flere lokalsamfund.

De nye bestemmelser i planloven om detailhandel definerer i højere grad end tidligere rammer for bymidter og bydele. Derfor er det fremover relevant i kommuneplanen at skelne mellem bycentre i de fritliggende byer og bydelscentre i det sammenhængende byområde. Veri Centret, Storcenter Nord, CityVest og Vibycentret skal som store bydelscentre fortsat aflaste City og sikre borgerne nærhed til centre med et alsidigt udbud af dagligvarer, udvalgsvarer og service. Målene for de 4 store bydelscentre er at skabe grundlag for modernisering og udvidelser.

Det er Byrådets vurdering, at de 4 store centre bør suppleres med Anelystparken/Bilka i Tilst og Centret ved Sønderhøj (KvicklyXtra m. v.) i Viby i overensstemmelse med deres faktiske funktion. I det nye byområde i Lisbjerg er udpeget et nyt bycenter til at matche den forventede befolknings-tilvækst i de første udbygningsetaper. Der vil senere skulle tages stilling til, om bycentret skal suppleres med lokale butikcentre.

For de øvrige by- og bydelscentre er det fortsat målsætningen, at de skal kunne dække lokalområdernes behov for indkøb tæt på bopælen af primært dagligvarer og sekundært udvalgsvarer. På grund af ændringerne i planloven bør centerstrukturen dog justeres, så potentialerne for udvidelse af centrene ses for centrene enkeltvis i stedet for som hidtil for bydelen under ét.

Lokale butikcentre ændrer status til bycentre

I *Kommuneplan 2001* er lokale butikcentre rettet mod forsyning af de fritliggende byområder. Sådanne centre skal opretholdes og udvides i takt med behovet. For at sikre overensstemmelse med den nye planlov ændrer lokale butikcentre status til bycentre, mens en række mindre centre, både i de fritliggende byer og i det sammenhængende byområde ændrer status til lokale butikcentre.

Bruttoetagearealet til butiksmål i lokale butikcentre må fremover ikke overstige 3.000 m². Endvidere vil der i lokale butikcentre kun kunne etableres butikker på op til 1.000 m² bruttoetageareal.

Fritliggende butikker

Kommuneplan 2001 giver mulighed for, at der uden for centrene kan etableres mindre butikker til betjening af det helt nære opland i boligområder og blandede bolig- og erhvervsområder.

Byrådet vil fastholde denne mulighed for at tilgodese behov for en bekvem adgang til de daglige indkøb. Borgerne skal så vidt muligt have adgang til flere butikker i rimelig nærhed af boligen. Derfor bør det undgås eksempelvis at placere en ny butik ved indfaldsvejen til en by eller bydel, hvis en sådan placering vil reducere grundlaget for butikslivet i bymidten eller bydelscentret.

Den nye planlov angiver en maksimal butiksstørrelse for fritliggende butikker på 1.000 m², hvilket er helt i tråd med den hidtidige praksis i Århus Kommune. Fritliggende butikker bør som udgangspunkt placeres med en afstand på mindst 500 m fra andre fritliggende butikker eller centre.

Butikker der forhandler særligt pladskrævende varegrupper

Kommuneplan 2001 giver mulighed for placering af butikker der forhandler særligt pladskrævende varegrupper i en række erhvervsområder, der er velbeliggende i forhold til det overordnede vejnet og hvor der er god tilgængelighed for alle trafikarter.

Den nye planlov giver kommunen adgang til selv at fastlægge butiksstørrelsen på butikker, der forhandler pladskrævende varegrupper. Til gengæld er der færre varegrupper, der kategoriseres som pladskrævende.

Der vil således i forbindelse med kommuneplanrevisionen skulle udarbejdes et revideret kommuneplangrundlag for butikker, der forhandler pladskrævende varegrupper, der følger op den nye planlov om detailhandel.

Aflastningscentre

I *Kommuneplan 2001* er der ikke udpeget aflastningscentre. Regionplanen har dog udpeget butiksområdet ved Anelystparken/Bilka som et aflastningscenter, men med den bemærkning, at det ikke er hensigten, at der skal ske en udbygning af butiksforsyningen.

Efter den nye planlov om detailhandel kan byrådet i forbindelse med planstrategien træffe beslutning om at revidere kommuneplanen med henblik på at fastsætte butiksstørrelser for højst 3 nye udvalgsvarebutikker på mere end 2.000 m² i Århus Kommunes City eller i aflastningsområder. Der vil blive udarbejdet et landsplandirektiv, der udpeger aflastningsområder i hovedstadsområdet og Århus.

Hvis et område ændrer status til et aflastningscenter, kan der placeres butikker af alle kategorier i området – op til en størrelse på 2.000 m². Butikker med særligt pladskrævende varegrupper kan dog være større. Det samme gælder for de 3 store udvalgsvarebutikker, som planloven giver de store byer mulighed for at placere.

I forbindelse med kommuneplanrevisionen vil byrådet følge op på de muligheder, den ændrede planlov giver.

Trafikstrategi

Trafikale mål

De positive udsigter til fortsat vækst i Århus Kommune og regionen og de generelle stigninger i trafikken betyder, at fremtidens trafiksystem skal indrettes på at klare væsentligt mere trafik end i dag.

Byrådets strategi for trafikken har tre elementer. Århus skal som Vestdanmarks hovedby knyttes op på en overordnet infrastruktur, der knytter Århus effektivt sammen med omverdenen (se kapitel 2 *Århus – Vest-danmarks hovedby*). Byen og dens udvikling skal indrettes, så transportbehovene minimeres. Mulighederne for at erstatte biltrafik med kollektiv trafik og cykel- og gangtrafik skal fremmes, og byudviklingen skal udnytte ledig kapacitet og spille sammen med større investeringer i infrastrukturen som fx Herningmotorvejen, Djurslandsmotorvejen, Bering-Bedervejen og letbanen (se kapitel 3 *Byudviklingsstrategier*). Som det tredje element skal trafikinfrastrukturen i Århus Kommune udvikles, så den understøtter byudviklingen og matcher stigningerne i trafikken.

En sådan trafikal strategi vil i høj grad og især kunne understøtte en langsigtet byvækst efter 'ny by' modellen, med relativt store og koncentrerede nye byer. Denne bymodel vil – i modsætning til en model, hvor der som hidtil udbygges relativt spredt i tilknytning til eksisterende byområder – i stor grad kunne baseres på en god og effektiv kollektiv trafikbetjening. Ligeledes vil der generelt kunne planlægges og sikres en bedre tilgængelighed, og en mere optimal og fremtidssikret trafikinfrastruktur. En model med mere spredt byvækst vil erfaringsvis medføre, at eksisterende bysamfund påføres en række trafikale gener, som følge af at trafikken vil skulle afvikles på en infrastruktur, som overvejende ikke er forberedt på øgede belastninger. Forbedringer af infrastrukturen i eksisterende byer vil i mange tilfælde være relativt vanskelige og kostbare.

Målene for udviklingen af trafikinfrastrukturen er

- at transportbehovet og ressourceforbruget minimeres ved overflytning af biltrafik til kollektiv trafik og cykel- og gangtrafik.
- at Århus fortsat skal være en trafikalt velfungerende og attraktiv by. Person- og godstrafikken skal have høj mobilitet og alle trafikarter skal opleve god tilgængelighed.
- at der opbygges et sammenhængende, højklasset vejnet, der især forbedrer de nationale og regionale forbindelser og adgangen til større erhvervsområder og transportcentre, og som leder den gennemkørende trafik udenom centrale byområder.
- at den eksisterende trafikinfrastruktur reguleres, så kapaciteten udnyttes optimalt.
- at der opbygges et højklasset kollektivt trafiknet (bane- og busnet), som især sikrer hurtige og effektive bolig-arbejdsstedsrejser til de centrale bydele og større arbejdspladskoncentrationer – både for lokale og regionale rejser.
- at der opbygges et mere omfattende cykelrutenet med direkte og hurtige ruter og en forbedring af cyklistfaciliteter, så cyklen kan erstatte bilture på de korte afstande.
- at biltrafikken – især i de centrale bydele – minimeres, til fordel for forbedringer af den kollektive trafik og cykeltrafikken.
- at godstransporten, i samarbejde med transportører, bliver bedre organiseret og koordineret for især at begrænse den tunge trafik i de centrale bydele.
- at der i de centrale bydele satses på korttidsparkering for besøgende frem for langtidsparkering for ansatte samt at benyttelsen reguleres ved afgifter.
- at trafikikkerheden forbedres, og miljøbelastningen fra trafikken minimeres.

Hovedelementerne i fremtidens trafikinfrastruktur i Århus Kommune, som skal udmønte målene for udviklingen af trafikinfrastrukturen, vil blive fastlagt i kommuneplanen. På nuværende tidspunkt forventes det, at hovedelementerne med den by-

udviklingsstrategi, der er skitseret, vil komme til at omfatte følgende:

- Etablering af 'Ring 3'. der består af Djurslands-motorvejen, Den østjyske Motorvej fra Bering til Søften og den kommende Bering-Bedervej. Ring 3 bliver en højklasset ringvej, som giver god tilgængelighed til de nye byer og større byvækstarealer, som stort set alle er lokaliseret ved eller tæt på ringvejen. Ring 3 vil desuden give god forbindelse mellem byområder – fx mellem de nordlige og sydlige bydele – og aflaste byens indre vejnet.
- Opgradering af de større indfaldsveje og ringvejene, som følge af de generelle trafikstigninger og byvæksten, der vil øge trafikken mod centrum og mellem bydelene. Placeringen af nye byer og større byvækstområder i den nordlige, vestlige og sydlige del af kommunen forventes at fordele den stigende trafik på stort set alle større indfaldsveje ligeligt.
- Etablering af letbane, der forventes at blive et effektivt og miljøvenligt alternativ til biltrafik på de hårdt belastede dele af vejnettet.
- Fremme af cykeltrafikken.

Vejnettet

Kommuneplanen kommer til at indeholde en revideret plan for det overordnede trafikvejnet på baggrund af nærmere analyser og vurderinger af konsekvenserne af byudviklingsstrategien og den almindelige vækst i biltrafikken. På nuværende tidspunkt kan der peges på en række større vejanlæg, som er under etablering eller planlægning, og som vil indgå som vigtige elementer i fremtidens forbedrede vejnet. Der kan også peges på et behov for analyser m.v. og udbygningsbehov i statsvejnettet, som har særlig betydning for Århus Kommune.

Større veje under anlæg eller planlægning

I de nordlige bydele vil den planlagte og snart etablerede Djurslandsmotorvej forstærke infrastrukturen og er således en vigtig forudsætning for byvækst i Lisbjerg, Elev og Skødstrup.

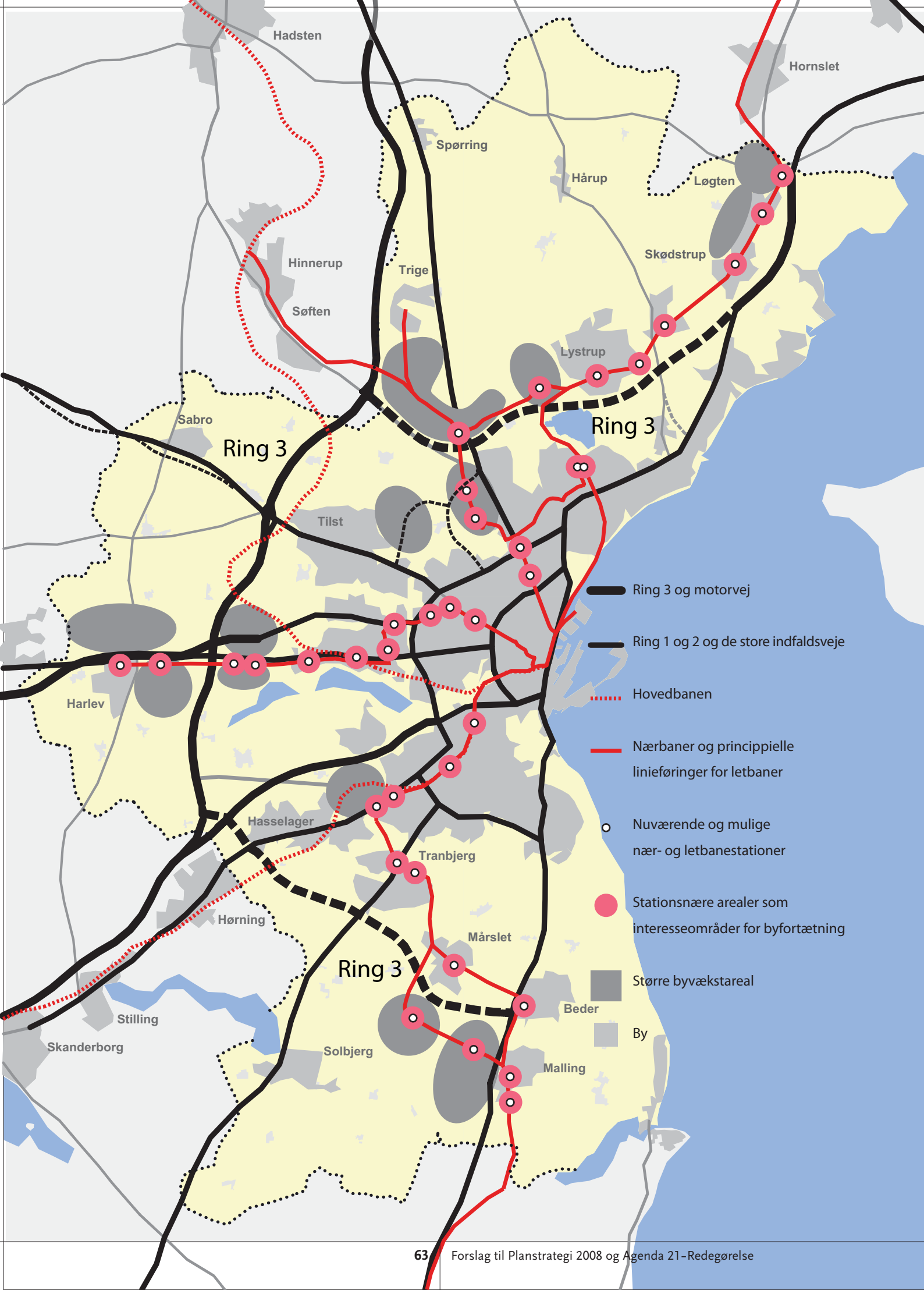
I sammenhæng med motorvejen omlægges og udbygges Herredsvej, og på længere sigt planlægges en forbindelse fra den nye Herredsvej til Viborgvej. Begge veje understøtter byudvikling omkring Århus Universitetshospital i Skejby og en større byudvikling ved Tilst.









Mod vest har Herningmotorvejen og forlængelse af Edwin Rahrs Vej forbedret infrastrukturen betydeligt og muliggør en større bolig- og erhvervsudvikling i de vestlige dele af kommunen ved Harlev, Framlev og Årslev.

I de sydvestlige bydele er der især langs Skanderborgvej allerede i dag en relativ stærk infrastruktur med mulighed for fortsat byudvikling – blandt andet med et trafikalt robust byudviklingsområde ved Hasselager. Infrastrukturen i området er gennem de senere år styrket med Skanderborgmotorvejen og Genvejen – og styrkes yderligere med den planlagte forbedring af forbindelsen til Århus Havn via Marselis Boulevard og Åhavevej.

Byrådet har i 2007 vedtaget at påbegynde en planlægning af ringvejen mellem Beder og Bering – en del af trafikinfrastrukturen som hænger nøje sammen med muligheden for byudvikling i den sydlige del af kommunen. Forbindelsen vil samtidig forbinde de sydlige indfaldsveje og bidrage til en fordeling af den samlede trafikbelastning.

b7



-  Ring 3 og motorvej
-  Ring 1 og 2 og de store indfaldsveje
-  Hovedbanen
-  Nærbaner og principielle linieføringer for letbaner
-  Nuværende og mulige nær- og letbanestationer
-  Stationsnære arealer som interesseområder for byfortætning
-  Større byvækstareal
-  By

Indfaldsveje skal analyseres og sikres god kapacitet

Der vil blive behov for at forbedre trafikafviklingen på indfaldsvejene og ringvejene i takt med byudviklingen og den almindelige vækst i trafikken. Flere af vejene er overtaget fra Århus Amt i forbindelse med strukturreformen. Der vil i første omgang være behov for mere detaljerede analyser af kapacitet og trafikafvikling på det overordnede vejnet med henblik på at kunne vurdere og opgøre det fremtidige behov for udbygning af vejnettet eller reguleringer af trafikken.

Udbygningsbehov på statsvejnettet

På statsvejnettet vil der fremover især være behov for færdiggørelse af Herning-motorvejen ved Silkeborg (rute 15) og behov for udbygning af forbindelsen mod Viborg (rute 26) samt en udbygning af Den østjyske Motorvej (E45). Endvidere bør muligheden for en Kattegatforbindelse undersøges.

Kollektiv trafik

Den kommende kommuneplan vil fastlægge de overordnede principper for den kollektive trafik koblet til byudviklingsstrategien. På nuværende tidspunkt indgår følgende i strategien:

Grenåbanen og Odderbanen vil sammen med den planlagte 1. etape af et letbanesystem mellem City og Lisbjerg blive et vigtigt element i udviklingen af de nye byvækstområder i nord ved Lisbjerg, Elev og Skødstrup og i syd ved Mårslet, Beder og Malling.

Banernes rolle bliver at understøtte både nye større byvækstområder udenfor det sammenhængende byområde og byomdannelse og byfortætning i tilknytning til stationer i de enkelte bydele - ligesom banen har en regional betydning. Samtidig vil byudviklingen skabe et større befolkningsgrundlag for banerne.

I den sydlige del af kommunen er der behov for analyser og planlægning af fremtidens kollektive transport, der udnytter det større befolkningspotentiale som byvæksten sammen med de eksisterende byer giver. Analyserne skal blandt andet afklare mulighederne for en højklasset kollektiv trafikbetjening i det sydlige område - herunder muligheder for en optimal udnyttelse af Odderbanen, eventuelt ved lokale omlægninger af banen.

Der er herudover behov for en nærmere vurdering af muligheder for etablering af letbane mod vest til Harlev. Som et videre perspektiv kan muligheder for en vestlig gren mod Skovby, Galten

og Silkeborg vurderes i samarbejde med de berørte kommuner.

Endvidere vil busnettet kunne effektiviseres i form af et forstærket stambus- eller metrobusnet.

På kort sigt vil allerede igangsatte initiativer omkring busprioritering især i de centrale bydele samt etablering af busbaner på indfaldsveje fortsætte, ligesom der skal etableres bustracéer som en overgang til et fremtidigt letbanesystem.

Et led i en styrkelse af den kollektive trafik omfatter også en forbedring og modernisering af terminalforhold i Midtbyen i form af en ny busterminal ved Århus H samt en ombygning af Banegårdspladsen.

Cykeltrafik

I forhold til den fremtidige byudvikling er det vigtigt, at cykelhandlingsplanens hovedrutenet indarbejdes som en del af kommuneplanens samlede trafikstruktur, og at planen revideres under hensyntagen til den fremtidige byudvikling.

Både eksisterende og nye primære cykelruter kan udgøre vigtige dele af den trafikale betjening af fremtidige byområder og vil kunne understøtte overordnede trafikale mål om forbedring af forholdene for cyklister.

f8+f9

f8

Trafikken stiger

Biltrafikken i Århus Kommune har de senere år været stigende – ca. 5% i alt i perioden 2001-2005. De største stigninger i trafikken er sket på indfaldsvejene. I Midtbyen har trafikken stort set været uændret gennem flere år. Passagerantallet i den kollektive trafik har i perioden fra 2001-2005 været i svag tilbagegang eller været stagnerende, mens cykeltrafikken viser en opadgående tendens siden 2001.

Stigende pendling

Århus kommune har gennem en årrække haft en stigning i både indpendling og udpending, hvilket sandsynligvis vil fortsætte med udsigterne til fortsat vækst i regionen, specialisering på arbejdsmarkedet m.v. Senest har der i 2006 været en markant stigning i indpendlingen – parallelt med stigningen i antallet af arbejdspladser i Århus Kommune.

Fortsat øget trafik

Trafikken i Århus forventes også fremover at stige. Den øgede velstand og økonomiske vækst og et generelt øget mobilitetsbehov i samfundet forventes at medføre større bilrådighed og kørselsomfang. Tendenser til øget mobilitet viser sig ved, at afstanden mellem bolig og arbejde er stadigt stigende og at ærinde- og fritidstrafikken også er stigende.

Hertil kommer, at udsigterne til fortsat vækst i Århus og Århusregionen under alle omstændigheder også vil medføre stigninger i trafikken.

Vejnettets kapacitet er under pres

Indfalds- og ringevejene i Århus er generelt præget af et stigende trafikalt pres, som i forskelligt omfang resulterer i trængselsproblemer i spidsbelastningsperioder morgen og eftermiddag. De nordlige indfaldsveje – Grenåvej, Randersvej-Søftenvej og Viborgvej – er mest belastede, mens

de vestlige og sydlige indfaldsveje – Silkeborgvej, Skanderborgvej, Gl. Horsensvej og Oddervej er relativt mindre belastede. Grenåvej forventes at blive aflastet, når Søften-Skødstrup motorvej åbner i 2008.

Muligheder for at håndtere den stigende trafik

Det forventes ikke, at den stigende trafik kan håndteres alene ved at udbygge infrastrukturen – det vil sige 'at bygge sig ud af problemet' eller at udbygge det eksisterende vejnet efter spidsbelastningerne. Det vil kræve meget omfattende investeringer. Flere steder vil de fysiske muligheder være begrænsede, og der vil være miljømæssige ulemper.

Der vil blive behov for at udbygge vejinfrastrukturen på sigt – og især større indfaldsveje og ringveje – men det vil også være nødvendigt, at en stigende andel af det samlede persontransportarbejde varetages af den kollektive trafik og cykeltrafikken på de korte ture. Der vil blive behov for udbygning af den kollektive trafik og cykeltrafikssystemerne – ikke mindst i form af et letbanenet og et mere effektivt bussystem samt et forbedret cykelrutenet. Det vil især være væsentligt, at den daglige boligarbejdsstedtrafik i stigende grad sker med kollektive trafik eller på cykel.

b8

Sammenhæng mellem transportadfærd og lokalisering af bolig og erhverv

bg
Sammenhæng mellem transportmiddelvalg og nærhed til station

fg
Trafik og byudvikling

En stor spredning af byvæksten og bosætning i store afstande fra Århus vil give større transportbehov og meget trafik sammenlignet med en mere koncentreret byudvikling. Undersøgelser viser, at transportarbejdet vokser med boligens afstand fra centrum. I Århusområdet transporterer beboere i centrum sig i gennemsnit 20 km pr. dag, mens folk, der bor 20 km. fra centrum har en daglig transport på 40 km. pr. dag.**b8**

Den høje vægtning af byomdannelse og byfortætning vil generelt reducere transportbehovet, men vil typisk også kunne øge trængselsproblemerne på centrale dele af vejnettet. I nogle tilfælde vil der være tale om strækninger, hvor der fysisk er grænser for forbedring af bilkapaciteten. Her spiller den kollektiv trafik, cykel og gang en vigtig rolle for afviklingen af øgede trafik.

Kollektiv trafik er mest effektiv i koncentrerede byområder og byområder, hvor det er muligt at lokalisere arbejdspladser i nærhed af stationer eller ved kollektive trafikknudepunkter. Stationsnær lokalisering af arbejdspladser kan medvirke til at minimere transportbehovet med bil. Effekten af stationsnærhedsprincippet er erfaringsmæssigt størst indenfor gangafstande på 5-700 m. fra stationer.**bg**

Det er endvidere væsentligt at større og meget trafikskabende funktioner – som transporttunge erhverv, større indkøbscentre og funktioner der henvender sig et stort publikum – lokaliseres i særlige trafikrobuste områder. Med hensyn til de publikumsorienterede funktioner kan adgangen til en god kollektiv trafikbetjening være en trafikalt mindst lige så god lokalisering.

Strategi for det åbne land

I det åbne land er der to hovedinteresser, der skal varetages – nemlig hensynet til beskyttelse af det åbne lands natur og hensynet til benyttelse af det åbne land som for eksempel landbrug eller forskellige former for friluftsliv. Hertil kommer, at der løbende vil være behov for at inddrage arealer til egentlige byformål. Byrådet ønsker med dette forslag til strategi for det åbne land at skabe en balance mellem hensynet til beskyttelse og hensynet til benyttelse.

Strategien baserer sig på en opfattelse af, at landskabet afspejler samfundsudviklingen. Anvendelsen af det åbne land er således på mange måder lige så dynamisk og omskiftelig som udviklingen i byerne. Dette kommer til udtryk i strategiens hovedmålsætninger, i strategiens indsatsområder og i den del af strategien, der handler om det åbne lands møde med byerne via de grønne kiler.

Landskabet afspejler tiden

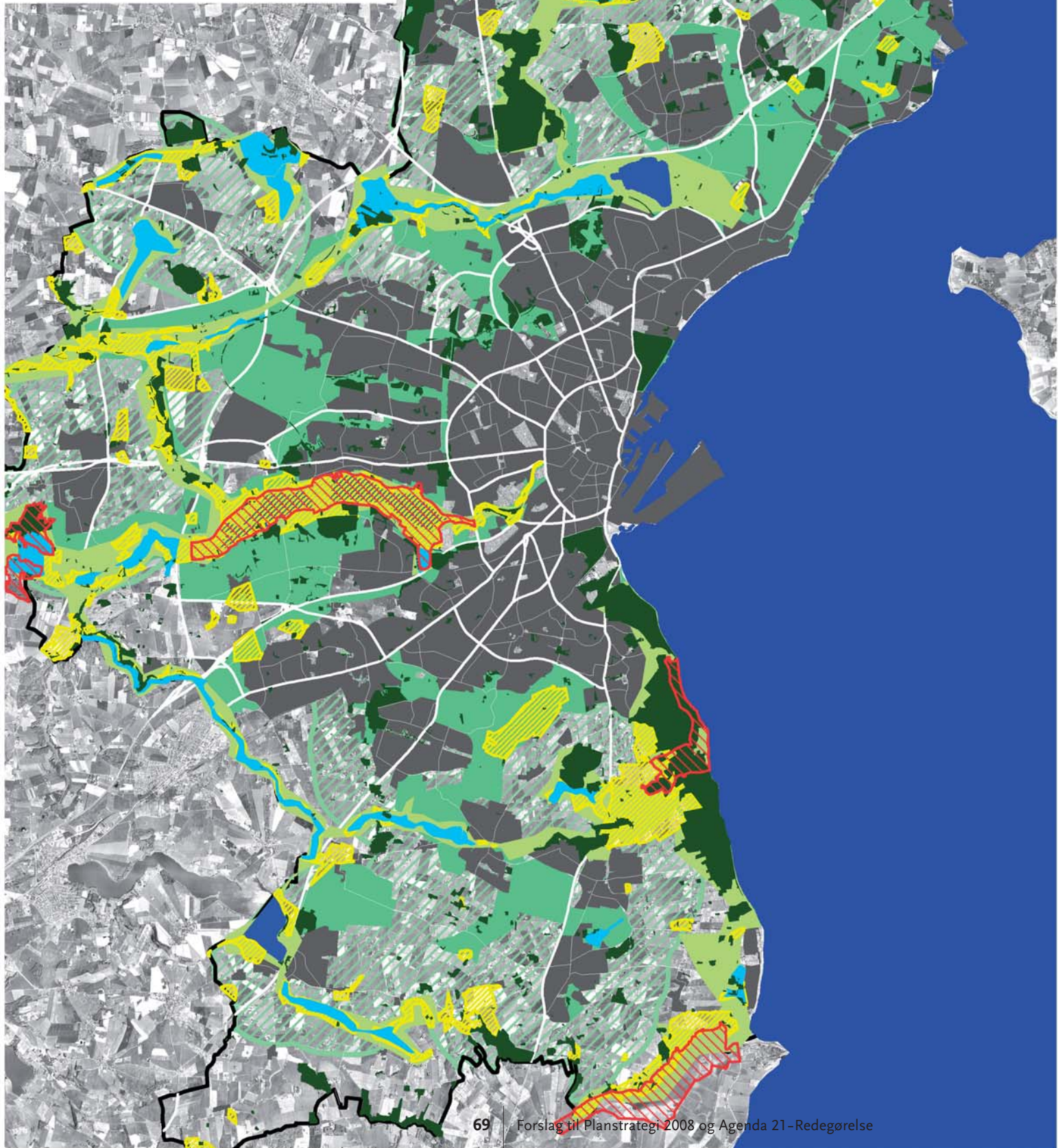
Landskabet i Århus Kommune er som i resten af landet et kulturlandskab, der afspejler, hvad samfundet gennem tiden har brugt det til. De åbne enge langs vandløbene ville fx være tæt bevoksede, hvis landbruget ikke havde haft brug for dem til græsning. I dag plantes der skov for at sikre forsyningen af rent vand til byen, og skovene er populære til friluftaktiviteter. På samme måde vil fremtidens åbne land blive formet af de behov og økonomiske interesser, der er aktuelle i dag og vil udvikle sig fremover. Samtidig er det vigtigt, at der tænkes beskyttelse ind i planlægningen, så der fx sikres rent grundvand og et mangfoldigt dyre- og planteliv.

Det åbne land afspejler byens behov

Det åbne land omkring Århus præges af de store byområders nærhed.

Der er stor interesse for at kunne færdes på stier og dyrke motion eller glædes over en artsrig og

-  Natura 2000 områder
-  mulige vådområder
-  skovrejsning uønsket
-  naturnetværk
-  bynær landskab
-  1,5 km undersøgelseszone for friluftsliv



uberørt natur. Marselisborgskovene, Brabrand Sø og lignende markante områder er meget benyttede. Natur i nærområdet foretrækkes af mange til at gå, løbe eller cykle i.

Nedlagte landbrug tæt på byen bliver taget i brug som attraktive hobbylandbrug, og der er i byens nærhed grundlag for at udvikle et landbrug, der baserer sig på en bred vifte af byrelaterede aktiviteter som fx gårdbutikker, rideskoler, besøgslandbrug osv.

Friluftsliv til flere århusborgere

Ligesom byområderne i Århus Kommune skal indrettes til i størrelsesordenen 75.000 flere indbyggere, så skal også det åbne land afspejle, at Århus bliver større. Målene om at udnytte de eksisterende byområder mere effektivt med større bytæthed vil give større behov for rekreative tilbud i byen og de bynære landskaber. De nye byer med op til ca. 15-20.000 indbyggere skal som en naturlig del af deres 'udstyr' have adgang til attraktive friluftstilbud i nærområdet.

Spændende natur i storbyens nærhed

Århus Kommune har nogle værdifulde naturområder som fx sø- og engsøområderne med et rigt dyre-, fugle- og planteliv, som de mange brugere kan glæde sig over. Selv om Århus er en stor by, kan man alligevel opleve sjældne arter tæt på byen. Det er fx muligt at opleve odder, rørhøg og isfugl i naturområderne i Århus Kommune.

Grundvand til flere århusborgere

Det åbne land er 'leverandør' af rent drikkevand, og med udsigten til kraftig byvækst bliver det en vigtig udfordring at sikre forsyningen af vand fremover.

Fremtidens højeffektive landbrug

Landbruget er i hård global konkurrence og ny teknologi, håndtering af miljøkrav m.v. fører en del af landbruget i retning af store enheder med højeffektiv produktion. Fremtidens landbrug vil kræve store investeringer og sikkerhed mod at blive presset af byudvikling, følsomme friluftstiltaler m.v.

Samtidig fører nye krav til vandkvalitet, miljø m.v. udviklingen i retning af, at naturpleje bliver en del af landbrugsdriften. Store arealer, fx langs vandløbene, skal drives mere ekstensivt eller plejes som natur.

Strategi for det åbne land

Byrådet ønsker, at planlægningen for det åbne land lever op til følgende hovedmålsætninger:

- Den skarpe grænse mellem by og land skal fastholdes.
- Der skal skabes mere og bedre natur i Århus Kommune.
- Borgerne skal have adgang til et sammenhængende net af rekreative stier.
- Lokale friluftsmuligheder omkring eksisterende og nye byer skal fremmes.
- Fremtidens vandforsyning er et vigtigt fokusområde.
- Landbruget skal have muligheder for at udvikle forskellige byrettede nicheprodukter og oplevelsestilbud. Endvidere skal det undersøges, om det er muligt at lokalisere arealer til fremtidens store landbrug.
- Udvikling af samarbejde med landbruget om naturplejeopgaver og adgang til det åbne land.

Indsatsområder i strategien for det åbne land

Med henblik på at sikre opfyldelsen af ovennævnte hovedmålsætninger er strategien for det åbne land delt op i syv indsatsområder. De syv indsatsområder er:

- 1 Mere og bedre natur i Århus
- 2 Mere skov i Århus
- 3 Mere vand i landskabet
- 4 Bedre adgang til de bynære landskaber
- 5 Rent drikkevand til flere århusianere
- 6 Kulturarven – vigtig historie for nutiden
- 7 Fremtidens landbrug

Indsatsområde 1: Mere og bedre natur i Århus

Det er Byrådets mål, at der skal skabes mere natur og bedre kvalitet i naturen i Århus Kommune. Der skal derfor udarbejdes en naturkvalitetsplan, som anviser, hvordan naturbevarelse og genopretning gennemføres i Århus Kommune.

Et netværk af sammenhængende natur

Sammenhængende natur er en forudsætning for at bevare og på længere sigt forbedre den biologiske mangfoldighed og stabile bestande af vilde dyr og planter.

Århus Kommune rummer 4 såkaldte Natura 2000 områder, der indeholder naturtyper, som er truet i en international målestok. Områderne er 1 fuglebeskyttelsesområde: Norsminde Fjord, og 3 Habitatområder: Tåstrup Sø – Lillering Skov, Brabrand Sø – Årslev Engsø, samt Enemærket og Skåde Bakker. De største sammenhængende na-

turområder i Århus Kommune findes i ådalene og skovene.

Ådalene og Natura 2000-områderne udgør sammen med de beskyttede naturområder (§ 3 områderne) kernen i et naturnetværk i Århus Kommune. Pleje af den bestående natur og etablering af ny natur i naturnetværket vil være hovedprioritering for naturplanlægningen i Århus Kommune. Naturen i ådalenes og store dele af Natura 2000-områderne skal være lysåbne og har derfor behov for pleje for at sikre deres kvalitet som levesteder for sjældne planter og insekter.

Naturnetværket i Århus Kommune har sammenhæng til større sammenhængende naturområder, fx ådale, som rækker ind i de omkringliggende kommuner. Derfor vil Århus Kommune lægge op til et samarbejde om naturnetværket med de omkringliggende kommuner.

Agerlandets natur

Uden for det sammenhængende naturnetværk er der også vigtige naturinteresser at udvikle. Agerlandets natur er vigtig at forbedre med flere og bedre levesteder for det vilde dyre- og planteliv. Eksempelvis kan små-biotoper, læhegn, udyrkede arealer m.v. forbedre agerlandets naturindhold.

Naturformidling og indsamling af viden

Byrådet ønsker at forbedre formidlingen af, hvad der kan ses og opleves i det åbne land i Århus Kommune, og i sammenhæng hermed at tilbyde arrangementer og aktiviteter.

Byrådet ønsker at samarbejde med de grønne interesseorganisationer og fællesrådene om udveksling af viden om naturen i Århus Kommune. Det kunne give adgang til lokale informationer om naturen, som ikke findes i dag. Det ville fx være interessant at følge effekterne af naturgenopretningsprojekter, og grundlaget for prioritering af fremtidens projekter kunne forbedres.

Indsatsområde 2: Mere skov i Århus Kommune

Det er Byrådets mål, at der skal være mere skov i Århus Kommune. Kommuneplanen skal indeholde en ny skovrejsningsplan, som afløser regionplanens skovrejsningsplan. Der skal udpeges skovrejsningsområder, som beskytter grundvandet, og som er bynært placerede for at tilgodese det lokale friluftsliv. Kommuneplanen skal også vise, hvor skovrejsning er uønsket. Det kan eksempelvis være i ådale, hvor åen som levested for vilde dyr og planter og oplevelsen af åen i landskabet vil blive forringet af skov, men der kan også være å-strækninger, hvor skov (elleskove og askeskove) kan styrke naturen og oplevelsesværdien. Også i bakkede områder og områder med flotte udsigter kan skov være uønsket, fordi den forringer udsigtsmulighederne og slører oplevelsen af det spændende landskab.

Siden 1989 har Århus Kommune arbejdet målbevidst på at øge det kommunale skovareal. Tilsvarende er det statens mål at fordoble skovarealet i Danmark i løbet af 80 til 100 år.

Byrådet mener, at der er gode grunde til at overveje en mere decentral strategi med flere og mindre skovområder placeret tæt på eksisterende og nye byer. Flere mindre områder giver større fleksibilitet og flere får glæde af skovene. En undersøgelse af borgernes brug af det åbne land og ønsker om grønne områder viser, at de nære lokale områder er meget benyttede, og at mange foretrækker skov tæt på deres bolig. Der skal lægges vægt på at placere de nye skove oven på tynde lerlag eller i kildepladszoner, hvor de fungerer som beskyttelse. Ved planlægning af nye byer og større byvækstområder kan nye skove i en tidlig planlægningsfase øge byens attraktionsværdi.

En udpegning i kommuneplanen som skovrejsningsområde giver mulighed for at rejse statsskov eller få statstilskud til privat skovrejsning. I Århus Kommune er der indtil nu rejst 3 nye statsskove – Solbjerg Skov, True Skov og Himmerig Skov.

Indsatsområde 3: Mere vand i landskabet

Det er Byrådets mål, at vandet skal være et mere fremtrædende element i landskabet og naturen. Vandområdenees kvalitet skal forbedres. Som baggrund for arbejdet skal der udarbejdes en handlingsplan for vandmiljøet i kommunen og en prioriteringsplan for genopretning af nye vådområder.

Bedre vandkvalitet

Søer, vandløb og kystvande skal rumme gode livsbetingelser for dyr og planter. Den store befolkningkoncentration og det intensive landbrug påvirker vandmiljøet. Forringelser af vandområdenees naturindhold og vandkvalitet skal derfor forebygges. I det omfang tilstanden allerede er forringet, skal der foretages forbedringer.

For at kunne opfylde målene i EU's vandrammedirektiv er der igangsat en omfattende statslig vandplanlægning. Målet er, at alt vand skal have en 'god tilstand' i år 2015. Statens Vandplaner, der vil foreligge i 2009, skal fastsætte miljømålene for de enkelte vandområder og indeholder et indsatsprogram for, hvordan målene nås. Kommunen udmønter efterfølgende vandplanens målsætninger og indsatsprogram i en handlingsplan.

Århus Kommune forventer på nuværende tidspunkt at prioritere forbedring af naturtilstanden i følgende vandløb: Egåen, Århus Å, Lyngbygårds Å, Giber Å og Spørring Å.

Nye vådområder

Som led i aftalen om Regeringens Vandmiljøhandlingsplan III skal der på landsplan genoprettes 4.000 ha. vådområder. På den baggrund er der Planstrategi 2008 foretaget en udpegning af vandløbsnære områder, som skønnes egnede som nye vådområder.

Genoprettelse af vådområder indebærer, at et højere vandstands niveau genskabes på lavbunds jorden. Det bidrager til at mindske udvaskning af kvælstof til vandmiljøet og forbedre naturindholdet. Typiske eksempler er Årslev Engsø og Egå Engsø. Det indebærer samtidigt, at der genskabes naturtyper, som moser, sumpskove, rørskove, lavvandede søer, vandløb og våde bredarealer.

Indsatsområde 4: Bedre adgang til de bynære landskaber

Det er Byrådets mål, at mulighederne for at færdes og være aktiv i de bynære landskaber skal forbedres. Der skal derfor udarbejdes friluftsplaner for de bynære landskaber.

Omkring de nye byer udarbejdes friluftsplaner i en 1,5 km zone ved byområder. Her afdækkes muligheder for adgang til det åbne land, skovrejsning, naturgenopretning m.v. Er der sårbare grundvandsområder, kan skovrejsning eller naturgenopretning bidrage til at udvide friluftsmulighederne.

Gode friluftsmuligheder for borgerne er en del af vores velfærd og kan være med til at styrke sundhed og livskvalitet gennem oplevelser i naturen og landskabet. Mere end halvdelen af borgerne benytter jævnligt de lokale grønne områder, mens områder længere væk benyttes sjældnere. Nærhed til skov, strand og natur er desuden en af de vigtigste parametre ved valg af bolig og dermed vigtig for kommunens attraktivitet og tiltrækningskraft.

Århus er begunstiget af mange grønne kiler og attraktive bynære landskaber. De har gennem årtier været en del af kommunens grønne hovedstruktur og vil fortsat være grundlag for udbygning af friluftslivet i det åbne land. En del af de grønne kiler indgår i naturnetværket, og her er det især vigtigt at sikre en balance mellem benyttelse og beskyttelse af naturen.

Et udbygget stinet i de bynære landskaber er forudsætning for borgernes mulighed for at gøre brug af landskabet. Den overordnede strategi er, at lokale stier bindes sammen i en større og sammenhængende struktur, som koordineres med stier i andre kommuner til et regionalt stisystem.

I de lokale friluftsplaner ønsker Byrådet, at der satses på en bred vifte af aktivitetsmuligheder for at tilgodese de mange forskellige interesser. Nogle former for friluftsliv kræver særlige arealer. Det kan fx være golfbaner, eller kolonihaver, hvis indpasning i landskabet skal ske efter en samlet afvejning. Friluftsplannerne skal desuden lægge linjerne for de rekreative fritidstilbud som for eksempel sejlads på søer og lystfiskeri.

Indsatsområde 5: Fortsat rent drikkevand til alle århusianere

Det er Byrådets mål at sikre adgang til drikkevandsressourcer, som kan dække Århus Kommunes behov for rent drikkevand i fremtiden.

Drikkevandet i Århus Kommune har generelt god kvalitet. Men drikkevand baseret på rent grundvand er en begrænset ressource. En byvækst på 75.000 indbyggere vil øge behovet for drikkevand betydeligt. Det er derfor vigtigt at udnytte og beskytte kommunens egne ressourcer bedst muligt, for så vidt muligt at være selvforsynende med drikkevand i fremtiden.

Der skal derfor fortsat sættes på vandbesparelser i form af fx mindre vandforbrugende teknologi og vandbesparende adfærd.

Grundvand dannes ved nedsivning af regnvand. Det strømmer i lighed med overfladevand direkte til havet eller til vandløb, hvor det om sommeren udgør hele vandføringen eller en væsentlig del. For kraftig oppumpning af grundvand kan derfor medføre vandmangel i vandløb, søer og moser.

Truslerne mod grundvandets kvalitet er primært forurening med pesticider, nitrat samt miljøfremmede stoffer. De mest sårbare er forekomster under tynde lerlag og kildepladszoner. De sårbare områder skal sikres god beskyttelse, ved blandt andet så vidt muligt at undgå byudvikling på områderne, eller sikre at der stilles særlige krav til byudviklingen. Anvendelse af næringsstoffer, pesticider og andre forurenende stoffer skal reduceres mest muligt, så nedsivning til grundvandet undgås.

Byvækst medfører reduceret grundvandsdannelse, da befæstelser og bygninger hindrer nedsivning af regnvand. Det kan imødegås ved, at regnvand og drænvand føres til nedsivningsbassiner m.m. Sammen med andre åbne vandoverflader bør nedsivningsbassiner derfor indgå i planlægning af byvækst og fx placeres i de kommende rekreative områder.

De statslige vandplaner, som skal foreligge ved udgangen af 2009, vil blandt andet indeholde mål om grundvandskvaliteten. Århus Kommune skal efterfølgende omsætte målene til handlingsplaner, der beskriver, hvilke handlinger der skal sættes i værk for at opfylde målene.

Indsatsområde 6: Kulturarven – vigtig historie for nutiden

Byrådet anser kulturarven i det åbne land og i byerne som vigtige værdier at bevare, udvikle og synliggøre. Århus Kommune har en rig historie, som har sat sig interessante spor i landskab og bebyggelser. Områder med synlige historiske spor – kulturmiljøer – fortæller om væsentlige træk i samfundsudviklingen og livet i Århus Kommune.

Regionplan 2005 udpeger 24 kulturmiljøer og ca. 30 kirkeindsigtsområder i det åbne land i Århus Kommune. Der er repræsentation af kulturmiljøer fra forhistorisk tid, landsbyer fra middelalderen og herregårde, vandmøller m.v. Udpegnin-gen af de værdifulde kulturmiljøer er sket for at gennemføre en målrettet beskyttelsesindsats.

Den kommende kommuneplans udpegning af kulturmiljøer vil tage udgangspunkt i regionpla-nens udpegninger og skal blandt andet vurdere om, der er andre værdifulde kulturmiljøer, der skal udpeges, og der skal tages stilling til, hvordan be-varing, udvikling og synliggørelse skal udmøntes i kommuneplanen.

Indsatsområde 7: Fremtidens landbrug

Det er Byrådets mål, at landbruget kan udvikle sig som et konkurrencedygtigt og velfungerende erhverv, der afspejler markedets og forbrugernes krav, og som ud over den direkte beskæftigelse bidrager positivt til udviklingen af fødevarerhverv, landbrugsrådgivning, undervisning og byggeri, som er relateret til landbruget.

Det er samtidig målet, at landbruget bidrager positivt til at udvikle fremtidens natur, landskab og friluftsliv. Landbruget forudsættes også at tage et medansvar for fremtidens drikkevandsforsyning.

Byrådet har med kommunalreformen fået plan- og myndighedskompetencen for landbruget. Den kommende kommuneplan skal vurdere mulighederne for at udpege områder med særlige landbrugsinteresser til store heltidslandbrug. Udpegningen skal blandt andet ske på baggrund af en landbrugsanalyse som gennemføres af staten i samarbejde med kommunerne og landbruget.

Udfordringerne til kommuneplanlægningen for landbruget er at lægge en holdbar politik overfor et erhverv, der er i kraftig udvikling. Der er påvirkninger fra en lang række faktorer, der spænder fra den globale konkurrence på landbrugsprodukter, via europæisk og dansk landbrugs-, fødevarer- og miljøpolitik til øgede forbrugerkrav og lokale friluft- og naturinteresser i det åbne land.

Ud over den nye kompetence til at inddrage landbruget i kommuneplanlægningen har kommunerne fået adgang til nye virkemidler som fx lov om miljøgodkendelse af landbrug, hvor der kan stilles vilkår om miljø, landskabstilpasning m.v., når større landbrug skal udvides, eller der skal etableres nye landbrug. Der er herudover flere former for støtteordninger, som kan medvirke til virkeliggørelse af mål i kommuneplanen om naturgenopretning, miljøvenlig landbrugsdrift m.v.

Heltidslandbruget

Heltidslandbrugene bliver sandsynligvis langt færre og meget større. Der vil både være ønsker om udvidelser af eksisterende landbrug og om etablering af helt nye landbrugsbedrifter. Udviklingen kræver store investeringer i bygninger, maskiner og arealer. Det er derfor vigtigt for landbrugserhvervet, at investeringer sker i sikker afstand til følsomme anvendelser og fremtidig byudvikling i adskillige år ud i fremtiden.

Som grundlag for kommuneplanlægningen for landbruget er der behov for at afklare, om landbrugets udvidelser og nye produktionsanlæg kan tænkes sammen med hensyn til grundvand, natur, landskab, udformning af landbrugsbyggeriet m.v., så landbrugets udvikling bliver medspiller i den ønskede udvikling på andre områder. Der vil eksempelvis være behov for at afklare om fremtidens store landbrugsbygninger kan udformes, så de kan opfylde krav til miljø, æstetik og indpasning i landskabet, om landbrugsbedrifterne kan skabe mere natur i agerlandet ved at plante hegn og småskove, frilægge vandløb, eller bevare eller etablere vandhuller, og om gødsugning, sprøjtning

m.v. kan håndteres på en sådan måde at fremtidens drikkevandsressourcer sikres.

Deltidslandbrug

Samtidig med at heltidslandbruget udvikler sig mod færre og større enheder, overgår de tiloversblevne landbrug til deltids- og hobbylandbrug. Især i nærheden af en stor by som Århus går udviklingen i retningen af deltids- og hobbylandbrug. Udviklingen i de bynære områder er præget af dels efterspørgslen på landbrugene som boliger, dels som et multifunktionelt erhverv, der retter sig mod byens efterspørgsel på forskellige former for oplevelser som rideskoler, gårdbutikker, besøgslandbrug, golf m.v.

Som grundlag for kommuneplanlægningen er der behov for en afklaring af, hvordan det bynære landbrug kan udvikle sig, så der er økonomisk basis for at sikre bevaringsværdige landbrugsbygninger, og så der kan udvikles interessante produkter og oplevelser for bybefolkningen. Samtidig er der – ligesom for heltidslandbruget – behov for en afklaring af deltids- og hobbylandbruget som medspiller, når det gælder varetagelse af målene for natur, landskab, miljø, drikkevand og adgang til naturen. Der er eksempelvis behov for at belyse deltids- og hobbylandbrugenes påvirkning af landskabet og bygningskulturen i det åbne land, mulighederne for bevaring af ådale som lysåbne landskaber i en struktur med mange små deltids- og hobbylandbrug, mulighederne for adgang til det åbne land i områder med mange deltids- og hobbylandbrug, og deltids- og hobbylandbrugets håndtering af gødskning og sprøjtning i relation til grundvandsbeskyttelse.

Fremtidens miljøkrav

Fremtidige miljøkrav vil betyde, at flere arealer, fx langs vandløbene, skal tages ud af intensiv drift og erstattes af mere ekstensiv og naturplejeorienteret drift. Mange af områderne vil indgå i netværket og det rekreative stinet.

Århus Kommune ønsker at udvikle modeller for samarbejde med landbruget om realisering af strategierne om mere natur og bedre adgang til det åbne land i Århus Kommune. En af de større udfordringer er at udvikle modeller for naturpleje i ådalene med afgræsning og høslet, der sikrer dem som lysåben natur.

De grønne kiler

Byudviklingsstrategien, som bygger på vækst i nogle få områder som nye byer og større byvækstområder, indebærer også at de grønne kiler mellem byerne holdes fri for byvækst, så der fortsat er korte afstande mellem by og det åbne landskab.

Byrådet ønsker med strategien for det åbne land at tage hul på planlægningen af de grønne kiler og deres anvendelsesmuligheder, beplantning, tilgængelighed m.v. En planlægning som skal fastlægges endeligt i den kommende kommuneplan. Det følgende er en række udvalgte eksempler på planprincipper og planmuligheder i nogle af kommunens grønne kiler.

Grønne kiler i det nordlige Århus

Det nordlige Århus indeholder to markante grønne kiler – Egåkilen og Skejbykilen.

Egåkilen

Området mellem byerne langs Djurslandsmotorvejen og bybæltet langs bugten fra Risskov til Studstrup bevares som åbent landskab friholdt for byvækst. Området egner sig til forskellige former for publikumsrettede friluftaktiviteter og til fortsat landbrug tilpasset de omkringliggende byområder.

Byerne nord for Djurslandsmotorvejen – Lisbjerg, Elev, Lystrup, Hjortshøj og Skødstrup-Løgten – er adskilte af bånd af åbne landskaber. Princippet om adskillelse fastholdes, da det sikrer, at byerne fremtræder som selvstændige og fritliggende byer, og det skaber nærhed fra byerne til åbne landskaber. Fra de højtbeliggende landskabsbånd er der flotte udsigter over Århusbugten og Århus by. Derfor skal båndene som hovedprincip være åbne landskaber friholdt for beplantning o.lign.

Den nye Egå Engsø er kerneområdet i Egåkilens natur. Som planmuligheder kan Egå Engsø's natursammenhæng med Geding og Kasted Mose via Egådalen og til Lisbjerg Skov, Skårupgård Skov m.v. forbedres, ligesom naturplejeindsatsen og vandkvaliteten kan forbedres, og der kan anlægges stier på hele strækningen fra Åkrogen til Geding Sø.

Skejbykilen

Udvidelse af Århus Universitetshospital i Skejby og etableringen af Herredsvejs forlægning har inddraget en del af Skejbykilen til byudvikling. For at sikre at Skejbykilen fortsat har et markant forløb ind mod byen foreslås byvækstområderne ændret, så de laveste arealer friholdes for fremtidig byvækst.

bio
Kort

Geding og Kasted Mose er kerneområder i Skejbykilens natur og er højt prioriterede naturgenopretningsområder. Der er blandt andet behov for at sikre tilstrækkelig vandstand og modvirke tilgroning.

Som hovedanvendelser i Skejbykilen kan der peges på bytilpasset landbrug og friluftaktiviteter for de omkringliggende byområder.

b10

Grønne kiler i det vestlige Århus

Brabrandkilen er med sit forløb med åbent landskab tæt ind mod centrum og sit rige naturindhold og rekreative betydning en af byens mest værdifulde grønne kiler. Via Århus Å har kilen sammenhæng ind gennem hele cityområdet. Der kan via samarbejde med de omkringliggende kommuner skabes store sammenhængende forbindelser til Silkeborgsøerne, Solbjerg Sø, Lyngbygårds Å og Lilleåen.

Århus Å's åbne forløb gennem byen er under udvidelse, og Århus Kommune arbejder på at forbedre hele strækningen fra det åbne åløb til Brabrand Sø med forbedrede adgangsmuligheder langs åen og muligheder for småbådssejls m.v. – 'Vision For Århus Å'.

Brabrand Sø-området og Lillering Skov, Stjær Stenskov og Tåstrup Sø og Mose er Natura 2000-områder og vil indgå i den kommende statslige Natura 2000-planlægning. Århus Kommune skal følge op med en handlingsplan, der skal sikre god bevaringsstatus for dyre- og plantelivet i området.

Som emner til den kommende planlægning for Brabrand Sø-området kan der blandt andet peges på behovet for at afveje hensyn til det vilde dyre- og planteliv mod ønsker om rekreativ benyttelse, og at videreudvikle naturplejeindsatsen og forbedre vandkvaliteten. Lillering Skov, Stjær Stenskov og Tåstrup Sø og Mose er højt prioriterede Natura 2000 områder. Der kan blandt andet arbejdes på at skabe sammenhængende natur mellem områderne og undgå tilgroning af moseområderne samt via stisystemerne skabe adgang til områderne.

I planlægningsmulighederne for den nye by øst for Harlev og byvækstarealet ved Årslev indgår, at de nye byområder skal have god sammenhæng med Brabrand-kilen. Der vil være mulighed for at koble byområderne på direkte stisystemer mod centrum gennem det attraktive landskab.

b11

Grønne kiler i det sydlige Århus

Marselisborgskovene er Århus Kommunes mest besøgte grønne område. En analyse viser, at op mod 40% af borgerne i Århus Kommune besøger skovene mindst en gang om måneden.

Strategien for det åbne land i det sydlige område er, at kystsstrækningen med Marselisborgskovene og Norsminde Fjord og kilen mellem Skåde-Holme og Beder-Mårslet-Tranbjerg skal fastholdes som sammenhængende landskab friholdt for byudvikling. Skovområdet, hvoraf en del er Natura 2000-område, og Norsminde Fjord, som også er Natura 2000-område, udgør kernen i områdets natur. I kommuneplanen kan mulighederne for at skabe økologisk sammenhæng mellem de to naturområder vurderes.

Bakkeområdet ved Holme Bjerge og Jelshøj er et flot landskab med vid udsigt. Området friholdes for skov og tænkes primært anvendt til bytilpasset landbrug og friluftaktiviteter. Stinettet kan udbygges, fx med forbindelse til Hørret Skov.

Giber Å danner forbindelse mellem Marselisborg-området og Solbjerg Skov og Sø. Der er blandt andet behov for at styrke åens vandføring og skabe adgangsmuligheder langs åen, og mulighederne for flere vådområder og naturskov langs åen kan indgå i planlægningen.

Adskillelsen af Tranbjerg, Mårslet, Beder og Malling med åbne landskaber fastholdes. Principet overføres til de to nye byer, der indgår i byudviklingsstrategien.

I planlægningen af de nye byer indgår en planlægning af nærrekreative områder og nye friluftsmuligheder i området. De mange nye indbyggere i de nye byer vil sammen med de eksisterende

b11
Kort

de byer give grundlag for et løft i områdets friluftstilbud. Som planlægningsmuligheder kan der peges på forbindelser fra de nye byer til Solbjerg Skov og Norsminde Fjord. Fra Solbjerg Sø er der mulighed for at skabe forbindelser langs Århus Å til Brabrand Sø-området og rundt om Solbjerg Sø (samarbejde med Skanderborg Kommune).

Området mellem Mårslet og Beder er friholdt for byvækst, blandt andet på grund af grundvandsinteresser. Området kan sammen med Vilhelmsborg tænkes udviklet som et større, sammenhængende og centralt beliggende natur- og friluftsområde mellem byerne i det sydlige område.

Området mellem Århus Å og Tranbjerg er også friholdt for byvækst på baggrund af grundvandsinteresser. Også her er der potentiale for et større friluftslandskab med sammenhæng til Solbjerg Skov og Sø samt miljøtilpasset landbrug.

Opfølgning i kommuneplan og andre planer m.v.

På en række områder skal strategien for det åbne land konkretiseres i den efterfølgende kommuneplan. Det gælder for en revurdering af skovrejsningsområder, overordnet vurdering af de grønne kiler og analysen af områder med særlige landbrugsinteresser.

Endvidere vil der blive udarbejdet områdespecifikke planer, der på forskellig vis knytter sig til strategiens hovedmålsætninger og de enkelte indsatsområder:

- Naturkvalitetsplan – herunder handlingsplaner for Natura 2000 områderne fra 2009.
- Handlingsplan for vandmiljøet som opfølgning på de statslige vandplaner for overfladevand og grundvand fra 2009.
- Friluftsploner for de bynære områder.
- Indsatsplan for de grønne kiler.
- Modeller for samarbejde med landbruget.
- Program for samarbejdsprojekter med nabo-kommuner.
- I samarbejde med Staten og landbruget udarbejdelse af en jordbrugsanalyse.

Planstrategi

Redegørelsesdel



Århus

Vestdanmarks hovedby

Vækstregion Århus

Århusområdet, Hovedstadsområdet og Trekantområdet er tre store vækstområder i Danmark.

Befolkningstilvæksten var fra 1994 til 2006 på 7,7% i Århus Amt, 7,7% i Vejle Amt og 4,5% i Hovedstadsområdet (defineret som Københavns Amt og Københavns og Frederiksberg Kommuner). I Århus Kommune var væksten 7,6%. Resten af landet havde som gennemsnit en tilvækst på 4,4%.

Tilsvarende var væksten i arbejdspladser fra 1993 til 2005 på 7,9% i Århus Amt, 9,0% i Vejle Amt, 6,9% i Hovedstadsområdet mod 4,1% i resten af landet. I Århus Kommune var væksten i arbejdspladser i samme periode helt oppe på 10,6%.

Den kraftige pendling på de overordnede veje i Østjylland med Århus som centrum illustrerer, at der er omfattende interaktion mellem byerne og Århus centrale position som knudepunkt i akserne mod Randers, Vi-borg, Silkeborg, Grenå og Horsens-Vejle-Kolding.

Adgangen til arbejdspladser er høj i bybåndet langs motorvejen fra Randers via Århus, Trekantområdet og Odense til København. Adgangen til et stort antal arbejdspladser skaber særlige betingelser for vækst i indbyggertallet, og erhvervslivet nyder godt af det store rekrutteringsgrundlag med mulighed for adgang til specialiserede medarbejdere m.v.

Østjylland er opdelt på tre store arbejdsmarkedsoplande omkring Århus-Randers, Vejle-Horsens og Kolding. Men tendensen er, at de tre områder flettes sammen til et stort sammenhængende østjysk arbejdsmarked.

Det geografiske mønster i udviklingen i befolkning, arbejdspladser, pendling og arbejdsmarked peger på, at Østjylland kan betragtes som ét stort sammenhængende vækstområde med Århus i centrum. Århus-regionen kan betragtes som en vestdansk parallel til Hovedstadsområdet, men med den forskel, at det tidligere Århus Amt og især Århus Kommune har stærkere vækst end Ho-

vedstadsområdet både i indbyggertal og i arbejdspladser.

I takt med at der er sket en stigende integration og arbejdsdeling mellem byerne i Østjylland er trafikken vokset på det overordnede vejnet. Der er betydelige fremkommelighedsproblemer på motorvejsnettet. I Århus er der stor belastning på flere af de overordnede indfaldsveje – blandt andet som følge af byspredningen, som har forøget bolig-arbejdsstedstrafikken fra boliger i oplandet til arbejdspladser i Århus.

Den faktiske udvikling i Danmark svarer i store træk til 'Det store H', som var et uofficielt planforslag fra 1960'erne. Det store H gik ud på, at der skulle sættes på udvikling langs de overordnede nationale trafikårer – den lodrette akse gennem Østjylland, den vandrette akse over Storebælt og den lodrette akse gennem København.

Paralleller til udviklingen internationalt

Den regionale udvikling i Danmark er parallel til udviklingen internationalt.

Væksten er generelt knyttet til storbyregioner. Tilstedeværelsen af forsknings- og uddannelsessteder, specialiseret forretningsservice, attraktivt byliv og kultur og et stort arbejdsmarked med mange specialiseringer og kompetencer er nogle af årsagerne til, at væksten koncentrerer sig i storbyregionerne. De er typisk opbygget med en stor by i centrum og et netværk af omkringliggende byer, som bidrager til helheden og regionens samlede styrke.

I en undersøgelse af det globale byhierarki, der placerer New York, Tokyo, London og Paris som de globale førerbyer, er Århus placeret i nederste niveau af i alt 122 'verdensbyer' sammen med byer som Bologna, Glasgow, Gøteborg og St. Petersburg ('Global City Regions', Allan J. Scott m.fl., 2001). Opdelingen er sket på baggrund af byernes score på en række indikatorer på deres internationale betydning.

EU's udviklingsperspektiv

EU peger i 'ESDP - Det europæiske fysiske og funktionelle udviklingsperspektiv' på det ønskelige i at fremme et 'balanceret og polycentrisk system af byer'. Ifølge ESDP er den centrale del af EU, som omfatter storbyerne London, Paris, München, Hamburg og Milano, det eneste område, der er stærkt integreret i verdensøkonomien. Målet om en polycentrisk udvikling er, at udviklingen også spredes til byer og byregioner uden for det centrale vækstområde.

EU har fulgt op på ESDP med forskningsprojektet ESPON, som klassificerer byerne i 'Metropolitan Euro-pean Growth Areas (Mega)' efter vækstpotentiale. København er klassificeret i den næsthøjeste klasse af europæiske byer (Mega 1), mens Århus er klassificeret på fjerde niveau (Mega 3) sammen med byer som Bergen, Malmø, Bremen, Warszawa, Glasgow og Birmingham.

Den statslige landsplanpolitik

Landsplanredegørelse 2006, som er Regeringens overordnede planpolitik, karakteriserer den nye regionale geografi ved, at udviklingen i Danmark er centreret om Sjælland med København som hovedby og Østjylland med Århus som hovedby. Landsplanredegørelsen peger blandt andet på hovedstadens evne til at tiltrække virksomheder i den globale konkurrence, og at blandt andet Århus har internationale styrkepositioner, som det er afgørende at udnytte og videreudvikle for at sikre vækstmuligheder i både Øst- og Vestdanmark.

Byudvikling

I Århus Kommune er behovet for byudvikling hidtil blevet dækket gennem omdannelse og fortætning af den eksisterende by samt ved at bygge ny by på 'bar mark'.

I gennem de seneste kommuneplaner har bæredygtighed været et underliggende tema for byudviklingen i Århus. En af de store udfordringer for at fremme en bæredygtig byudvikling er at minimere ressourceforbruget og miljøbelastningen forbundet med trafikken.

Flere århusianere

Stigende indbyggertal

Befolkningen i Århus Kommune er siden 1994 vokset med ca. 1.600 personer om året og har pr. 1. juli 2006 rundet 294.000 indbyggere. Det svarer til en samlet befolkningsvækst siden 1994 på ca. 7%, hvilket ligger over landsgennemsnittet på ca. 4,5%. Fortsætter befolkningstilvæksten med samme udviklingstakt som i perioden fra 1994-2006 vil der om 30 år være ca. 48.000 flere århusianere i kommunen.

Perioden fra 1994-2006 er påvirket af en mere afdæmpet vækst siden 2004. Hvis væksten i Århus Kommune kommer tilbage på samme niveau som fra 1994-2004, så vil væksten i stedet være på ca. 55.000 flere århusianere om 30 år.

Hvor stor væksten vil blive kan ikke forudsiges præcist, da det blandt andet afhænger af fødselstal, økonomiske konjunkturer, flyttemønster m.v. I det følgende afsnit gennemgås de væsentligste bagvedliggende faktorer i befolkningsudviklingen.

Flyttemønstre

Flyttemønstret i Århus Kommune er præget af Århus' funktion som universitets- og uddannelsesby. De mange uddannelsesmuligheder og attraktive by- og studiemiljøer er hvert år med til at tiltrække unge fra det meste af landet. I dag udgør unge i alderen 20-29 ca. en femtedel af indbyggerne i Århus Kommune.

Unge i alderen fra ca. 18-29 år er den aldersgruppe, som har den højeste flyttefrekvens. Det betyder, at der er markant flere unge, der hvert år flytter på tværs af kommunegrænsen end i de øvrige aldersgrupper. Flyttemønstre blandt de unge har derfor stor indflydelse på den samlede befolkningsudvikling i Århus Kommune.

I perioden fra 2003-05 havde Århus Kommune en nettotilflytning af unge i alderen 18-24 år på ca. 3.800 personer, der primært kom fra Jylland og sekundært fra Fyn. De unge bliver typisk i Århus under studietiden, hvorefter en del flytter fra byen efter endt uddannelse.

På trods af et generelt stigende befolkningstal i Århus Kommune gennem de seneste 12 år, er der de sidste to år sket en nettoaflytning på 900-1.300 personer mod en nettotilflytning på 200-500 personer de forudgående fire år. De seneste års samlede nettoaflytning skyldes især en stor fraflytning af personer i alderen omkring 25-39 år – de unge familier. Hovedparten af de unge familier bosætter sig i omegnskommunerne til Århus, mens en anden stor gruppe flytter til København.

I perioden fra 2003-05 er der ligeledes sket en nettoaflytning af personer i alderen 40-59 år. Denne gruppe af personer flytter på samme måde som de unge familier ud til kommunerne omkring Århus, men i forhold til de unge familier, er antallet af flytninger i aldersgruppen relativt beskedent.

For personer over 60 år er flytteaktiviteten meget begrænset, men der sker fortsat en nettoaflytning af personer, der primært flytter ud i omegnskommunerne.

Fremtidige udviklingsbehov

Holdninger til bolig og bosætning – elektronisk borgerpanel

Som baggrund for planstrategien er der gennemført en analyse af borgernes holdning til bolig og bosætning i Århus Kommune og på landsplan. Undersøgelsen er udført af Epinion og består af en webbaseret spørgeskemaundersøgelse blandt 1.484 repræsentativt udvalgte borgere i Århus Kommune og 1.000 borgere fra hele landet. Det følgende indeholder en kort beskrivelse af analysens hovedresultater.

Boligmarkedet er i dag kendetegnet ved, at Århusianerne bor i væsentligt mindre boliger og flere bor i lejeboliger end landsgennemsnittet. Knap halvdelen af borgerne i Århus Kommune (43%) er flyttet inden for de sidste 5 år. En stor del af borgerne (63%) er flyttet til Århus Kommune fra andre kommuner. De fleste kommer fra andre kommuner i det tidligere Århus Amt eller fra de tidli-

gere Nordjyllands, Vejle, Ringkøbing eller Viborg Amter.

Århus' kvaliteter som bosted er især det attraktive byliv, de gode uddannelsesmuligheder og de attraktive grønne områder i og omkring byen. Århusborgerne vurderer Århus som den langt mest attraktive by blandt de større og mellemstore byer i regionen og København. På landsplan vurderes Århus også højt, men på linie med København og Silkeborg.

Århusianernes tilfredshed med boligen afhænger først og fremmest af boligens størrelse. Dernæst ønskes der kort afstand til grønne områder, og mange lægger vægt på egen have.

Århusborgerne foretrækker åbne boligformer, hvis der var frit valg. 'Top 3' over foretrukken boligform er ældre villa (28%), nyere parcelhus (22%) og rækkehus eller anden tæt, lav boligform (16%).

Prioriteringen af boligstørrelse, grønne områder m.v. går igen i svarene på spørgsmål om årsager til at flytte. De hyppigst nævnte årsager er ønske om større bolig, familiemæssige årsager og

ønske om mere naturskønne omgivelser. Det er bemærkelsesværdigt at ønsket om større bolig gælder på tværs af aldersgrupper. Også gruppen over 55 år ønsker større boliger.

Hvis borgerne kunne vælge frit, hvor de ville bo, så foretrækker et stort flertal at forblive i Århus. De fleste foretrækker forstæderne uden for Ringgaden efterfulgt af Århus bymidte. Der er et klart spring ned til gruppen, der foretrækker at bo på landet eller i en by uden for Århus.

Svarpersonerne er blevet spurgt, hvilke fritliggende bysamfund i og i nærheden af Århus Kommune, de finder attraktive. Århusborgerne vurderer byerne mod syd – Beder, Malling og Mårslet – som de mest attraktive byer uden for Århus Midtby. Også Odder vurderes som meget attraktiv. Hinnerup, Tranbjerg og Skødstrup er placeret i mid-tergruppen, mens de vestlige og de øvrige nordlige byer opfattes som mindre attraktive. En forklaring på vurderingerne kan være naturkvaliteterne i det sydlige område med Marselisborgskovene.

Der er også blevet spurgt om konkrete flytteplaner. Ca. 10% har konkrete planer om at flytte. Og disse planer svarer ikke helt til ønskerne 'hvis der var frit valg'. Andelen, der flytter til en lejlighed eller et rækkehus er større, og færre har planer om at flytte til et parcelhus eller en ældre villa, end hvis boligdrømmen kunne realiseres.

Blandt dem, der har konkrete flytteplaner og vil flytte fra Århus Kommune er de hyppigst nævnte årsager ønske om en større bolig, familiemæssige årsager, nærhed til grønne områder og jobmæssige årsager.

Ændret befolkningssammensætning og mindre husstande

Århus Kommune udarbejder hvert år en prognose for befolkningsudviklingen. Ifølge prognosen for årene 2006-2024 vil Århus Kommune samlet set vokse med ca. 13.000 indbyggere. Samtidig vil befolkningssammensætningen ændre sig markant. Prognosen forudsiger, at der især vil blive flere

personer i alderen ca. 22-32 år samt flere ældre fra ca. 63-80 år. Det vil formentlig føre til mindre husstande og dermed behov for flere boliger.

Ændrede familiemønstre med flere enlige forældre og flere singler kan yderligere medvirke til, at der i dag bor færre personer i en gennemsnitlig husstand end tidligere.

En fremtidig befolkningssammensætning i Århus Kommune med forholdvis flere unge og ældre kombineret med en større andel af enlige vil medføre et stigende boligbehov – selv hvis befolkningstallet mod forventning holdes konstant.

Flere studerende

Århus Universitet arbejder i øjeblikket med et ønske om at udvide antallet af studiepladser i Århus med godt 10.000 inden for 10-15 år, hvilket vil få indflydelse på den årlige tilflytning og på længere sigt medvirke til at øge indbyggertallet permanent i Århus Kommune, eftersom en del af de studerende efter endt studietid på samme måde som i dag forventes at forblive i kommunen.

Flere scenarier for udviklingen

Befolkningsprognosen for Århus Kommune er udarbejdet under den forudsætning, at udviklingen de seneste tre år videreføres. Da der i perioden fra 2004-2006 har været en mindre vækst i befolkningen i Århus Kommune i forhold til de foregående ca. 10 år, betyder det, at befolkningsprognosens vækstkurve er i nedadgående retning.

Prognosen er dertil præget af den usikkerhed, at flyttemønstrene kan ændre sig. Ændrede konjunkturer, ændret erhvervsstruktur, et større boligbyggeri og markant flere studiepladser på Århus Universitet er eksempler på nogle af de faktorer, der på både kort og langt sigt kan påvirke flyttemønstret væsentligt og dermed prognosens beregnede befolkningsudvikling.

Øges tilflytningen med eksempelvis 5% og fraflytningen reduceres tilsvarende, så vil der i 2024 være et forøget boligbehov på ca. 32.000 boliger.

Fremskrives denne tendens liniært over en periode på 30 år, svarer det til et behov for ca. 53.000 nye boliger.

En tættere by

Fortætning er i de senere år blandt andet sket ved udnyttelse af tagetager i ældre ejendomme til boligformål. I Århus skønnes der at være en fortsat rummelighed til omkring 800 boliger ved udnyttelse af tagetager.

Fortætning vil også ske som generel huludfyldning eller intensivering i byen, hvor specielle hensyn gør det hensigtsmæssigt at øge tætheden. I bolig- og erhvervsområderne i Århus Kommune med nærhed til en station langs de eksisterende nærbaner og de kommende letbanestrækninger kan fortætning medvirke til at understøtte den kollektive trafik og investeringer heri. På baggrund af udviklingen siden 2001 skønnes der at være et uudnyttet potentiale for 2000 boliger i forbindelse med fortætning af den eksisterende boligmasse i form af udnyttelse af tagetager, huludfyldninger og påbygninger af nye etager i etageboligbygelse.

b12

b12

Kort med potentielle byfortætningsområder omkring letbanestationer og langs bykorridorerne

Byomdannelse

Kontinuerlig omdannelse

I gennem flere år er der sket en kontinuerlig omdannelse og fortætning af eksisterende byområder, hvor tidligere anvendelse har mistet deres aktualitet som fx De Bynære Havnearealer og Godsbanearialet. Arealer, der i dag overvejende ligger efterladte, vil ofte kunne genbruges til en mere intensiv arealudnyttelse ved etablering af boliger, kontorer, butikker, diverse kulturformål mv.

I *Kommuneplan 2001* blev der udpeget 31 potentielle byomdannelsesområder. 7 af områderne er færdigomdannede eller næsten færdigomdannede i den forløbne planperiode. Følgende omdannelsesområder udgår derfor af den samlede liste:

- Centralværkstederne
- Sonnesgade
- Herningvej/Prismet
- Brammersgade/Oliemøllen
- Studestalden på Skovvejen
- Haslegårdsvej
- Langeliniegrunden

Herudover vurderes Latinergården at skulle udgå, idet området ikke skønnes at have behov for en egentlig omdannelse, men det kan med fordel fortættes.

I alt er der i perioden fra 2001 til 2006 blevet opført ca. 750 boliger ved byomdannelse. Det svarer til ca. 9% af det samlede antal opførte boliger i Århus Kommune i samme periode.

Rummelighed i omdannelsesområder

I perioden frem til 2009, hvor kommuneplanen skal revideres, skønnes antallet af nye boliger i byomdannelsesområder at vokse med godt 2.000, da flere større byomdannelsesområder er på vej mod realisering.

Byvækst på 'bar mark'

Byområderne vokser

Byområderne i Århus Kommune er i perioden 2001-2006 vokset med ca. 340 ha og udgør pr. 1 juli 2006 samlet ca. 25% af kommunens samlede areal på ca. 47.000 ha.

Langt størsteparten af byvækstarealerne er i perioden blevet anvendt til boligformål. Således er ca. 79% af arealerne blevet anvendt til boligformål, ca. 17% til erhverv, mens de resterende ca. 4% er blevet anvendt til offentlige formål.

Arealbeholdning

Pr. 1. juli 2006 var der en samlet restrummelighed på ca. 1420 ha. til byudviklingsformål i de rammelagte arealer i *Kommuneplan 2001*. Ca. 570 ha er udlagt til boligformål og integrerbare byerhverv, mens de resterende ca. 850 ha primært er udlagt som erhvervsarealer med en mindre andel til offentlige formål.

I *Kommuneplan 2001* er der herudover udpeget ca. 1135 ha som perspektivarealer reserveret til fremtidige byformål. Ændrede forhold og betingelser har siden vedtagelsen af *Kommuneplan 2001* gjort det relevant i mindre omfang at revurdere de udlagte perspektivarealers egnethed til byudvikling.

Planstrategi 2008 lægger op til, at omfanget af de nuværende perspektivarealer reduceres til 1020 ha. Hensigten er, at de nye rammeområder, som udlægges i forbindelse med den egentlige kommuneplanrevision frem til 2009, i hovedsagen findes blandt disse arealer.

Reduktionen skal primært ses i lyset af planerne om udvidelse af Århus Universitetshospital i Skejby. Begrundet i hensynet til drikkevandsinteresserne anbefales endvidere, at to mindre arealer ved Tranbjerg og Mårslet udtages.

Under forudsætning af et arealforbrug på samme niveau som i perioden 2000-2005, vil beholdningen af rammelagte arealer til boligformål være

opbrugt inden for 12 år, mens erhvervsarealerne ud fra en talmæssig betragtning først vil være opbrugt om ca. 40 år.

I praksis vil det være uhensigtsmæssigt at opbruge de rammelagte arealer fuldstændigt, fordi det er nødvendigt med en 'buffer' for at undgå en uhensigtsmæssig og uflexibel planlægning. Der vil således være behov for at øge de kommuneplanlagte rammeudlæg ved den kommende kommuneplanrevision ved inddragelse af eksisterende perspektivarealer. For at sikre en hensigtsmæssig langsigtet arealplanlægning vil der yderligere være behov for at udlægge en række nye perspektivarealer baseret på den langsigtede byudviklingsstrategi i Planstrategi 2008.

Forslag til byvækststrategi

Nye byer

Den langsigtede byudviklingsstrategi med byvækst i flere nye byer og større byvækstarealer giver en rummelighed på ca. 1.250 ha.

Rummeligheden til boliger og arbejdspladser i de udpegede nye byer og større byvækstområder afhænger af områdernes fremtidige anvendelse og tætheden, hvormed der bygges. Befolkningstætheden og arbejdspladsintensiteten i eksisterende byområder i Århus Kommune er varieret. I byer som Harlev, Beder og Malling er der væsentligt færre indbyggere og arbejdspladser pr. ha i forhold til eksempelvis Brabrand og Gjellerup, der begge ligger relativt tæt på Århus Bymidte.

Det er intentionen at de nye byer og større byområder skal opbygges omkring en central bykerne, som baseres på en relativ høj bolig- og arbejdspladstæthed. En høj bymæssig intensitet vil medvirke til at skabe en oplevelsesrig bymidte og samtidig understøtte målet om en høj tæthed i de stationære byområder.

Forfølges målsætningen om nye byer og større byvækstarealer med tætte bymidter, vil der ved en gennemsnitlig tæthed i byerne og de større byvækstområder som helhed på 20 boliger og 10 arbejdspladser pr. ha opnås en rummelighed på samlet set omkring 25.000 boliger og 12.000 arbejdspladser.

Byvækststrategien omfatter også en udpegning af trafikalt velbeliggende erhvervsarealer, som reserveres til fremtidige erhverv og byfunktioner med særlige beliggenhedskrav i forhold til den overordnede infrastruktur. De to udpegede områder ved Harlev og Framlev omfatter i alt et areal på ca. 200 ha.

Byvækst i eksisterende byer

Et alternativ til byvækststrategien i nye byer er, at lade byvæksten ske ved mindre udbygninger i udkanten af eksisterende byområder.

I det fremlagte forslag er der peget på et samlet nyt areal på ca. 627 ha til byvækst i eksisterende byer svarende til en samlet rummelighed på ca. 11.500 boliger og ca. 6.000 arbejdspladser ved en tæthed på henholdsvis 20 boliger og 10 arbejdspladser pr. ha. Forudsat et arealforbrug svarende til det nuværende årlige arealforbrug vil de foreslåede udpegninger kunne dække 10-15 års behov for nye arealer til byudvikling på bar mark.

Den mindre rummelighed i byvækststrategien i eksisterende byer skyldes, at det har været vanskeligt at finde velegnede arealer i større omfang på grund af forskellige former for bindinger – hensyn til den grønne hovedstruktur, trafikale problemstillinger m.v.

Boliger

Boligbestanden vokser

I perioden fra 2001-2006 er boligbestanden i Århus Kommune steget med 8.355 boliger fra 136.614 til 144.969. Af den samlede boligbestand på ca. 145.000 boliger udgør etageboliger 54%, parcelhuse 26%, tæt-lav boliger 16% og kollegier mv. 4%

Restrummelighed i *Kommuneplan 2001*

I Kommuneplan 2001 for Århus Kommune vurderes der pr. 1. januar 2007 at være et potentiale på 6.000 boliger på arealer, der endnu ikke er lokalplanlagte. Dertil kommer en rummelighed på ca. 5.000 boliger i lokalplanlagte arealer. Herudover er der yderligere 500 boliger i arealer, der hensigtsmæssigt kan konverteres fra erhvervs- til boligformål. I kommuneplanens udpegede perspektivarealer er der en rummelighed ved en tæthed på 20 boliger pr. ha på ca. 17.500 boliger.

Plads til fremtidens boliger

De to bearbejdede forslag til en langsigtet strategi for byvæksten skønnes hver især at kunne opfylde målsætningerne for de kommende 20-30 års byudvikling i Århus Kommune under forudsætning af fortsat fortætning og omdannelse af den eksisterende by samt udnyttelse af den nuværende kommuneplans ubebyggede rammeområder og perspektivarealer.

Forslaget til udvikling af nye byer giver sammen med potentialet i fortætnings- og omdannelsesområderne, kommuneplanens ubebyggede rammeområder og perspektivarealer en samlet rummelighed på i alt ca. 70.000 boliger. Tilsvarende giver udviklingsstrategien i tilknytning til eksisterende byer en samlet rummelighed på ca. 55.000 boliger.

Erhverv

Vækst i byerhvervene

I Århus Kommune er der i perioden fra 1994-2006 skabt over 20.000 nye arbejdspladser svarende til en gen-nemsnitlig årlig vækst på ca. 1.700 arbejdspladser. Det samlede antal er således steget fra 153.568 i 1994 til 174.067 arbejdspladser i 2006. Tallene dækker over et mindre fald i perioden fra 2001-2005, hvor der blev ca. 1500 færre arbejdspladser i Århus Kommune. Udviklingen er imidlertid igen vendt med en markant vækst fra 2005-2006 på ca. 3.900 nye arbejdspladser.

Antages erhvervsudviklingen de næste 30 år at følge samme vækstrate som for perioden 1994-2006, vil det svare til, at der vil blive skabt godt 50.000 nye arbejdspladser i Århus Kommune.

Væksten i antallet af arbejdspladser i Århus Kommune er i perioden fra 1997-2006 primært sket inden for forretningsservice, sociale institutioner, sundhedsvæsen, detailhandel samt foreninger, kultur og renovation, mens antallet af arbejdspladser er reduceret inden for offentlig administration, forskellige fremstillingserhverv og engroshandel.

Erhvervsudviklingen siden slutningen af 90'erne viser således, at det primært er byerhverv, der er i vækst, mens erhvervstyper, der typisk placerer sig på bar mark, har beskeden vækst eller er i tilbagegang.

Samme udvikling kan identificeres i opgørelsen af de senere års byggeri, hvor byerhverv og boliger fylder hovedparten af det fuldførte byggeri. I perioden fra 1993-2005 er der således etableret ca. 1,5 mio. m² boligareal og knap 1,3 mio. m² etageareal til kontor, hotel, bibliotek, undervisning og sygehuse. Til sammenligning er der i samme periode kun etableret ca. 330.000 m² etageareal til fabrikker, værksteder, transport og varmegærker, mens byggeriet i landbruget ligger på ca. 340.000 m².

Fortsat vækst i byerhvervene betyder, at erhvervsudvikling i omdannelses- og fortætningsområderne samt i de nye byer og større byvækstområder bliver en vigtig del af erhvervspolitikken i de kommende år. Der vil også stadig være behov for arealer på bar mark til udflytning og etablering af nye produktions-, håndværks- og transporterhverv m.v. Dertil vil der være behov for velbeliggende arealer til byerhverv i kanten af byen på samme måde som i Skejby for at skabe et bredt udbud af attraktive erhvervsarealer i kommunen.

Landsbyer

Der er siden byrådets vedtagelse af temaplanen om landsbyerne fra 1995 sket en spredt boligtilvækst i det åbne land.

Indenfor de afgrænsede landsbyer, er der i alt opført 101 boliger hovedsageligt i form af fritliggende enfamiliehuse og enkelte steder som tæt lav bebyggelse. Udenfor landsbyafgrænsningerne – i det åbne land – er der opført 104 boliger, heraf 5 i de ikke-afgrænsede landsbyer. 50 af de opførte boliger udenfor landsbyafgrænsningerne er stuehuse til landbrugsejendomme.

Byrådet har besluttet, at det i forbindelse med kommuneplanrevisionen undersøges, hvilke muligheder der er for at indføre bestemmelser for byggeri i landzonelandsbyer og landzonen generelt – der er tilstrækkeligt detaljerede til, at de umiddelbart kan danne grundlag for konkret sagsbehandling.

Samtidig vil landsbyerne blive gennemgået i med henblik på en revurdering af afgrænsning og byggemuligheder.

Offentlig service

Århus Kommune har i perioden 2001-2006 løbende udbygget og omstillet de offentlige servicetilbud. Ud over væksten i indbyggertallet har udbygningen og omstillingen afspejlet løbende ændringer i behov, krav og ønsker. De fleste servicetilbud – fx børnepasningstilbud og ældreboliger – er løbende blevet indpasset i byområderne i takt med udviklingen. Mere arealkrævende og investerings-tunge servicetilbud – fx den nye skole i Lisbjerg, større idrætsarealer og Multimediehuset på De Bynære Havnearealer – er blevet indarbejdet som led i kommuneplanlægningen og ved udarbejdelsen af strukturplaner for de enkelte nye byområder.

Hovedelementerne i udbygningen og omstillingen af de offentlige servicetilbud i perioden 2001-2006 kan sammenfattes i følgende gennemgang af de forskellige serviceområder:

Det sociale og beskæftigelsesmæssige område

Der er sket en løbende udbygning og tilpasning på området i perioden 2001-2006. Der er især sket en udbygning af almene boliger (handicapboliger) – blandt andet i Malling, Kolt/Hasselager, Harlev og Skejby. Fra 2007 er hovedparten af bygningsmassen fra Århus Amt på det sociale og beskæftigelsesmæssige område overgået til kommunen, svarende til knap 100.000 m². Eventuel fortsat behov for udbygning vil fremover skulle varetages af kommunen og indgå i den fysiske planlægning vedrørende den offentlige service på social- og beskæftigelsesområdet.

Lokalcentre samt ældre- og plejeboliger

Der er sket en udbygning og omstilling af området i perioden 2001-2006. Man har i udbygningen lagt væk på, at ældre- og plejeboliger er blevet placeret centralt i lokalområdet i nærheden af eksisterende lokalcentre og i tilknytning til andre service- og indkøbsfaciliteter. Der er ikke i perioden etableret nye lokalcentre.

Fritids- og idrætsfaciliteter

Der er sket en udbygning og omstilling af området i perioden 2001-2006. De mest markante nybyggerier har været den store opvisningshal Arena, DGIhuset og Multiaktivitetshuset Globus 1. Herudover er der i perioden etableret følgende væsentlige nye faciliteter inden for fritids- og idrætsområdet: Nye idrætshaller i Viby, Egelund og på Frederiksbjerg, en bane til svævefly i True og en nettotilgang på 5 fodboldbaner samt erhvervelse af arealer til yderligere et antal baner i blandt andet Hjortshøj og Lystrup. Der arbejdes herudover med forskellige planer for udbygning af fritids- og idrætsfaciliteter, herunder en ny masterplan vedrørende udbygning af boldbaner. Endelig kan det nævnes, at arbejdet med at etablere en idrætsrambla og generelt at indarbejde idræts- og bevægelsesmuligheder i det offentlige rum er påbegyndt i perioden.

Biblioteker og borgerservice

I perioden 2001-2006 er det forberedende arbejde omkring etableringen af et nyt hovedbibliotek, Multimediehuset, på De Bynære Havnearealer påbegyndt. Der er i perioden oprettet yderligere tre kombi-biblioteker (Hjortshøj, Trige og Egå). I 2006 er Borgerservice etableret på Rådhuset samt på Åby Bibliotek.

Kultur

Der er sket en udbygning og omstilling af området i perioden 2001-2006. De mest markante nybyggerier har været ARoS, Musikhusudvidelserne, 'Filmby Århus' og etablering af den nye Bymuseumsbygning ved Carl Blochs Gade. Der er endvidere skabt plangrundlag for store udvidelser af Den Gamle By og Moesgård Museum. Endelig er der arbejdet med strategier for Godsbanebygningernes anvendelse til kulturformål og det øvrige godsbaneareals sammenhæng hermed.

Skoler

Der er i perioden 2001-2006 sket en udbygning af en række skoler som følge af stigende elevtal. Samtidig er arbejdet med etableringen af Lisbjerg ny skole, der forventes at stå færdig i 2008, igangsat.

Daginstitutioner

Der er i perioden 2001-2006 sket en løbende udbygning og tilpasning på området – i takt med boligudbygningen og ændringer i efterspørgslen efter pasning.

Planlægning i perioden

I forhold til en række større planlægningsarbejder er der siden vedtagelsen af Planstrategi 2002 sket følgende:

De Bynære Havnearealer

Som opfølgning på intentioner og strategier fra Kommuneplan 2001 og Handlingsplan for De Bynære Havnearealer vedtog Byrådet i september 2003 Helhedsplan for De Bynære Havnearealer som det fremtidige overordnede grundlag og rammen for udviklingen og omdannelsen af området. Helhedsplanen blev i september 2005 fulgt op med *Kvalitetshåndbog for De Bynære Havnearealer*, som udgør et tillæg til kommuneplanen og fastlægger kommuneplanrammer for området. Kvalitetshåndbogen har tillige funktion som idégrundlag og vejledning til arkitekter, investorer, m. fl. En konkretisering og viderebearbejdning af de nævnte planer skete i forbindelse med Dispositionsplanen for de nordlige områder, som Byrådet vedtog i juni 2006. Heri fastlægges en mere præcis anvendelse af især Nordhavnen. Dispositionsplanen udgør rammen for den videre planlægning, herunder efterfølgende kommuneplantillæg og lokalplaner.

Lisbjerg

Lisbjerg blev med vedtagelsen af *Kommuneplan 2001* udpeget til det højst prioriterede byvækstområde i Kommunen. Derfor blev der i 2005 udarbejdet en Overordnet Dispositionsplan for et ca. 550 ha stort område. Dispositionsplanen blev tillæg nr. 66 til *Kommuneplan 2001*.

Med planlægningen af Lisbjergområdet ønsker Byrådet at skabe forudsætningerne for en integreret og tæt by, som rummer store kvaliteter både bymæssigt, landskabeligt og socialt.

Indenfor bydelens centerområde er der allerede nu en ny skole under opbygning, og der lokalplanlægges for de første boligområder.

Planlægningsmæssigt følges der op på den Overordnede Dispositionsplan med en Detaljeret Dispositionsplan, også med status som kommuneplan. Den Detaljerede Dispositionsplan forventes vedtaget primo 2008.

Højhuspolitik

Byrådet vedtog i 2006 en højhuspolitik som en opfølgning på initiativerne i *Kommuneplan 2001* og *Planstrategi 2002* vedrørende de overordnede principper for byarkitekturen. Politikken er udformet som et kommuneplantillæg og indeholder et konkret planlægningsgrundlag, som dels udpeger de områder i Århus Kommune, hvor høje huse udelukkes, dels kan anvendes i forbindelse med en fremtidig stillingtagen til konkrete projekter i de områder, hvor høje huse muligvis kan opføres.

Godsbanearalerne

Godsbanearalerne mellem Carl Blochs Gade og Sonnesgade er i kommuneplan 2001 udpeget som et byomdannelsesområde, hvor der skal ske omdannelse til bymæssige formål.

I 2002 afholdt kommunen en offentlig høring for at indhente ideer til områdets fremtidige anvendelse og disponering – med og uden de eksisterende bevaringsværdige bygninger.

Kommunens udgangspunkt for den fremtidige planlægning af området, er at skabe sammenhæng og forbindelse med de omkringliggende byområder via vej- og stiforbindelser gennem området, og at muliggøre placering af forskellige bymæssige funktioner med en blanding af boliger, erhverv og offentlige formål. Mere konkret vedtog Byrådet i 2004 en Kulturpolitik og –handlingsplan, som blandt andet indeholdt en målsætning om at etablere et produktionscenter for scene- og billedkunst på arealerne.

Århus Kommune er i skrivende stund i forhandlinger med DSB om erhvervelsen af en del af area-

let, og når handlen er gennemført, skal Byrådet tage stilling til de indkomne bemærkninger fra debatten og det videre forløb, herunder om der skal placeres en multihal i området.

Støjende fritidsanlæg

Kommuneplan 2001 indeholdt en målsætning om, at støjende fritidsanlæg så vidt muligt skulle placeres spredt i kommunen, og der hvor de miljømæssige gener kan begrænses mest muligt. Det blev endvidere understreget, at den mest presserende opgave var at finde en ny placering af motocross-banen på Vestereng.

Som opfølgning på målsætningen om at finde egnede arealer og kortlægge behovet for nye arealer, gennemførte kommunen i 2002 en analyse af behovet for yderligere anlæg til motor- og skydesport og de fysiske muligheder for en lokalisering af eventuelle nye anlæg. I 2003 gennemførtes en offentlig høring om muligheden for at udlægge arealer til støjende fritidsaktiviteter, blandt andet

in-den for nogle konkret udpegede arealer ved Lystrupvej, Lægårdsvej og Spørring gl. Grusgrav.

Ikke mindst grundet omfattende modstand fra naboer til de udpegede, mulige områder, besluttede Byrådet at der ikke skal udlægges areal til en motocrossbane i Århus Kommune, men at motocross-banen på Vestereng så vidt muligt skal opretholdes, indtil der fundet en anden løsning, eventuelt i en af nabokommunerne.

Byrådet besluttede endvidere, at der ikke skal udlægges yderligere areal til en gokartbane, og at kommuneplanens rammer for det udpegede areal ved Lystrupvej skal ændres således, at der ikke fremover kan være motorsportsaktiviteter her, men i stedet mindre støjende fritidsaktiviteter som fx modelflyvning, kortdistanceskydning og flugtskydning.

Planlægning for nye golfbaner

Byrådet besluttede i 2004 at udpege en række lokaliteter, hvor der på baggrund af forskellige kriterier kan detailplanlægges for nye golfbaner.

Udpegningen skete på baggrund af den generelt stigende interesse for golfsporten, flere henvendelser fra investorer og grundejere og efter gennemførelse af en offentlig debat. Debatfasen havde status af en forudgående høring for de arealer, der indgik i debatfolderen.

På baggrund af debatten og med henblik på at sikre, at der ikke udlægges mere areal, end der er behov for, er der opstillet 3 kriterier, som skal være opfyldt, før en detailplanlægning kan igangsættes. Det handler dels om at sikre et planlægningsmæssigt grundlag for den enkelte golfbanes funktion, drift og udvikling, dels at arealet ikke er vitalt i forhold til landbrugsinteresser og dels at sikre en vis spredning af golfbaneanlæggene i kommunen. Herudover stilles der krav til nye baneanlægs disponering i forhold til naturinteresser, drikkevandsinteresser og – i tilknytning hertil – pesticidanvendelsen på banerne, afhængig af banernes lokalisering i forhold til områder med særlige drikkevandsinteresser og drikkevandsboringer.

Marselistunnelen

I *Kommuneplan 2001* er Marselis Boulevard udpeget som fremtidig hovedadgangsvej fra det overordnede vejnet til erhvervshavnen. Endvidere fremgår, at der etableres en ny forbindelse til havnen via en tunnel under Marselis Boulevard.

I foråret 2005 offentliggjorde Århus Kommune i samarbejde med Århus Amt debatoplægget Forbedret vejforbindelse til Århus Havn – tunnel under Marselis Boulevard og udvidelse af Åhavevej. Dette var indledningen på udarbejdelse af en VVM-redegørelse og et forslag til kommuneplantillæg for en vej-tunnel fra Skanderborgvej under Marselis Boulevard og Adolph Meyers Vej til Århus Havn og for forlægning og udvidelse af Åha-

vevej. Udarbejdelsen af VVM-redegørelsen, hvori forskellige muligheder for forbedring af vejforbindelsen til erhvervshavnen og de miljømæssige konsekvenser heraf er belyst, er afsluttet i foråret 2007. På grundlag af redegørelsen er der udarbejdet et forslag til kommuneplantillæg nr. 111, som offentliggøres/er offentliggjort sommeren 2007.

Endvidere har alle byrådets partier på nær Enhedslisten De Rød-Grønne i juni 2007 bekræftet en tidligere aftale om at gennemføre en forbedring af vejforholdene til Århus Havn. Valg af den konkrete løsning afventer høringen vedrørende kommuneplantillægget, men udgangspunktet for forligspartierne er en tunnel under Marselis Boulevard/Adolph Meyers Vej, hvor Åhavevej forlægges mod nord og udvides til 4 spor.

Tilbageførsel af byzonearealer til landzone

Byrådet vedtog i 2006 en indstilling om tilbageførsel af i alt 485 ha byzoneareal til landzone.

Indstillingen havde baggrund i, at det i forbindelse med vedtagelsen af *Kommuneplan 2001* blev stillet i udsigt, at der ville blive foretaget en tilbageførsel af overflødige byzonearealer til landzone. Med overflødige byzonearealer menes arealer, der er uden interesse for byudviklingen, fx arealer der indgår i grønne kiler eller skove. Af de 485 ha var 21 ha privat ejet.

Indstillingen havde baggrund i en offentlig høring og var udformet som et tillæg til kommuneplanen.

Samlet oversigt over planlægning siden 5. marts 2003, hvor *Planstrategi 2002* blev vedtaget

Kommuneplanlægning og gennemførte forudgående høringer om større sager, helhedsplaner og dispositionsplaner

- Helhedsplan for De Bynære Havnearealer.
- Kvalitetshåndbog for De Bynære Havnearealer antillæg nr. 84 til Kommuneplan 2001.
- Støjende fritidsanlæg – principbeslutning om planlægning af arealudlæg m.m.
- Forudgående høring om Godsbanearalerne.
- Forudgående h– Tillæg nr. 58 til Kommuneplan 2001.
- Dispositionsplan for Nordhavnen inklusiv Lystbådehavnen, Pier 2 og den nordlige bastion, området fra Sibirien til Østbanegården, Fiskeri- og Træskibshavnen samt arealet mellem Kystvejen/Skovvejen og Grenåbanen.
- Tilbageførsel af byzonearealer uden for det planlagte byområde til landzone og kommuneplanreguleringer i forhold til byzoneafgrænsningen. Kommuneplantillæg nr. 65 til Kommuneplan 2001.
- Nye golfbaner i Århus Kommune. Anbefaling af placeringer på baggrund af offentlig debat.
- Endelig vedtagelse af Forslag til overordnet dispositionsplan for nyt byområde i Lisbjerg – første etape. Kommuneplantillæg nr. 66 til Kommuneplan 2001.
- En højhuspolitik for Århus Kommune. Revision af kommuneplanens hovedstruktur – et tema i afsnittet om det visuelle miljø og byarkitektur. Kommunepløring om placering af en moské.

Regionplanlægning og større sager, hvor ansvarsområdet er overført fra Århus Amt i forbindelse med strukturreformen

I forbindelse med kommunalreformen er regionplanretningslinjer for VVM-pligtige anlæg (konkrete enkeltanlæg, der antages at påvirke miljøet væsentligt) overført fra regionplanen til kommuneplanen, jf. § 3, stk. 4 i Lov nr. 571 af 9. juni 2006 om ændring af lov om planlægning (Udmøntning af kommunalreformen).

Det vil sige, at kommuneplanen for Århus Kommune med virkning fra 1. januar 2007 blev udvidet med retningslinjer for de i Århus Kommune beliggende VVM-pligtige anlæg, som Århus Amtsråd tidligere har vedtaget regionplanretningslinjer med tilhørende VVM-redegørelse for. Det gælder følgende anlæg:

- Søften-Skødstrup Motorvejen
Vejen er under udførelse og forventes åbnet i 2008/2009
- Transportcenter ved Årslev
Retningslinjen er for del af området fulgt op med lokalplan nr. 760 og kommuneplantillæg nr. 82
- Århus Havn
Retningslinjen er fulgt op med lokalplan nr. 610 og nr. 757, og er delvist etableret
- Århus Havnebane
Retningslinjen er fulgt op med lokalplan nr. 724 og kommuneplantillæg nr. 48
- Niveaufri skæring mellem Grenåbanen og Grenåvej
Der er meddelt VVM-tilladelse til projektets realisering i overensstemmelse med retningslinjen
- Husdyrbruget Faxmosegård
Husdyrbruget er udvidet i overensstemmelse med retningslinjen.

Herudover offentliggjorde Århus amt i december 2006 forslag til regionplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse for Jysk Miljørens, Oliehavnsvej. Offentlighedsfasen er overstået, og sagen be-

handles nu med henblik på endelig vedtagelse som kommuneplantillæg.

Gennemførte kommuneplantillæg iøvrigt uden lokalplan

- Tilbageførsel af del af matr. nr. 3 a Børup By, Tranbjerg til landzone. Kommuneplantillæg nr. 27 til Kommuneplan 2001.
- Annullering af arealudlæg til golfbane ved Kastet. Kommuneplantillæg nr. 51 til Kommuneplan 2001.
- Udvidelse af Århus Universitetshospital i Skejby. Kommuneplantillæg nr. 107 til Kommuneplan 2001.

Vedtagne dispositionsplaner for de fritliggende byområder som grundlag for lokalplanlægning

- Dispositionsplan for nye byvækstområder i Tranbjerg.
- Dispositionsplan for nye byvækstområder i Mårslet.
- Dispositionsplan for nye byvækstområder i Skødstrup-Løgten.

Vedtagne lokalplaner med og uden tilknyttede kommuneplantillæg (Lokalplannr./Kommuneplantillægssnr. til Kommuneplan 2001)

- | | |
|--------|--|
| 568/4 | Erhvervsområde ved Balticagade og Danziggade – Mellemarmen – Århus Havn. |
| 602 | Nyt byområde ved Rødlundvej i Harlev. |
| 608/33 | Boligområde ved Vestervang i Beder. |
| 627/38 | Center for idræt ved N. J. Fjords Gade, Århus Midtby. |
| 649 | Ny bygade i Banegraven fra Bruuns Bro til Frederiks Bro i Århus City. |
| 651/14 | Område til centerformål ved Finlands-gade på Christiansbjerg. Storcenter Nord. |
| 652/6 | Plejeboliger ved Borgvold i Viby. |
| 654/ | Boligområde ved Strandhusvej i Egå. |

- | | |
|--------|---|
| 656 | Boligområde ved Jernaldervej i Brabrand. |
| 663/3 | Etageboligområde ved Jens Baggesens Vej på Christiansbjerg. Ny tagetage. |
| 666 | Boligområde nord for Porsevænget i Jegstrup vest for Tranbjerg. |
| 667/13 | Boligområde til eksperimenterende boliger for særligt udsatte befolkningsgrupper. |
| 669/20 | Lokalcenter Bøgeskovhus ved Skovlundgårdsvej i Viby. |
| 670/15 | Område til ungdomsboliger ved Oldjordsvej/Vestre Ringgade i Åby. |
| 671 | Centerområde ved Torve Allé i Tranbjerg. |
| 672 | Tæt-lav boligbebyggelse ved Sabrovej i Sabro. |
| 673/18 | Plejeboliger ved Vestervang, Århus Midtby. |
| 675/19 | Erhvervsområde ved Edwin Rahrs Vej og Sintrupvej i Brabrand. |
| 677/24 | Boligområde ved Hjortshøj Møllevej i Hjortshøj. |
| 678 | Tæt-lav boligbebyggelse mellem Hørretvej og Jelshøjvej i Mårslet. |
| 679 | Boligområde ved Engskovvænget og Grenåvej i Skødstrup. |
| 680/21 | Bolig- og erhvervsområde ved Viborgvej og Sommervej i Hasle. |
| 681 | Fremtidens ejerboliger: Boligområde ved Holme Parkvej i Holme. |
| 682/22 | Butiks- og boligområde ved Silkeborgvej 340, Åbyhøj. |
| 683 | Nyt boligområde ved Klokkeskovvej og Søholmvej i Stavtrup. |
| 684/25 | Offentlig strandpark, tæt-lav boligbebyggelse og børneinstitution ved Åkrogen. |
| 685/26 | Erhvervsområde mellem Sydhavnsgade og Oliehavnsvej, Århus Havn. |
| 686 | Boligområde ved Hjelmagerparken i Løgten. |
| 687 | Boligområde syd for Vosnæsvej i Løgten. |

- 688/16 Bolig- og centerområde på hjørnet af Viborgvej og Ryhavevej i Hasle.
- 689/28 Ny kontorbygning til en samlet skatteforvaltning mv. ved Viby Idrætspark.
- 690/30 Ungdomsboliger mellem Hasle Ringvej og Gøteborg Allé på Christiansbjerg.
- 692/35 Bolig- og erhvervsområde nord for Solbjerg Hedevej.
- 693/29 Offentligt idrætsanlæg ved Indelukket/Asmusgårdsvej i Lystrup.
- 694/62 Erhvervsområde mellem Ceres Allé, Århus Å og Silkeborgvej, Århus Midtby.
- 695/36 Ny Bygade fra Bruuns Bro til Ankersgade/Søndre Ringgade, Århus Midtby.
- 696 Boligområde ved Tandervej i Mårslet.
- 697/31 Område til private ungdomsboliger ved Frydenlunds Allé/Viborgvej i Hasle.
- 698 Boligområde ved Mustrupvej i Mårslet.
- 699/37 Udvidelse af Handelshøjskolen i Århus ved Vestre Ringgade.
- 700/32 Boligområde ved J. P. Larsens Vej i Brabrand.
- 701 Boligområde ved Fløjstrupvej i Malling.
- 702 Boligområde ved Tilst Parkvej i Tilst.
- 703 Boligområde ved Indelukket i Elsted.
- 704 Område til ungdomsboliger ved Ryhavevej, Bispehaven i Hasle.
- 705/40 Område til ungdomsboliger m.v. ved Hasle Centervej, Bispehaven i Hasle.
- 706 Område til offentlige og private formål ved Stadion Allé. Atletion.
- 707/39 Renovering af facader og ny tagetage, Elstedhøj II, Lystrup.
- 708/41 Gymnasium ved Gl. Egå.
- 709/49 Boligområde syd for Svanlevvej i Kolt.
- 710/34 Boligområde mellem Søholmvej og Råhøjvej i Stavtrup.
- 711/78 Boligområde øst for Bredgade, Malling Syd.
- 713/44 Boligområde ved Lystrupvej/Mosevej i Vejlbyskov.
- 714 Multiaktivitetshus og Idrætsbørnehaven ved Åby Ringvej i Brabrand.
- 715 Boligområde ved Gl. Kirkevej i Hjortshøj.
- 716/45 Boliger ved Nordlandsvej i Vejlbyskov.
- 717/89 Boligområde mellem Århus Å og Søren Frichs Vej, Århus Midtby
- 718 Plejeboliger og børneinstitution ved Sandkåsvej i Hasle.
- 719 Bevarende lokalplan for boligbebyggelsen Tretommerparken i Risskov.
- 721/43 Boligområde øst for Lystrup Busvej i Elsted.
- 722 Ny idrætshal ved Århus Svømmestadion og F. Vestergaards Gade, Århus Midtby.
- 723/59 Boligområde ved Trankær Mosevej i Tranbjerg.
- 724/48 Nyt havnespor fra Århus H til Østhavnen.
- 725/42 Område til erhvervs-, off.- og rekreative formål mellem Lokesvej og Brabrandstien.
- 726 Bevaring af villabebyggelse. Kaserneboulevarden 23 og 25, Århus Midtby.
- 727/52 Boligområde ved Skovgårdsvænget i Tranbjerg.
- 728 Boligområde ved Bøgeskov Høvej og Onsholtvej i Viby.
- 729 Boligområde ved Sletvej i Tranbjerg.
- 730/85 Lav boligbebyggelse ved Grønvej og Sabrovej, Sabro.
- 731 Lav boligbebyggelse øst for Sabrovej, Sabro.
- 732/55 Område til offentlige formål. Hasle Lokalcenter ved Rymarken.
- 733/57 Udvidelse af Musikhuset Aarhus, Århus City.
- 734/77 Boligområde ved Vestermarken i Stavtrup.
- 735/61 Boligområde ved Asmusgårdsvej i Elsted.
- 736/74 Boligområde ved Helenelyst, storparcel 5, Brabrand.

- 737/53 Blandet bolig- og erhvervsområde ved Silkeborgvej, V. Ringgade og Daugbjergvej.
- 738/71 Boligområde vest for Virupvej i Hjortshøj
- 739/63 Etageboligbebyggelse ved Kirkegårdsvej.
- 740/68 Boligområde ved Ingerslevvej i Tranbjerg.
- 741/64 Lav boligbebyggelse Landsbyen Elsted.
- 742/69 Boligområde mellem Beder Landevej og Agernvej i Beder.
- 743/67 Plejeboliger ved Lokalcenter Rosenvang, Viby.
- 744 Nyt bassinanlæg ved Trøjborg gamle renseanlæg, Riis Skov.
- 745/83 Erhvervsområde ved Holmskovtoften i Malling.
- 747/70 Plejeboliger ved Thorsvej, Åbyhøj.
- 748/72 Plejeboliger ved Smedebroen/Gartnerparken i Trige.
- 749/73 Boligområde ved Brendstrupgårdsvej, Christiansbjerg.
- 750 Boligbebyggelse Hvidmosegård, Bjødstrupvej, Holme.
- 751 Boligområde ved Bondehaven i Skødstrup.
- 752/75 Område til boligformål og lette erhverv, Chr. X's Vej, Viby.
- 755/81 Boligbebyggelse ved Stenvej i Skåde.
- 756/79 Område til offentlige formål. Plejehjemmet Kløvervangen i Skødstrup.
- 757/80 Erhvervsområde på Østhavnen - Århus Havn.
- 758/54 Blandet bolig- og erhvervsområde syd for Finderupvej ved V. Ringgade i Åbyhøj.
- 759/54 Blandet bolig- og erhvervsområde nord for Finderupvej ved V. Ringgade i Åbyhøj.
- 760/82 Område til transporterhverv i Årslev.
- 761 Boligområde nord for Hørretløkken i Mårslet.
- 762 Boligområde ved Nymarksvej i Mårslet.
- 763 Boligområde ved Vintervej og Sommervej i Hasle.
- 764 Tæt-lav boligbebyggelse, Solbjerg Hovedgade.
- 765/86 Butikscenter ved Chr. X's Vej og Jyllands Allé i Viby.
- 767/88 Golfbane ved Lyngbygård.
- 769/91 Bolig- og centerområde ved Grenåvej og Hjelmagervej i Løgten.
- 770 Boligområde ved Tronkærvej i Skødstrup.
- 771 Boligområde ved Asmusgårdsvej i Elsted.
- 772/56 Etageboliger ved Sønderhøj i Viby.
- 773/90 Højt hus til boliger ved Ceres Allé og Århus Å.
- 774/50 Boligområde ved Snapagervej i Åby.
- 775 Boligområde vest for Højlundvej i Harlev.
- 776 Nyt boligområde syd for Tofteledet og Højvænget i Beder.
- 778/93 Boligområde ved Ny Studstrupvej i Skødstrup.
- 779/94 Område til boliger og liberale erhverv ved Silkeborgvej i Åbyhøj.
- 780 Boligområde ved Bredgade og Nyvej i Malling.
- 781/96 Kolonihaveområde ved Skjoldhøj i Brabrand.
- 785/92 Blandet bolig- og erhvervsområde ved Ravnsøvej og Voldbjergvej i Risskov
- 786/102 Ny Lisbjergskole.
- 787/98 Boligområde ved Kringelled i Gl. Egå.
- 788/99 Erhvervsområde ved Torshøjvej i Hasselager-Kolt.
- 789/101 Nyt byggeri til Dansk Plakat Museum og udvidelse af Den Gamle By.
- 793/104 Bydelscenter ved Bazar Vest, Edwin Rahrs Vej i Brabrand.
- 796/ Boligområde vest for Råhøjparken i Stavtrup.

Aktuelle lokalplanforslag med og uden tilknyttede kommuneplantillæg (Lokalplannr./Kommuneplantillæg nr. til Kommuneplan 2001)

- | | |
|--|--|
| <p>712/46 Dagligvarebutik ved Stenbækvej og J.P. Larsens Vej i Brabrand.</p> <p>753 Boligområde syd for Ormslevvej vest for Vestmarken i Stavtrup.</p> <p>754 Erhvervsområde syd for Lægårdsvej i Lystrup.</p> <p>768 Boligområde mellem Holmkærvej og Lergravvej i Trige.</p> <p>777/87 Idrætsanlæg og børneinstitution ved Virupvej i Hjortshøj.</p> <p>782 Boligområde ved Torstilgårdsvvej, Tilst.</p> <p>783/105 Golfbane mellem Holme og Tranbjerg.</p> <p>784/97 Boligområde ved Ormslevvej og Jarlsmindevej i Stavtrup.</p> <p>790/100 Boligområde ved Gustav Holms Vej.</p> <p>791/103 Tæt-lav boligbebyggelse ved Asylvej 4, Risskov.</p> <p>792 Lav boligbebyggelse øst for Randersvej i Trige.</p> <p>794 Boligområde øst for Nymarksvej i Mårslet.</p> <p>795 Boligområde syd for Pannerupvej i Trige.</p> <p>797 Parkeringshus ved Århus Sygehus, Peter Sabroes Gade.</p> <p>798 Boligområde ved Ladefogedvej i Skejby.</p> <p>799 Erhvervsområde mellem Herredsvej og Sommerlystvej i Skejby.</p> <p>800 Boligområde ved Gammel Landevej i Spørring.</p> <p>801/108 Boligområde ved Egå Mosevej i Egå.</p> <p>802 Erhvervsområde nord for Gammel Silkeborgvej, Framlev.</p> <p>803 Boligområde ved Ormslevvej 297 i Stavtrup.</p> <p>804/110 Boligbebyggelse Værkmestergade/Spa-nien, Århus.</p> <p>805/109 Område til dagligvarebutik og boliger ved Lergravvej og Randersvej i Trige.</p> | <p>806/106 Område til City-formål, ved Vesterbro Torv.</p> <p>807 Østergårdsvej, Ask Højskole.</p> <p>808 Boligområde ved Råhøjvej i Stavtrup.</p> <p>809 Boligområde mellem Skødstrupvej, Gl. Kirkevej i Hjortshøj.</p> <p>810/112 Boligområde ved Olof Palmes Alle.</p> <p>811 Boligområde mellem Odderbanen og Starupvej.</p> <p>812/118 Erhvervsområde Årslev 2. etape.</p> <p>813 Område ved Onsholtgårdsvvej i Viby.</p> <p>814/115 Erhvervsområde ved Genvejen i Viby.</p> <p>815/116 Blandet byområde på Nordhavnen (1. udbudsrunde).</p> <p>816/116 Blandet byområde på Nordhavnen (2. udbudsrunde).</p> <p>817/117 Boligområde Olof Palmes Allé.</p> <p>819 Dagligvarebutik og boliger ved Viborgvej og Stillingvej i Sabro.
Lisbjerg Erhvervspark, etape 2, Lisbjerg (ingen nummerering endnu).</p> |
|--|--|

Detailhandel

Vurdering af udviklingen

Det er byrådets vurdering, at centerstrukturen er robust og velfungerende.

En overordnet indikation på udviklingen er, at antallet af arbejdspladser i detailhandlen er vokset med lidt over landsgennemsnittet. Væksten i Århus Kommune er på niveau med København, men udviklingen ligger under niveauet i Kolding Kommune og flere andre større bykommuner, hvoraf flere har udvidet deres eksterne butikcentre kraftigt. En del af forklaringen er sandsynligvis, at butikker i Århus Kommune ikke har overtaget markedsandele fra butikker i oplandet i samme omfang som i byer, der har etableret store eksterne butikcentre. En sammenligning med Odense og Aalborg viser samme tendens.

Udvikling i arbejdspladser i hoteller og restauranter har været meget kraftig i Århus Kommune og indikerer, at udviklingen i Århus ligesom i København har taget en ny retning med styrkelse af andre former for oplevelsesbaserede erhverv.

Århus City er styrket

City har de sidste 10 år gennemgået en kraftig udvikling og fornyelse. Detailhandlen er styrket med store butikprojekter som Bruuns Galleri, Skt. Clemensborg og udvidelse af Salling samt mange mindre projekter.

Der er samlet set opført godt 60.000 m² butiksbyggeri i City i de sidste 10 år, svarende til en forøgelse på ca. 42% siden 1998, hvor detailhandlen sidst blev analyseret.

Effekterne af Bruuns Galleri er ikke undersøgt, men de vurderes at være begrænsede – både i oplandet og for det øvrige City. Bruuns Galleri fungerer primært som en fornyelse og udvidelse af Citys butiksudbud. Bruuns Galleri tiltrækker især mange unge.

I gaderne omkring Bruuns Galleri er der sket en oplomstring i handelslivet. Området er ved at specialisere sig som fødevarerområde med små

specialdagligvarebutikker, delikatessebutikker, caféer og restauranter.

Den positive udvikling i City som helhed ses også af, at Latinerkvarteret er i fortsat udvikling med nye butikker, caféer, spisesteder m.v.

Samlet har de senere års udvikling betydet, at City i dag har et væsentligt større og mere varieret butiksudbud. Der kan konstateres en forstærket specialisering i områder med forskellige profiler, hvor strøgaksen inklusive Bruuns Galleri rummer kædebutikker. Latinerkvarteret byder på selvstændige mode- og livsstilsbutikker og Frederiksbjerg er ved at udvikle sig til fødevarerområde.

Det vurderes, at City fortsat kan udvikles og intensiveres uden, at det vil medføre uacceptabel vækst i biltrafikken, men det vil kræve fortsat indsats og investeringer.

De store butikker i City

Magasin og Salling er de klart største butikker i City. Begge er på ca. 20.000 m². Herudover er der en række butikker på mellem 1.000 m² og 2.000 m², fx i Bruuns Galleri og Skt. Clemensborg.

Positiv situation i by- og bydelscentrene

Tilsvarende vurderes det, at de store bydelscentre generelt er i god drift.

Fx er Storcenter Nord blevet udvidet med 5.000 m². I de øvrige storcentre ses der en tendens mod større enheder af dagligvarebutikker eller kombinationen af et større supermarked kombineret med en discountbutik. Bazar Vest, der nu står overfor en større udvidelse, har beriget indkøbsmiljøet. Bazar Vest er desuden et vigtigt tilskud til Århus storbyprofil som indkøbsby.

Der er fortsat dagligvarebutikker i alle de øvrige by- og bydelscentre og i de lokale butikcentre.

Tilst og Viby (KvicklyXtra) som større bydelscentre

De 4 store bydelscentre – Viby Center, Storcenter Nord, City Vest og Vericentret – vurderes af have et relativt lokalt opland og har efterhånden ingen regionsmæssig betydning. De 2 centre med lavprisvarehuse – Tilst med Bilka og Viby med KvicklyXtra – vurderes aktuelt at have en oplandseffekt, der minder om de store bydelscentres. Hidtil har de to centre ikke haft en planlægningsmæssig status, der modsvarer deres størrelse. Efter at der er etableret lignende lavprisvarehuse og større udvalgsvarebutikker i og uden for nabobyerne, har begge centre et relativt lokalt opland og bør derfor klassificeres på linie med de større bydelscentre. Oplandet er dog fortsat større end de 4 bynære bydelscentres.

Bycentre, bydelscentre og lokale butikcentre

I kommuneplanen har centrene i det sammenhængende byområde hidtil været defineret som bydelscentre, mens centre i de fritliggende byer været defineret som lokale butikcentre.

Som følge af ændringen af planloven er det nødvendigt fremover at anskue centre i de fritliggende byer med et samlet potentiale på over 3.000 m² butiksareal som bycentre. Lokale butikcentre er derimod mindre butikcentre med et potentiale på maksimalt 3.000 m² butiksareal, som dækker et mere lokalt opland end bycentre og bydelscentre. I det sammenhængende byområde fastholdes betegnelsen bydelscentre for centre med potentiale på over 3.000 m² butiksareal.

Bycenter i Lisbjerg

Lisbjerg forventes at udvikle sig til et byområde med 20.000-25.000 indbyggere. Der er i tillæg til *Kommuneplan 2001* udlagt et større centerområde, der tænkes at rumme en række servicefaciliteter, herunder skole og butikker. Det vil i forbindelse med kommuneplanrevisionen blive vurderet hvilket behov for butiksareal, byudviklingen i Lisbjerg indebærer, herunder om der skal etableres et eller flere centre.

De fritliggende butikker

Uden for centrene er der et større antal fritliggende butikker, og der er siden 1998 kommet knap 20 nye til. Med en rigtig placering dækker de behovet for helt lokale indkøbsmuligheder og gør dermed dagligvareforsyningen fintmasket.

Der er ikke tegn på, at det udvidede netværk af mindre butikker har betydet noget væsentligt for de større butikker i bydelscentre. Fritliggende butikker kan især være en god ide i områder, hvor der ikke i forvejen er et bydelscenter eller et lokalt butikcenter. Men specielt discountbutikker har de senere år ønsket placeringer ved indfaldsveje og velbeliggende trafikknudepunkter uden for centrene. I nogle situationer, hvor butiksforsyningen i de tilstødende boligområder er ringe, og hvor det kan være vanskeligt at finde en central placering i boligområdet, kan der være gode grunde til at placere butikken ved trafikåren i periferien af boligområdet. I andre situationer, hvor der skabes konkurrence med eksisterende og i forhold til boligoplandet, mere velbeliggende butikker eller centre, er en sådan placering uheldig.

Butikker der forhandler pladskrævende varegrupper

Arealudlæg til butikker, der forhandler pladskrævende varegrupper i Århus, findes først og fremmest i erhvervsområderne langs de store indfaldsveje. Siden 2001 er der primært etableret nye butikker inden for brancherne, der forhandler møbler, køkkener og byggematerialer. En stor del af de nye butikker har en størrelse på omkring 1.500 m², mens enkelte møbelbutikker og byggemarkeder nærmer sig de 5.000 m², der er maksimum i den gældende planlægning. Det præciseres i den ændrede planlov, at arealudlæg til butikker i erhvervsområderne langs indfaldsvejene kun kan ske til butikker, der alene forhandler pladskrævende varegrupper. Butikker med en blanding af pladskrævende og andre varegrupper vil alene kunne placeres i City, bydelscentre og aflastningsområder.

Infrastruktur og trafik

Opfyldelse af målsætninger fra Kommuneplan 2001

Århus Kommune har i perioden siden 2001 arbejdet hen imod at opfylde de gældende mål fra *Kommuneplan 2001* på infrastruktur- og trafikområdet.

Kommuneplan 2001 fastslår, at der skal etableres en sammenhængende, trafikal infrastruktur, som sikrer god tilgængelighed for alle trafikarter. I perioden siden 2001 er Genvejen blevet anlagt, og dele af Djurslandsmotorvejen fra Søften til Skødstrup er under anlæg. Dermed er en højklaset ringforbindelse udenom Århus ved at være en realitet, når også Bering-Beder-vejen gennemføres. Desuden er dele af Herning-motorvejen anlagt og har skabt bedre forbindelse mod vest. I de centrale bydele er Værkmestergade anlagt, som er en ny adgangsvej til Midtbyen og City. På baggrund af et strategioplæg fra 2002 er der gennemført projekter for busprioritering på en række indfaldsveje i form af blandt andet busbaner – hvilket har forbedret fremkommeligheden for busserne. Endvidere er stinettet i kommunen løbende blevet udvidet til gavn for cyklisterne.

Det samlede biltransportarbejde skal – jf. *Kommuneplan 2001* – begrænses, og forholdene for den kollektive trafik og de bløde trafikarter skal opprioriteres som alternativer til privatbilismen. Det må konstateres, at biltrafikken i perioden er fortsat med at vokse. Der har ikke været den ønskede vækst i den kollektive trafik, men flere er begyndt at cykle. Der er i 2005 udarbejdet en *Trafikplan for Århus Midtby*, som på sigt skal begrænse biltrafikken i Midtbyen. Desuden er der udarbejdet en langsigtet vision for letbaner i Århusområdet, som bygger videre på Sporvognsrapporten fra 2000. Endelig er der i 2007 udarbejdet en cykelhandlingsplan, som på en række punkter skal forbedre forholdene for cyklister. Samlet er der et bredt plangrundlag for en fremtidig trafikafvikling, hvor en større del af trafikken bæres af alternative transportformer til bilen.

Også godstransporten skal effektiviseres, så specielt de centrale bydele aflastes for lastbiler. Siden 2003 er der gradvist indført en vægtbegrænsningsordning for køretøjer i Midtbyen med et standsningsforbud for køretøjer over 6 tons. Det har begrænset antallet af tunge køretøjer i City. På et mere overordnet niveau er der blevet vedtaget en lokalplan, der muliggør etablering af et landtransportcenter ved Årslev. Endvidere er der påbegyndt planlægning for en ny forbindelse til Århus Havn i form af en tunnel under Marselis Boulevard. På sigt vil en sådan ny forbindelse effektivisere godstransporten yderligere, især når alle havneaktiviteter bliver samlet i Østhavnen.

Århus Kommune arbejder – på baggrund af en samlet trafikikkerhedsbehandlingsplan – kontinuerligt på at forbedre trafikikkerheden. Gennem perioden er antallet af dræbte og svært tilskadede i trafikken reduceret så kraftigt, at målsætningen for 2012 er opfyldt.

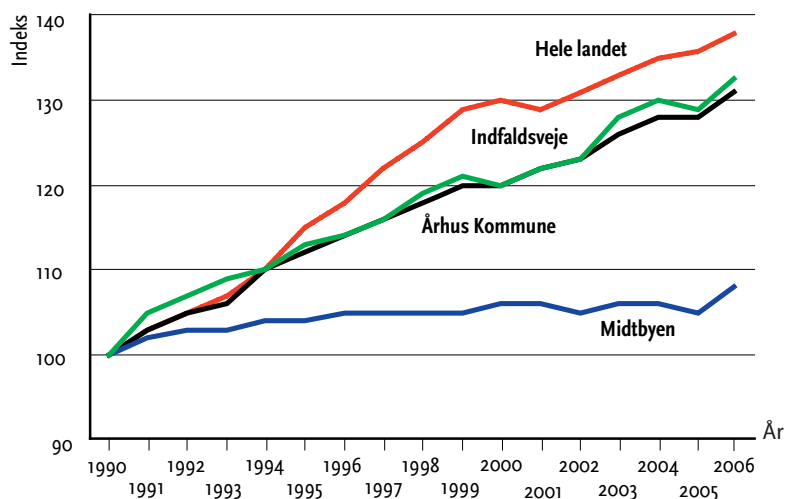
Trafikudviklingen i Århus i perioden fra 2001 til 2005/2006

I perioden fra 2001 til 2006 er biltrafikken på landsplan steget jævnt med knap 1,5% om året. Udviklingen i biltrafikken i Århus Kommune har i samme periode været mere varierende, og er samlet for perioden steget lidt mere end på landsplan. Det seneste år er der for hele vejnettet i Århus Kommune en klar tendens til stigninger, der er større end de foregående år.^{g1}

Ses der mere detaljeret på trafikudviklingen i Århus, tegner der sig forskellige billeder af udviklingen. På indfaldsvejene har der været en stigning over gennemsnittet i Århus Kommune, mens trafikken i Midtbyen er steget langt mindre og det meste af perioden har været stagnerende.

g1

Biltrafikindeks for 1990-2006



Der er flere forklaringer på udviklingen i biltrafikken:

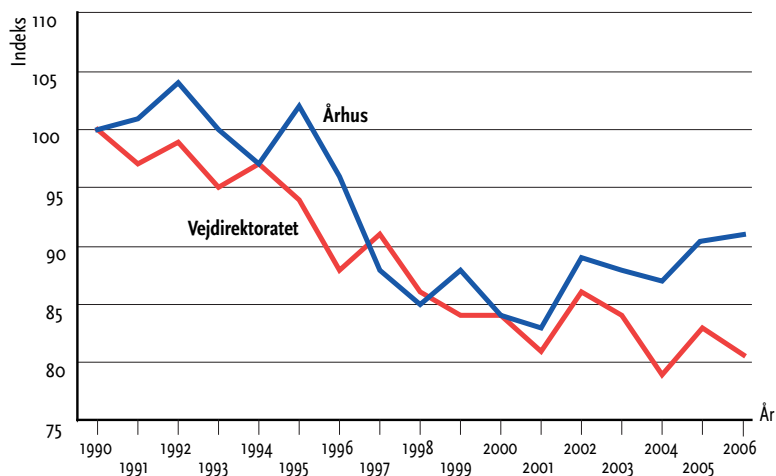
- Halvdelen af alle husstande i Århus har i dag rådighed over bil, men bilejerskabet i Århus Kommune er støt stigende. Bilejerskabet er lavest i City (ca. 25%) og stiger jævnt ud mod kommunegrænsen, hvor der er størst bilejerskab (ca. 80%).
- Mobiliteten er øget.
- Pendlingen til og fra kommunen er stigende.
- Modsat har de stigende benzinpriser været med til at dæmpe trafikudviklingen.

I samme periode har den kollektive trafik i Århus haft tilbagegang i passagertallet på ca. 1% om året frem til 2004. Fra 2004 til 2005 er passagertallet fastholdt. En del af forklaringen på det faldende passagertal er sandsynligvis stigende takster, og at udbudet ikke er væsentligt forbedret.

Cykeltrafikken i Århus Kommune viser en svagt stigende tendens de senere år, og en mere gunstig udvikling end på landsplan – udtrykt ved indekstal fra Vejdirektoratet.

g2

Cykeltrafikindeks 1990 -2006



Samlet set er cykeltrafikken i Århus steget med godt 9% fra 2001 til 2006. Cykeltrafikken er imidlertid meget vejr- og sæsonafhængig, og derfor er der forholdsvis store udsving fra år til år. Indeksen er baseret på cykeltællinger forskellige steder i Århus Kommune. g2

En del af den positive udvikling kan måske tilskrives de fortsatte forbedringer af cykelfaciliteter, som er gennemført, kombineret med den megen fokus på de positive effekter af motion. Samtidig er der stigende trængsel på vejnettet om morgenen og eftermiddagen i spidstimerne. Derfor er der formentlig flere, som vælger at cykle til og fra arbejde.

Prognoser for trafikken

Forventningen til udviklingen i biltrafikken er overordnet, at den i store træk vil være stagnerende i de centrale bydele, mens den – med en fortsat markant byudvikling – vil være stigende på indfaldsveje og ringveje i den øvrige del af kommunen. Lokalt vil der også kunne forventes stigende

trafik som følge af byomdannelse og fortætning.

Biltrafikken i de centrale bydele nærmer sig et mætningspunkt i myldretidstrafikken om morgenen og eftermiddagen. *Trafikplan for Århus Midtby* lægger op til yderligere fredeliggørelse – og i sammenhæng med en planlagt styrkelse af den kollektive trafik og cykeltrafikken – forventes en fortsat god tilgængelighed til Midtbyen at kunne ske uden store ændringer i biltrafikens omfang.

Uden for de centrale bydele og i de fritliggende bysamfund forventes fortsat stigning i biltrafikken på grund af øget bilrådighed, relativt svag dækning med kollektiv trafik og fortsat øget mobilitetsbehov.

Det løbende arbejde med busprioritering på flere af de store indfaldsveje til Århus vil øge bussernes fremkommelighed, så det i mange tilfælde vil være hurtigere at tage bussen end at køre i bil. Sammen med en realisering af letbaneplanerne forventes det – i det sammenhængende byområde – at medføre flere passagerer i den kollektive trafik.

Der er et stort potentiale for udvikling af cykeltrafikken i Århus. Cykelhandlingsplan for Århus Kommune vil rumme en række tiltag, som – hvis de gennemføres – skal medvirke til at øge antallet af cykelture markant.

Trafikmiljø

Luftforureningen fra vejtrafik øges generelt med stigende biltrafik og følger i det store hele biltrafikens udvikling – dog med en lidt lavere stigningsstakt, blandt andet som følge af løbende, teknologiske forbedringer i nye biler. Målinger af luftkvalitetsniveauet viser, at der ikke lokalt er tale om markante ændringer de senere år. Der kan ikke konstateres særlige problematiske niveauer i forhold til gældende, vejledende grænseværdier.

Den seneste støjkortlægning fra 2001 viste, at ca. 24.000 boliger (svarende til 18% af kommunens daværende boligantal) var belastet af et støjniveau mellem 55 og 65 dB(A), ca. 11.500 boliger (svarende til 8% af daværende boliger) var bela-

stet af et støjniveau over 65 dB(A). De mest støjbelastede boliger var alle beliggende i det sammenhængende byområde. I perioden fra 2004 har der via en særlig, kommunal støjpulje været ydet tilskud til støjisolerende foranstaltninger i et begrænset antal boliger.

Trafiksikkerhed

Antallet af trafikuheld med personskader i Århus Kommune har været støt faldende i perioden fra 2001 til 2005. Antallet af personskadeuheld er faldet med 36% i perioden fra 2001 til 2005. Faldet er omtrent lige stort for såvel dræbte og alvorligt tilskadekomne som lettere tilskadekomne. Det største fald er sket inden for trafikantgrupperne bilister og fodgængere.^{g3}

Udviklingen i trafiksikkerheden betyder, at Århus Kommune på nuværende tidspunkt lever op til det overordnede mål for trafiksikkerhedsarbejdet – 'Antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken skal inden år 2012 være reduceret med 40 % i forhold til 1998'.

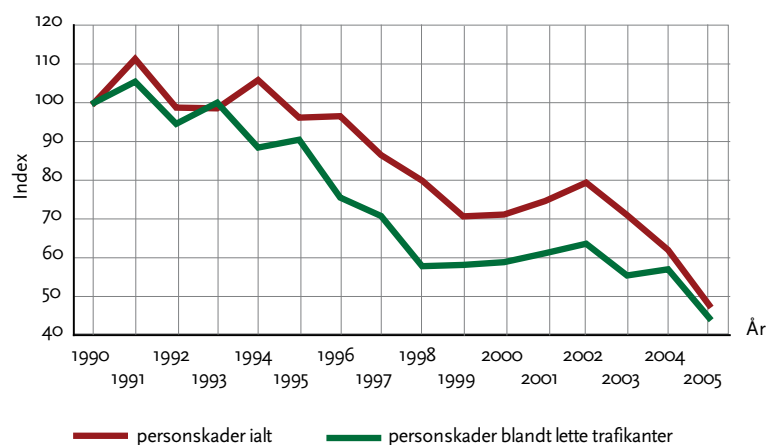
Pendling

Pr. 1. januar 2006 pendlede knap 48.000 personer til Århus Kommune. Dermed bor godt 25% af alle ca. 174.000 beskæftigede i Århus udenfor kommunen. Tilsvarende pendlede pr. 1. januar 2006 knap 26.000 personer ud af Århus Kommune. Nettoindpendlingen – på 20-22.000 personer – har i absolutte tal været nogenlunde konstant de senere år.^{g4}

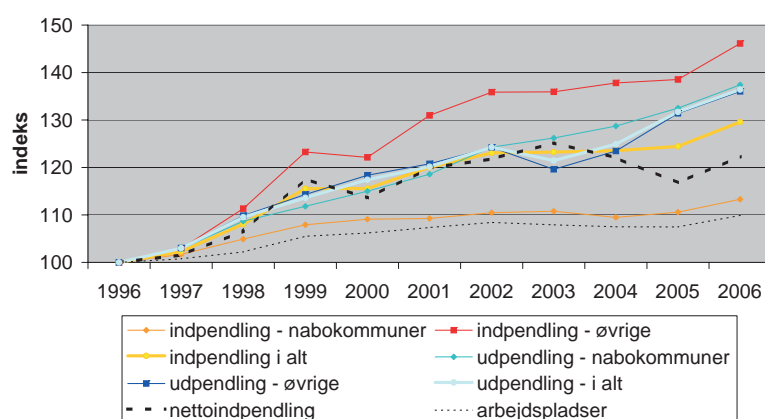
Knap 45% af indpendlerne kommer fra nabokommunerne, men udviklingen går i retningen af, at indpendlingen fra kommuner længere væk vokser hurtigst. Knap 30% af udpendlingen sker til nabokommunerne, og udpendlingen til nabokommunerne og til kommuner længere væk vokser i samme takt.

Mønstret for indpendlingen underbygges af en landsdækkende undersøgelse fra Danmarks Transportforskning, som viser, at afstanden mel-

g3



Pendling 1996-2006



lem bolig og arbejde er stadigt stigende. Over en 10-årig periode fra 1994 til 2003 er den gennemsnitlige afstand mellem bolig og arbejde på landsplan steget med ca. 15% fra 14 km. til 16 km. Gennemsnittet dækker over en ændring i bosætningsmønstret. Stadigt færre har under 12 km. til arbejde, og stadigt flere har over 25 km. Andelen af befolkningen, der har mellem 50 og 75 km til arbejde, stiger mest.

På trods af, at flere får længere til arbejde, har der på landsplan ikke været tilsvarende stigning i transportarbejdet (hvor meget der køres), fordi personer med langt til arbejde i stigende grad har hjemmearbejdsplads. For eksempel pendler kun 2/3 af personerne med mellem 100 og 150 km. dagligt mellem bolig og arbejde, mens 87% af alle med mellem 12 og 25 km. til arbejde pendler dagligt.

Kapacitet på vejnettet

Generelt er der et stigende trafikalt pres på det overordnede vejnet – indfaldsveje og ringveje. Kapacitets- eller trængselsproblemerne er karakteriseret ved at eksistere i spidsbelastningsperioder morgen og eftermiddag – i relativt begrænsede men dog forøgede tidsperioder.

Problemerne kan i mange tilfælde forekomme ret spredt på vejnettet og lokalt, hvor der er få kørebaner og kryds med begrænset kapacitet.

Baseret på relativt oversigtlige analyser af antal kørespor og rejsehastighed (og et begrænset datamateriale) – og ud fra gennemsnitsbetragtninger for længere delstrækninger – er der dog forskel på hvor store kapacitetsproblemerne i dag er på indfaldsvejene.

Der er størst kapacitetsproblemer på de nordlige indfaldsveje: Grenåvej, Randersvej-Søftenvej og Viborgvej. Problemerne er mindre på de vestlige og sydlige indfaldsveje som Silkeborgvej, Gl. Horsensvej og Oddervej. Der er færrest problemer på Skanderborgvej.

b13

De aktuelle planer for udbygning af vejnettet - Djurslandmotorvejen, udbygning af Herredsvej, forbedret havneforbindelse (Marselis Boulevard-Åhavevej) og fremtidige planer for en sydlig ringvejs-forbindelse (Beder-Bering) – vil afhjælpe kapacitetsproblemer på vejnettet. Sammen med letbaneplanerne kan vejprojekterne udgøre mere robust infrastruktur, som en kommende byudvikling kan baseres på.

Planlægning i perioden 2001 – 2006

Større planer og projekter

Siden sidste kommuneplanrevision i 2001 er følgende større planer og projekter blevet gennemført på infrastrukturuområdet.

Trafikplan for Århus Midtby

Byrådet vedtog i 2005 *Trafikplan for Århus Midtby*. Planen indeholder den fremtidige trafikstruktur for samtlige trafikarter og udgør rammen for trafikinvesteringer i Midtbyen frem til omkring 2020.

Initiativerne i planen skal sikre, at der fortsat er god tilgængelighed til Midtbyen for alle trafikarter, men det skal ske på en måde, så dele af Midtbyen kan fredeliggøres for noget af biltrafikken – dels for at skabe mere plads til den øvrige trafik, dels for at bidrage til et bedre bymiljø.

En del af planen omhandler trafikbetjening af byomdannelsesområder på De Bynære Havneare-

aler. Endvidere indgår en forbedring af vejforbindelsen til den fremtidige erhvervshavn via Marse-
lis Boulevard og Åhavevej, som efterfølgende er nøjere belyst i en VVM-undersøgelse.

Trafikplanens initiativer skal bidrage til at opfylde to konkrete trafikale mål:

- Biltrafikken på tværs af Ringgaden må ikke stige. Det skal primært ske ved at reducere den gennemkørende trafik i Midtbyen.
- En større del af den samlede trafik i Midtbyen skal foregå på cykel eller med kollektive transportmidler. Det skal primært ske ved at forbedre de fysiske forhold for busser og cykler.

Cykelhandlingsplan

Byrådet forventes medio 2007 at vedtage en cykelhandlingsplan, som skal medvirke til at få væsentligt flere til at benytte cyklen i Århus. I planen indgår en række indsatsområder og initiativer, der blandt andet omfatter udbygning og forbedring af cykelrutenettet, bedre fremkommelighed, sikkerhed og parkeringsfaciliteter for cyklister, bedre muligheder for kombinationsrejser med cykel samt bedre information omkring cyklistforhold. Hvert indsatsområde omfatter en række konkrete initiativer, der skal medvirke til den overordnede målopfyldelse.

Især udbygning af nye primære cykelruter – mellem indfaldsvejene og ud i 5-10 kilometers afstand fra centrum – vil have betydning for øget cykeltrafik og ændring af transportmiddelvalget. Det gælder fx nye ruter mod Lystrup, Lisbjerg, Tilst, Hasselager og Holme.

Vision om letbaner i Århus-området

Århus Kommune og Århus Amt udsendte i 2005 i fællesskab: *Vision om letbaner i Århus-området*. Den langsigtede vision er, at skinnebåren trafik skal være ryggraden i den kollektive trafik i Århus-området. Letbanevisionen er en fortsættelse af Byrådets principbeslutning fra 2002 om, at der på

sigt skal etableres sporvogne i Århus. Letbanevisionen udpeger et letbanenet, som bygger på det sporvognsnet, der er udpeget tidligere.

En første etape af visionen omfatter en ny 12 km lang letbanestrækning fra City, ad Nørrebrogade og Randersvej, via Århus Universitetshospital i Skejby og frem til Lisbjerg. Her forbindes letbanen til Grenåbanen via en forbindelse til Lystrup. I City forbindes letbanen til Grenåbanen og via Århus H får den forbindelse til Odderbanen. Letbanen kan således også betjene områder nordøst og syd for Århus.

Efterfølgende etaper vil blandt andet kunne omfatte linier mod Hinnerup og Hadsten samt mod Brabrand og eventuelt videre vestpå mod Harlev, Galten og Skovby.

I 2006 er udredningsarbejdet resulteret i en nærmere undersøgelse af passagergrundlaget for en første etape, samt opførelse af anlægs- og driftsøkonomiske konsekvenser.

Større gennemførte vejprojekter

I 2004 åbnede Genvejen. Vejen skaber forbindelse mellem Den østjyske Motorvej ved Åbo, Århus Syd Motorvejen og Skanderborgvej i Hasselager. Genvejen vil sammen med Den østjyske Motorvej og den kommende Djurslandsmotorvej udgøre en ny, højklasset ringforbindelse udenom Århus.

I 2003 åbnede Herningmotorvejen på strækningen til Låsby og med tilslutninger til Silkeborgvej og Edwin Rahrs Vej. Vejen er en del af en ny, højklasset forbindelse mellem Århus og Herning.

Første etape af en ny trafikvej i Banegraven (Værkmestergade) – fra Strandvejen til Frederiks Allé er gennemført. Vejen betjener blandt andet de mange funktioner på det omdannede Centralværkstedareal, herunder Bruuns Galleri.

I forbindelse med en ny boligbebyggelse i Harlev er Rødlundvej i det sydvestlige Harlev forlænget, så den via Kettingvej får forbindelse til Stillingvej. Rødlundvej er en trafikvej, som fortrinsvis skal afvikle trafik i lokalområdet.

Større projekter under afklaring eller realisering

En række større infrastrukturprojekter er påbegyndt.

Transportcenter ved Årslev

På baggrund af en VVM-undersøgelse fra 2001 er der i 2006 vedtaget en lokalplan, som muliggør første etape af et transportcenter ved Årslev. Lokalplan nr. 760 omfatter større arealer, beliggende nord for Herningmotorvejens indføring til Århus.

Senere etaper vil omfatte arealer beliggende syd for Herningmotorvejen og vest for det lokalplanlagte transportcenter.

Terminalforhold ved Århus H

Tidligere overvejelser om en ny busterminal øst for Århus H forventes i 2007 viderebearbejdet i en helhedsplan for anvendelsen af området afgrænset af Århus H, Ny Banegårdsgade, Sønder

Allé, Spanien og banearealerne. Planen skal også omfatte et dispositionsforslag for en ny busterminal.

Endvidere indgår det som et initiativ i Trafikplan for Århus Midtby, at Banegårdspladsen skal ombygges, blandt andet med bedre forhold for den kollektive trafik.

Busbaner på Randersvej-Nørrebrogade

I 2002 gennemførte Århus Kommune under sloganet *Tænk sporvogn – kør bus* et udredningsarbejde om, hvordan fremkommeligheden for den kollektive trafik kunne forbedres via busprioritering. På baggrund af dette og som forberedelse for letbanevisionens første etape har Århus Kommune igangsat et projekt for etablering af sammenhængende busbaner på Nørrebrogade – Randersvej, på strækningen fra Nørregade til Nehru's Allé. Projektet forventes færdigt i 2009.

Djurslandsmotorvejen

Det tidligere Århus Amt og Staten har i fællesskab planlagt anlæg af en ny motorvej mellem den eksisterende motorvej til Djursland ved Skødstrup og Den østjyske Motorvej ved Søften. Djurslandsmotorvejen vil – sammen med Den østjyske Motorvej, Genvejen og Århus Syd Motorvejen – udgøre en del af en højklasset ringforbindelse rundt om Århus.

Den østlige del mellem Skødstrup og Randersvej er under anlæg og forventes færdig i 2008. Den vestlige del mellem Randersvej og Søften er under projektering og afklaring – og omfatter også en ombygning af krydset mellem Randersvej og Søftenvej (IKEA-rundkørslen). Den sidste del af Djurslandsmotorvejen forventes åbnet i 2009.

Forlægning af Herredsvej

I sammenhæng med udbygning af Djurslandsmotorvejen og den planlagte udvidelse af Århus Universitetshospital i Skejby forlægges og udbygges Herredsvej. Konkret forlægges vejen vest om det udvidede sygehus og nord om Skejby Landsby med ny tilslutning til et ombygget kryds, der erstatter den nuværende IKEA-rundkørsel. Forlægningen forventes gennemført samtidig med åbningen af den vestlige del af Djurslandsmotorvejen i 2009.

Tunnel under Marselis Boulevard

Med baggrund i en masterplan for udvidelse af Århus Havn (fra 1997) er der igangsat planlægning af en forbedret vejforbindelse til Århus Havn. Hovedforslaget omfatter en udvidelse af Åhavevej til fire spor, en tunnel under Marselis Boulevard fra vest for Skanderborgvej til øst for Strandvejen og en opretholdelse af fire spor i terræn på Marselis Boulevard.

Byrådet forventes medio 2007 forelagt VVM-redegørelse samt kommuneplantillæg med henblik på offentlig fremlæggelse. Det samlede anlæg forventes færdigt i 2014/2015.

Vej i Banegraven – Værkmestergade

2. etape af Værkmestergade er under anlæg og forventes færdig i slutningen af 2007. Projektet omfatter en ny 2 sporet trafikvej i forlængelse af den allerede anlagte østlige del mod Strandvejen og videre frem til Ringgadebroen og Søndre Ringgade.

Nyt havnespor

Med baggrund i Infrastrukturudvalgets handlingsplan fra 2000 er der planlagt og projekteret et nyt godsspor fra Århus H til den nye Østhavn. Projektet er koordineret med helhedsplanen for De By-nære Havnearealer og forløber fra Århus H over Spanien på en ny bro, på tværs af Midtkraftarealet på bro/dæmning til Sydhavnsgade i terræn. Godssporet krydser Sydhavnsgade ved Marselis Boulevard udmunding på havnen og forløber herefter i nordsiden af Østhavsvej. Anlægget forventes påbegyndt i 2007.

Det åbne land

Redegørelsen om det åbne land indeholder et resumé af en analyse af brug af og holdninger til det åbne land, en gennemgang af beskyttelses- og benyttelsesinteresserne i det åbne land i Århus Kommune, en vurdering af, hvordan det er gået med at opfylde målene om det åbne land i *Kommuneplan 2001*, en oversigt over Århus Kommunes nye opgaver i det åbne land, samt en oversigt over sektorplaner, redegørelser m.v. fra det tidligere Århus Amt, som også indgår som baggrundsmateriale for planstrategien for det åbne land.

Åben land-undersøgelse – elektronisk borgerpanel

Som baggrund for udarbejdelsen af Planstrategi 2008 er der via det elektroniske borgerpanel gennemført en analyse af brug af og holdninger til det åbne land og de grønne områder i Århus Kommune. Det har været muligt at sammenligne med data for hele landet. Resultaterne af undersøgelsen fremgår af *Borgernes holdning til åbent land og grønne områder – i Århus og på landsplan*, Århus Kommune, 26. marts 2007. Undersøgelsen er udført af Epinon og består af en webbaseret spørgeskemaundersøgelse blandt 1.373 repræsentativt udvalgte borgere i Århus Kommune og 1.000 borgere fra hele landet. Det følgende indeholder en kort beskrivelse af analysens hovedresultater.

Århus Kommune opleves som en grøn kommune

Når byens størrelse tages i betragtning, bor århusianerne tæt på grønne områder eller det åbne land. 70% af borgerne i Århus Kommune oplyser, at de har mindre end 500 m til et grønt område eller det åbne land og for 23% er afstanden mindre end 100 m. Århusborgerne bor længere fra grønne områder end borgere i hele landet. Men århusianerne har samme udprægede oplevelse af, at have nærhed til grønne områder, som danskere samlet set. Knap 90% oplever, at deres lokalområde i høj eller nogen grad er forsynet med grøn-

ne områder, og trods Århus' størrelse betegner 95% af borgerne Århus som en grøn kommune.

De nære områder og de højprofilerede områder i høj kurs

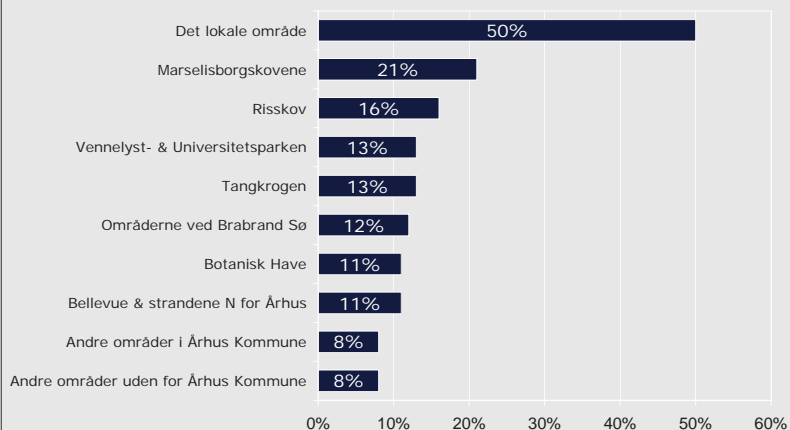
Brugen af de grønne områder og det åbne land er i høj grad knyttet til nærområderne. 9 ud af 10 af borgerne i Århus Kommune færdes oftest i grønne områder indenfor Århus Kommune. 'Det lokale område' er den klart mest benyttede område-type. Halvdelen af Århusborgerne benytter det lokale grønne område mere end 1 gang om måneden. 'Marselisborgskovene' er det hyppigst benyttede enkeltområde, og det er imponerende at 21% svarer, at de benytter området mere end 1 gang om måneden. Herefter følger Risskov, Vennelyst- og Universitetsparken, Tangkrogen og Brabrand Sø, Botanisk Have samt Bellevue og strandene nord for Århus som de mest benyttede områder. De store besøgstal i de grønne områder og tilstedeværelsen af Marselisborgskovene, Risskov og andre bynære, synlige og højprofilerede grønne områder vurderes som den sandsynlige baggrund for, at Århus trods byens størrelse opfattes som en grøn kommune.

g4

Lokale grønne områder af høj kvalitet, daglig motion og afslapning

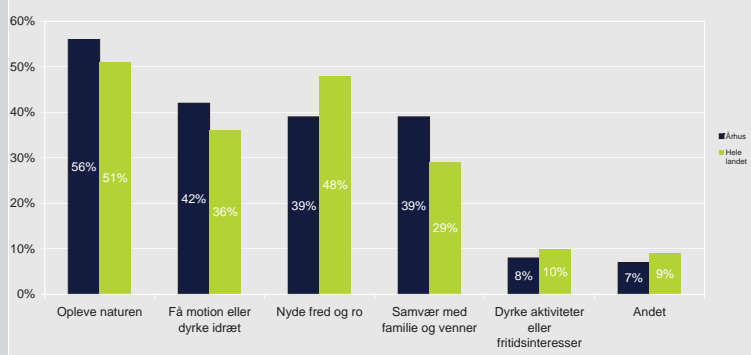
Som årsag til at benytte de grønne områder og det åbne land nævnes først og fremmest at opleve naturen og i næste række at dyrke motion, nyde fred og ro og at være sammen med familie og venner. Andre årsager som fx at dyrke bestemte aktiviteter eller fritidsinteresser har mindre betydning. Århusborgernes begrundelser svarer stort set til landsgennemsnittet. En lidt større del af Århusborgerne lægger dog vægt på naturoplevelser, motion og samvær end landsgennemsnittet. Resultaterne peger for det første på, at besøg i grønne områder eller det åbne land ikke kan erstattes af bytilbud, da oplevelse af naturen og af fred og ro spiller en stor rolle. Med de mange, der benyt-

Hvor ofte benytter du dig af følgende områder? (brugere af området mere end 1 gang om måneden)



ter de grønne områder og det åbne land til motion og idræt, spiller områderne desuden en vigtig sundhedsrolle, og der er også et væsentligt socialt aspekt ved besøgene i de grønne områder og det åbne land.^{g5}

Hvad er oftest grunden til, at du færdes i de grønne områder?



Både Århusborgere og borgere på landsplan vurderer, at de vigtigste kvaliteter ved de grønne områder er, at de er smukke og fri for støj. Ønsket om, at områderne skal være 'smukke', indebærer blandt andet, at det er nødvendigt med en vis plejeindsats. Vild natur foretrækkes ikke altid.

Hvor ofte borgerne benytter de grønne områder eller det åbne land afhænger først og fremmest af områdernes kvalitet og af afstanden og tilgængeligheden til områderne.

Gåturen er den langt mest almindelige aktivitet i de grønne områder, men der er også mange der cykler eller løber eller kører igennem områderne på vej til arbejde eller andre ærinder.

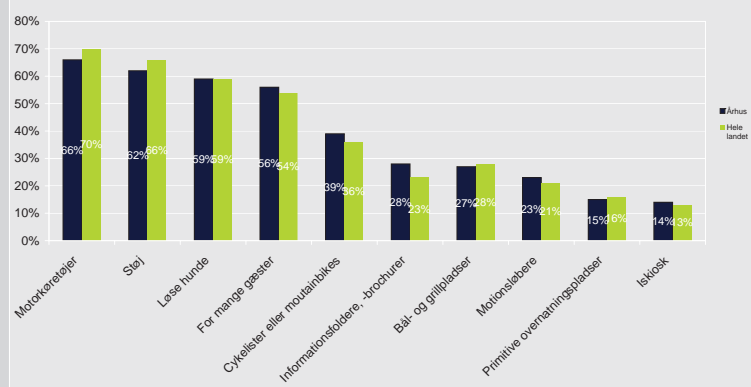
Oplevelsen af gener under besøg i de grønne områder og det åbne land knytter sig først og fremmest til motorkøretøjer, støj og løse hunde, og der er en oplevelse af for mange gæster i nogle områder.⁶

Det samlede billede er, at tilstedeværelsen af et lokalt grønt område eller adgang til det åbne land i nærområdet har stor betydning for den enkelte. Den daglige gåtur, muligheden for at opleve naturen tæt på, dyrke motion og være sammen med familie og venner i grønne omgivelser er i høj kurs. Der er tale om hensyn, som planlægningen kan medvirke til at opfylde.

Nærhed til skove og kyster foretrakkes

Der er også en undersøgelse af, hvilke typer af grønne områder, borgerne foretrækker at have nærhed til. Skove og kyst er de mest foretrukne naturtyper, og i næste række kommer parker og natur- og vådområder. Landbrugslandet er lavere prioriteret af Århusborgerne, mens en større andel på landsplan foretrækker nærhed til landbrugslandet. Resultatet kan ses i sammenhæng med landsdækkende undersøgelser, der påviser betydningen af nærhed til skov og natur for attraktiviteten af byområder. Skovenes popularitet og effekt på byområdernes attraktivitet og den store betydning og brug af det lokale grønne område kan indbygges i den kommende skovrejsningsplan, som

Gener når man benytter grønne områder



Århus Kommune skal have udarbejdet. Der kan arbejdes bevidst på at placere skov tæt på boligområder, som mangler nærhed til skov eller grønne områder, og skov kan være med til at øge bestemte områders attraktivitet.

g7

De grønne områders har stor betydning for valg af bosted

De grønne områder spiller en meget vigtig rolle for Århus attraktivitet som bosted. En analyse af Århusborgernes holdninger til bosætning viser, at 'kort afstand til skov eller grønne områder' efter 'størrelsen af boligarealet' har størst betydning for tilfredsheden med boligen. 'Ønske om mere naturskønne omgivelser' er det hyppigste svar på spørgsmålet om, hvad der kunne få folk til at flytte.

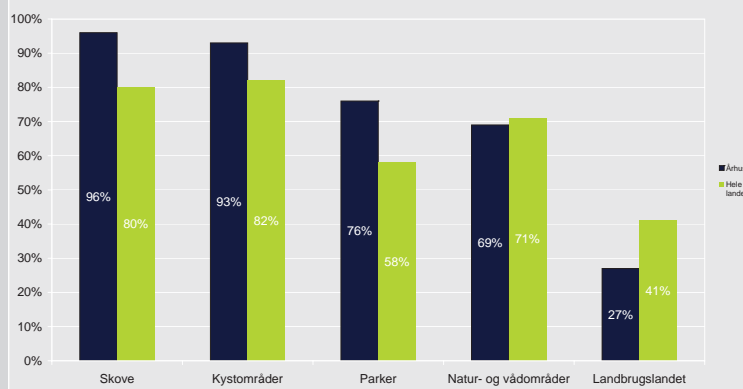
g8

Ønske om information

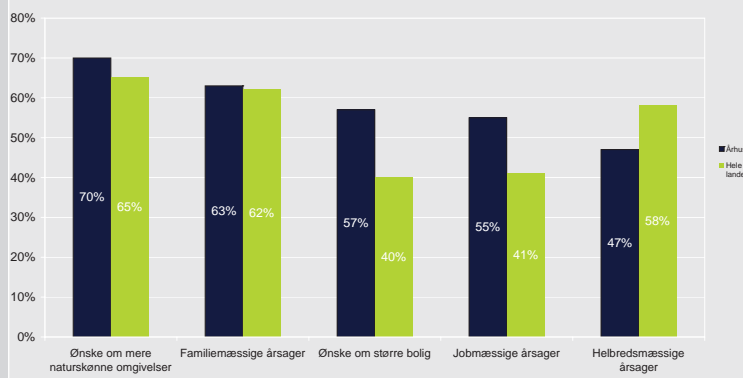
Hver 5. borger i Århus Kommune kender til Natur og Miljø hjemmeside, og vurderer den samlet set som god. Omkring hver 3. borger i kommunen benytter sig af andre informationskilder til at finde information om de grønne områder i Århus Kommune.

1/3 af borgerne i Århus Kommune er interesseret i en dynamisk hjemmeside, hvor man selv kan lægge oplevelser og viden ind, samt læse andres indlæg.

Hvilke grønne områder foretrækker du at have nærhed til?



Hvad kunne få dig til at flytte?



Beskyttelsesinteresser i det åbne lands planlægning

Det følgende indeholder en gennemgang af beskyttelsesinteresserne i det åbne land i Århus Kommune. Beskrivelsen er hovedsageligt baseret på regionplanlægningen og de bagvedliggende sektorplaner og redegørelser.

Naturområder og mulige naturområder

b14

Naturområderne omfatter områder, der ifølge Naturbeskyttelseslovens § 3 er beskyttet mod ændringer. Det gælder heder, overdrev, enge, strandenge, moser, vandhuller, vandløb og søer.

Der er udpeget en række 'mulige naturområder', som er landbrugsarealer, der i dag er i omdrift (dvs. arealer der pløjes hvert år eller med få års mellemrum), men hvor naturindholdet kan øges ved at tage arealerne ud af omdrift. De mulige naturområder knytter sig primært til lavbundsområder. Mange ligger i tilknytning til vandløb og søer. Ekstensivering af landbrugsdriften i områderne vil også få betydning for vandkvaliteten, da udvaskning og afstrømning af overskudsgødning nedsættes. En del af de mulige naturområder er vandlidende. Naturgevinsten vil her være høj set i forhold til produktionstabene ved ekstensivering af landbrugsdriften.

Formålet med udpegning af naturområder og mulige naturområder er at beskytte naturindholdet i det åbne land og at skabe sammenhængende strukturer af områder i naturtilstand eller halvkultur.

Regionplanlægningen, lovgivningen, forskellige statslige politikker, EU-politikker m.v. går ud på, at det samlede areal af beskyttede naturtyper ikke må formindskes, men tværtimod øges gennem naturgenopretning og udtagning af mulige naturområder af omdrift.

Spredningskorridorer og spærringer

b15

Dannelsen af en sammenhængende grøn struktur af naturområder har stor betydning for spredning af det vilde dyreliv i det åbne land. Her tænkes først og fremmest på større pattedyr som odder, grævling og mår dyr, men også andre arter vil have glæde af sammenhængende naturområder.

Spredningskorridorerne ligger inden for naturområder og mulige naturområder og knytter sig primært til ådalene.

En række steder gennemskæres spredningskorridorerne af større veje og jernbaner, som kan hindre dyrenes fri passage. Det er vigtigt, at spærringerne i videst mulig omfang afhjælpes med faunapassager.

Internationale beskyttelsesområder

b16

Inden for Århus Kommune er der udpeget 4 internationale naturbeskyttelsesområder – 3 EF-habitatområder og 1 Ramsar-område.

Områdernes naturkvaliteter skal sikres mod forringelser. Det skal også sikres, at aktiviteter uden for områderne ikke medfører negative påvirkninger i de udpegede naturområder.

Senest i 2009 skal der foreligge bindende forvaltningsplaner for de udpegede områder.

Landskab

b17

KLandskabet er resultat af naturgivne forudsætninger og menneskelig aktivitet. Landskabet i Århus Kommune præges i stigende grad af storbyens nærhed. Ændringer i arealanvendelsen i det åbne land – først og fremmest udviklingen inden for jordbruget – sætter også sit præg på landskabet.

Landskaber med stor oplevelsesværdi i form af særlige kulturhistoriske spor, landskaber med stort indhold af geologiske, naturmæssige og visuelle kvaliteter er vigtige at sikre. *Kommuneplan 2001* rummer derfor en udpegning og fastholdelse af særlig oplevelsesrige landskaber.

b14

Kort over Naturområder og mulige naturområder indsættes

fig.1. rød naturområder

blå mulige naturområder

fig.2 naturarealernes udstrækning i forskellige kommuner

b15

Kort over Spredningskorridorer og spærringer indsættes

fig 2. rød spredningskorridorer

blå spærringer

b16

Kort over Internationale beskyttelsesområder indsættes

fig.3 internationale beskyttelsesområder

b17

Kort over Landskabelige interesseområder indsættes

fig.3. brun landskabelige interesseområder

I *Kommuneplan 2009* bliver hele det åbne land underkastet en landskabsvurdering med henblik på en detaljeret varetagelse af landskabsinteresserne i planlægningen fremover.

I de udpegede landskabsområder må der generelt ikke ske byudvikling, og der skal tages særlige hensyn ved placering af byggeri og tekniske anlæg. Nyt byggeri bør som hovedregel ske i tilknytning til eksisterende byggeri.

Geologi

b18

Områder med særlig geologisk interesse omfatter større områder, hvor terrænformerne afspejler landskabets tilblivelse eller blotlagte aflejringer.

Regionplanretningslinierne for områderne går ud på, at de skal friholdes for bebyggelse og beplantning, som kan sløre landskabsformerne. Mange af de geologiske interesseområder har stor rekreativ værdi på grund af de særprægede landskabsformer.

Kulturmiljøer

b19

Det danske landskab er et kulturlandskab, som rummer et utal af kulturhistoriske spor fra de tidligste bosættelser til i dag. Nogle spor tegner sig tydeligt i landskabet – fx gravhøjene og landsbykirkerne – mens andre er usynlige. I kommuneplansammenhæng er det en forudsætning, at kultursporene er synlige og kan afgrænses. Det er forudsætningen for at kunne administrere beskyttelsen af det udpegede kulturmiljø.

Formålet med udpegningerne er at hindre, at byggeri eller tekniske anlæg skal forringe eller ødelægge væsentlige repræsentative og eggestyriske kulturmiljøer. Det medfører ikke, at de udpegede områder skal fastholdes uden ændringer, men at ændringerne skal ske på en måde, der respekterer det kulturhistoriske spor

Kommuneplan 2001 rummer ikke samtlige bevaringsværdige kulturmiljøer i det åbne land. Der findes mange andre kulturhistoriske spor, som er beskyttet på andre måder. For eksempel er skjulte

arkæologiske spor beskyttet af Museumsloven.

Udpegningen bygger på *Kulturhistorisk redegørelse 2005* udarbejdet af Århus Amt december 2005.

Grundvand

Sikring af rent grundvand på kort og langt sigt er en vigtig opgave, idet drikkevandsforsyningen i Århus Kommune udelukkende stammer fra grundvand.

Mere end 75% af det åbne land i Århus Kommune er i *Regionplan 2005* udpeget som område med særlige drikkevandsinteresser. Det betyder, at både den nuværende og kommende forsyning af drikkevand skal kunne finde sted i disse områder, og at der derfor sker en skærpet beskyttelse af grundvandet.

b20

Overfladevand – Søer, vandløb og kystområder

Størstedelen af det grundvand, som indvindes til drikkevand, bliver dannet fra nedbør i det åbne land. Nor-malt renses vandet på vej ned igennem jordlagene. I områder, hvor undergrunden hovedsagelig består af sand, renses vandet meget dårligt, og grundvandsressourcen er sårbar. Arealanvendelsen i det åbne land har derfor stor betydning for, hvordan kvaliteten af det nydannede grundvand bliver. Udpegning af nye områder til natur, skov, og rekreative områder kan aktivt bidrage til grundvandsbeskyttelsen, især i områder, der er særlig sårbare overfor forurening.

Den nødvendige beskyttelse af grundvandsressourcerne beskrives i de indsatsplaner, som bliver lavet for alle områder med særlige drikkevandsinteresser, det vil sige størstedelen af det åbne land i Århus Kommune.

For at leve op til EU's vandrammedirektiv skal staten udarbejde såkaldte vandplaner i løbet af 2009. I vandplanerne bliver der stillet krav om, hvilken kvalitet grundvandet skal have. Igennem konkrete handlingsplaner, som kommunen skal lave i løbet af 2010, bliver det kommunens opgave

b18

Kort over Geologiske interesser indsættes
fig.5 geologiske interesser

b19

Kort over Kulturmiljøer indsættes
fig.6 Kulturhistoriske interesser
rød kulturhistoriske interesseområder
lyserød kirkeindsigtsområder
trekant kirker med indsigt

b20

Kort over Særlige drikkevandsinteresser indsættes
fig 7 særlige drikkevandsinteresser

at sørge for, at de ønskede kvalitetsmål opnås.

Overfladevandet i søer, vandløb og kystområder er væsentlige naturelementer som definerer livsbetingelserne for dyr og planter, samtidig med at de tjener som økologiske forbindelser mellem forskellige naturtyper. Overfladevandet har sammen med de nære omgivelser, som fx enge, desuden stor rekreativ værdi for indbyggerne i kommunen.

Kvaliteten af vandet i vandløb og søer er især påvirket af spildevandsafledning i det åbne land og afstrømning af næringsstoffer fra dyrkede arealer. Retningslinierne for beskyttelsen af overfladevand er fastlagt i den kommunale (og regionale) planlægning.

I Århus Kommunes spildevandsplan er det fastlagt, hvordan afledningen af spildevand i det åbne land skal foretages. I oplande til vandløb og søer, som ikke overholder regionplanens målsætninger, skal spildevandet ifølge spildevandsplanen således renses bedre, så forureningen reduceres.

Vandføringen i vandløbene bliver påvirket af den intensive indvinding af grundvand, der foregår omkring Århus. Indvindingen betyder, at vandføringen i vandløbene især om sommeren er reduceret betydeligt. For at imødegå dette, lægges der i Århus Kommunes vandforsyningsplan vægt på, at indvindingen af grundvand sker med hensyntagen til naturen.

I vandplaner, som staten skal udarbejde i løbet af 2009, bliver der stillet krav om, hvilken kvalitet overfladevandet skal have. Igennem konkrete handlingsplaner, som kommunen skal lave i løbet af 2010, bliver det derefter kommunens opgave at sørge for, at de ønskede kvalitetsmål opnås.

b21

Benyttelsesinteresser i det åbne lands planlægning

Det følgende indeholder en gennemgang af benyttelsesinteresserne i det åbne land i Århus Kommune. Beskrivelsen er ligesom for beskyttelsesinteresserne hovedsageligt baseret på regionplan-

lægningen og de bagvedliggende sektorplaner og redegørelser.

Jordbrugsområder

b22

Jordbrugsområder omfatter landbrug, gartnerier og skove. Agerjord i omdrift er den altovervejende arealanvendelse i det åbne land. Dyrkningsjorden skal forbeholdes jordbrugsformål. Prioritering af jordbrugsinteresserne udelukker ikke forpligtelsen til at varetage miljøhensyn, såsom beskyttelse af grundvand, overfladevand og natur.

Ved ændringer af husdyrholdet på en landbrugsbedrift, skal der, afhængig af det ansøgte, gives en tilladelse eller en miljøgodkendelse af bedriften. Miljøgodkendelsen skal sikre, at udviklingen af husdyrproduktionen kan ske på et bæredygtigt grundlag i respekt for menneskers livsvilkår og uden en væsentlig påvirkning af natur, miljø og landskab.

Det kan heller ikke udelukkes, at jordbrugsområder inddrages til andre formål fx byformål. I de tilfælde lægges vægt på:

- at der ikke forbruges mere landbrugsjord end nødvendigt
- at der i videst mulig omfang tages hensyn til de berørte landbrugsejendomme,
- at der sikres passende afstand til eksisterende landbrug, så miljøkonflikter så vidt muligt undgås, og
- at der bevares større samlede jordbrugsområder.

I de tilfælde byggeri til jordbrugsformål kræver tilladelse, skal der foretages en konkret vurdering af jordbrugsinteresserne i forhold til beskyttelsesinteresser så som natur, landskab, miljø og kulturhistorie.

b21

Kort over Overfladevand indsættes

fig. 7 overfladevand

blå – målsatte vandløb

rød – rørlagte vandløb

lilla - hovedvandskel

lyseblå – målsatte søer

b22

Kort over Jordbrugsområder indsættes

fig.8 jordbrugsområder

Skovrejsning

b23

Regeringen har besluttet, at skovarealet i Danmark skal fordobles over en periode på 80-100 år.

Århus Kommune rummer mange attraktive og velbesøgte skove, især Marselisborgskovene og Risskov. Men i forhold til landsgennemsnittet er Århus en skovfattig kommune. Siden 1990 er det offentlige skovareal i Århus Kommune dog fordoblet.

Skove beskytter grundvandsressourcerne, skaber nye friluftsområder og fremmer naturindholdet i landskabet.

Udpegnings af skovrejsningsområder danner grundlag for statslig og kommunal skovrejsning samt for offentlig støtte til privat skovrejsning.

Udpegningsgrundlaget af nye skovrejsningsområder er at skabe nye bynære skove, forbedre landskabsoplevelsen samt at beskytte kildepladsområder for drikkevand.

Områder hvor skovrejsning er uønsket.

I nogle områder i det åbne land er skovrejsning uønsket. Det kan dreje sig om landskaber med geologiske interesser, eller værdifulde naturtyper og kulturlandskaber, som vil blive sløret af skovrejsning. Det kan eksempelvis dreje sig om enge, overdrev, kirkeindsigter eller herregårdslandskaber.

Skovrejsning på landbrugsejendomme i disse områder er ikke tilladt.

Friluftsliv

b24

De bynære landskaber har stor betydning for bybefolkningens friluftsliv. Attraktive bynære landskaber og natur spiller en stigende rolle som forudsætning for storbyens tiltrækningskraft for nye borgere og dermed byens fortsatte udvikling. Således er nærhed til attraktive naturområder en af de vigtigste faktorer for befolkningens valg af bolig. Byens mange grønne kiler er en afgørende forudsætning for, at Århus opfattes som en stor by, hvor afstanden mellem by og land er meget kort.

Det er derfor vigtigt, at de grønne kiler forbliver ubebyggede og videreudvikles til gavn for friluftslivet.

En god adgang til de bynære landskaber for lette trafikanter vil på en enkel måde forbedre bybefolkningens rekreative muligheder uden at skabe mere biltrafik.

Især overgangszonen mellem by og land rummer via udbygning af bestående stier og markveje mulighed for nye oplevelser, motion og frisk luft i hverdagen tæt på boligen. Endvidere skal et sammenhængende rekreativt stinet i det åbne land gøre det muligt at nå større naturområder, skove, strande m.v.

På baggrund af en særskilt debat om placering af nye golfbaner i Århus Kommune har byrådet i marts 2004 fastlagt et sæt kriterier, som skal være opfyldt, før der kan igangsættes en detailplanlægning for nye golfbaneanlæg. Det handler dels om at sikre et planlægningsmæssigt grundlag for

b23

Kort over Skovrejsningsområder og skovrejsning uønsket indsættes

fig.9. skovrejsning / uønsket skovrejsning

grøn eksisterende skove

gul udpegede skovrejsningsområder

rød områder hvor skovrejsning er uønsket

b24

Kort over Bynære landskaber med friluftsimteresser indsættes

g9

**Delmål i
Kommuneplan 2001**

**Planer og projekter
i perioden 2002-2006**

De naturmæssige værdier og den biologiske mangfoldighed skal værnes og styrkes.

Naturgenopretningsprojektet Årslev Engsø blev afsluttet i 2003.
Naturgenopretningsprojektet Egå Engsø blev afsluttet i 2006.
Naturgenopretningsprojektet Voldbækken blev gennemført i 2005.
Naturgenopretningsprojektet Yderup Bæk blev gennemført i 2006.

De bynære landskaber skal gøres tilgængelige for rekreativ udnyttelse.

Landskabsplan for Egådalen er under udarbejdelse. Hensigten er dels at sikre det åbne landskab, dels at gøre det tilgængeligt for lette trafikanter fra de omkringliggende byområder.

Skovarealet skal udvides. Nye skove placeres dels tæt på boligområder, som ikke i forvejen har skove i nærheden, så de tjener rekreative funktioner, dels skal skovene beskytte grundvandet.

I 2002 indgik Århus Kommune og Skov og Naturstyrelsen en samarbejdsaftale om ny skov på 304 ha. ved Solbjerg. Skoven ligger oven på et kildepladsområde for drikkevand. Skoven anlægges af Staten.
Skovrejsningsområdet True Skov er udvidet nordvest for Lyngby. Området ligger delvist på tynde lerlag. Århus Kommune har nyanlagt eller ler opkøbt til skov sammenlagt 33 ha. i perioden 2002-2006.

Der skal skabes god tilgængelighed mellem by og land

Der er anlagt følgende nye naturstier:

- Sti omkring Årslev Engsø.
- Natursti fra Mårslet til Vilhelmsborg Skov.
- Naturstier i Langdalen
- Sti omkring Egå Engsø under dannelsen.
- Der er indgået aftale med DSB om at føre Brabrandstien under Ringgadebroen.

Der skal skabes bedre rekreative færdselsmuligheder i det åbne land.

Et rekreativt cykelrutenet er indarbejdet i Cykelhandlingsplanen.

Der skal gøres en særlig indsats for at sikre et vel fungerende vandmiljø. Det gælder såvel grundvand som overfladevand.

Sikring af overfladevand:

- Spildevandsplan 2006-2009
- Årslev Engsø
- Egå Engsø
- Naturgenopretning af Voldbækken

Sikring af grundvand:

- Skovrejsning i Solbjerg
- Udvidelse af True Skov

den enkelte golfbanes funktion, drift og udvikling, dels at arealet ikke er vitalt i forhold til landbrugsinteresser, og dels at sikre en vis spredning af golfbaneanlæggene i kommunen. Endvidere stilles der krav til nye baneanlægs disponering i forhold til naturinteresser og drikkevandsinteresser.

Når det drejer sig om støjende fritidsanlæg er det fremover kun i begrænset omfang muligt planmæssigt at reservere arealer til sådanne nye anlæg i Århus Kommune. Byrådet har i december 2006 besluttet, at alene et areal ved Lystrupvej kan anvendes til støjende fritidsaktiviteter som fx modelflyvning, kortdistanceskydning og flugtskydning. Samtidig vedtog Byrådet, at der i relation til motorsporten kan indledes et samarbejde med Djursland Motor Klub Autosport og relevante myndigheder om eventuel etablering og drift af en fælles motocrossbane og en gokartbane på den gamle militærlufthavn i Tirstrup.

Den grønne hovedstruktur og det åbne land

Den grønne hovedstruktur har siden 1980'erne været et vigtigt redskab for fastholdelsen af de grønne kiler som ubebyggede grønne områder, der strækker sig langt ind i byen. Selv om byen er vokset sikrer de grønne kiler, at afstanden mellem by og land er kort.

I perioden er der gennemført en række planlægnings- og anlægsopgaver med henblik på realisering af målsætningerne i *Kommuneplan 2001*. Se skemaet til venstre. [g9](#)

Der er gennemført følgende ændringer i Den grønne Hovedstruktur. Se skemaet øverst til højre. [g10](#)

Vurdering af status i forhold til mål

Perioden har været kendetegnet af store naturgenopretningsprojekter i de bynære landskaber. Projekterne har resulteret i dannelsen af 2 søer på hver ca. 100 ha. samt 5 mindre søer og restaure-

ring af en vandløbsstrækning på ca. 3 km. Projekterne har ud over det natur- og miljømæssige sigte desuden haft til formål at skabe attraktive rekreative områder.

Egå Eng sø er beliggende centralt i den nordlige del af Århus. Søen adskiller store byområder Lystrup og Vejlbj, og vil derved blive et vigtigt rekreativt område i Nordbyen.

Nye planopgaver i det åbne land

Med kommunalreformen overtog Århus Kommune en række myndighedsopgaver i det åbne land som følge af, at Amterne blev nedlagt med udgangen af 2006. Kommuneplanen skal derfor indeholde de planopgaver i det åbne land, som hidtil har været løst gennem regionplanen.

I den gældende *Kommuneplan 2001* udstikker den grønne hovedstruktur de overordnede retningslinier for udviklingen i det åbne land. Udpegningsgrundlaget for den grønne hovedstruktur har været landskabelige, naturmæssige og friluftsmæssige kriterier. Desuden rummer *Kommuneplan 2001* en skovplan, der angiver, hvor nye kommunale skovområder skal placeres.

De nye planopgaver, der overtages fra amtet fremgår af skemaet på næste side. [g11](#)

g10

Ændring

Begrundelse

Indskrænkning af den grønne hovedstruktur nord og øst for Brendstrup.

Udvidelse af Århus Universitetshospital i Skejby.

Indskrænkning af den grønne hovedstruktur vest for Lyngby.

Anlæggelse af golfbane på Lyngby gårds jorder. Ændringen vurderes ikke at forringe det naturmæssige og landskabelige indhold, idet naturindholdet i området øges.

Indskrænkning af den grønne hovedstruktur i Skjoldhøjkenen.

Etablering af et nyt kolonihaveområde på 29 haver.

Emne	Indhold
Naturbeskyttelse	Beliggenhed af naturbeskyttelsesområder, herunder områder med særlig naturbeskyttelsesinteresser (Natura 2000 områder), økologiske forbindelser og potentielle naturområder. Der skal foretages en afvejning af beskyttelses- og benyttelses hensyn af naturområderne i det åbne land.
Vandløb, søer og kystvande	Kommunerne kan nu fastsætte retningslinier for anvendelsen af vandløb, søer og kystvande. Statslige vandplaner vil fra udgangen af 2009 være bindende for blandt andet kommuneplanlægningen.
Nye vådområder	Kommuneplanen kan udpege arealer, der skønnes egnede til at genoprette som vådområder. Genopretning af nye vådområder indgår blandt andet i aftalen om Vandmiljøplan III.
Skovrejsning og uønsket skovrejsning	Udpegning af skovrejsningsområder danner udgangspunkt for offentlig skovrejsning samt tilskud til privat skovrejsning. Uønsket skovrejsning angiver områder, hvor skovrejsning ikke må gennemføres.
Landskab	Landskabelige bevaringsværdier knytter sig til karakteristiske og oplevelsesrige landskaber, fx landskabskiler og bynære landskaber med smuk natur eller landskabsselementer som dale, bakker og kystområder. De landskabelige værdier skal sikres i kommuneplanen.
Geologi	Områder med geologiske bevaringsinteresser, som er udpeget i Regionplanen, skal fastholdes i kommuneplanen
Kulturhistorie	Udpegning af værdifulde kulturmiljøer i det åbne land indgår nu sammen med bevaringsværdige kulturmiljøer i byen i den kommunale planlægning.
Jordbrug	Kommuneplaner skal fremover indeholde retningslinier for varetagelse af jordbrugsmæssige interesser. Der skal blandt andet foretages en afvejning i forhold til byvækst, natur og vandmiljø.
Kystnærhedszonen	Kommuneplanen skal indeholde retningslinier for anvendelsen af kystnærhedszonen, som er en 3 km zone fra kysten. Planlægning for bebyggelse og anlæg skal i denne zone sikre, at natur- og landskabs hensynet har høj prioritet.
Fritidsformål	Kommuneplaner kan fremover indeholde retningslinier for udpegning af områder til rekreativ udfoldelse i det åbne land. Desuden strategier for sikring af rekreative færdselsmuligheder.

Planer og redegørelser – Regionplan 2005

Som nævnt er det meste af amternes planlægning i det åbne land overgået til kommunerne med gennemførelsen af kommunalreformen. Regionplan 2005 har fået status som landsplandirektiv og administreres af staten. Landsplandirektivet gælder indtil kommunen udarbejder en kommuneplan med et indhold, der kan afløse landsplandirektivet. Planstrategien for det åbne land bygger på regionplanen med tilhørende sektorplaner, redegørelser m.v., udarbejdet af Århus Amt. Det drejer sig blandt andet om følgende:

Naturkvalitetsplan 2005

Naturkvalitetsplan 2005 er en del af grundlaget for *Regionplan 2005*. Planen omfatter de arealer, der efter naturbeskyttelseslovens § 3 er beskyttet mod ændringer (heder, overdrev, enge, strandenge, moser og vandhuller). Planen omfatter desuden mulige naturområder, som er landbrugsarealer i omdrift, hvor amtet havde særlige ønsker om, at øge naturindholdet gennem ekstensivering af den landbrugsmæssige udnyttelse. Arealerne udgør regionplanens naturområder og mulige naturområder, som danner en sammenhængende struktur.

Vandkvalitetsplan 2005

Vandkvalitetsplan 2005 underbygger regionplanens målsætninger for vandområderne i Århus Amt. Planen beskriver, hvordan vandløb, søer og havområder beskyttes mod påvirkninger, og hvilken forureningsbegrænsende indsats der forudsættes gennemført, og hvilke miljømæssige resultater, der forventes opnået.

Kulturhistorisk redegørelse 2005

Kulturhistorisk Redegørelse 2005 er en baggrundsrapport til *Regionplan 2005*. Redegørelsen indehol-

der en oversigt over de udpegede kulturmiljøer, og der er en landskabelig og kulturhistorisk redegørelse, som sætter udpegningerne ind i en større kulturhistorisk sammenhæng.

Grundvandsplan 2005

Grundvandsplan 2005 opstiller en strategi, der skal sikre, at tilstrækkelige grundvandsressourcer i Århus Amt vedvarende gendannes og beskyttes mod forurening.

Geologisk Redegørelse 2005

Geologisk Redegørelse 2005 indeholder en kortfattet beskrivelse af de geologiske elementer, der er indeholdt i regionplanens geologiske interesseområder. Beskrivelserne omfatter blandt andet områdernes geologi og landskabselementer og tidspunktet for deres opståen. Der er bud på, hvordan områderne kan beskyttes og bevares.

Basisanalyse 2004

Basisanalyse 2004 er det første trin frem mod en statslig vandplan i 2009. Analysen er udarbejdet efter lov om miljømål m.v. Der er blandt andet foretaget en analyse af vanddistrikt 70 (Gudenå/Randers Fjord, Djursland og Århus Bugt).

Redegørelse for grundvandsressourcerne i Århus Syd-området

Redegørelsen er udarbejdet som led i indsatsen for at beskytte nuværende og fremtidige drikkevandsressourcer i Områder med Særlige Drikkevandsinteresser (OSD-områder) i Århus Amt og omfatter grundvandsressourcerne i et større samlet område omkring og syd for Århus.

Natura 2000 – Basisanalyse

Formålet med basisanalysen for Natura 2000-områderne er at opnå kendskab til udbredelsen af

de naturtyper og levesteder for de arter, som det enkelte område er udpeget for, og at vurdere naturtypernes og arternes nuværende tilstand og en foreløbig vurdering af trusler. Basisanalysen er en optakt til den statslige planlægning for Natura 2000-områderne. I Århus Kommune omfatter basisanalysen følgende Natura 2000-områder: Brand Sø, Lillering Skov og Tåstrup Mose, Giber Å, Enemærket og Skåde Havbakker samt Kysing Fjord (Norsminde Fjord).

Dialogprojekt om regional landbrugsstrategi

Århus Amt har deltaget i et af Skov- og Naturstyrelsens 5 dialogprojekter om regionale landbrugsstrategier. Formålet med dialogprojekterne har været at undersøge, hvad indholdet i en regional landbrugsstrategi kan være, og hvordan arbejdet kan organiseres.

Agenda 21-redegørelse



Agenda 21

fio

Agenda 21-strategien skal ifølge Planloven indeholde kommunens mål for det fremtidige arbejde indenfor følgende emner:

- Fremme af bæredygtig byudvikling og byomdannelse.
- Mindskelse af miljøbelastningen.
- Fremme af biologisk mangfoldighed.
- Inddragelse af borgere og erhvervsliv i det lokale Agenda 21-arbejde.
- Fremme af et samspil mellem beslutningerne vedrørende miljømæssige, trafikale, erhvervmæssige, sociale, sundhedsmæssige, uddannelsesmæssige, kulturelle og økonomiske forhold.

Mål om en bæredygtig udvikling

Byrådet fastlagde i *Århus Kommune i det 21. århundrede* fra 1997 sin overordnede vision om bæredygtig udvikling i Århus Kommune. Det centrale i visionen er:

'Århus vil i dialog og samspil med borgere og virksomheder videreudvikle sin identitet, sine styrkeområder og sin position som et dynamisk vækstcenter og som Vestdanmarks hovedcenter. Udviklingen skal baseres på

- De smukke omgivelser
- Det overskuelige samfund
- Social sikkerhed og forebyggelse med mennesket i centrum
- Den kulturelle mangfoldighed
- Det levende uddannelsesmiljø
- Det aktive og engagerede erhvervsliv
- Viljen og evnen til at gå foran med miljørigtige løsninger
- Den enkeltes personlige ansvar'

fio

Århus Kommune i det 21. århundrede er fortsat Århus Kommunes overordnede Agenda 21-vision og ramme for det løbende arbejde med at udvikle og udmønte visionen. Planstrategi 2008 viderefører og udbreder strategiarbejdet og bidrager til, at visionerne efterhånden udmøntes i mere konkrete planer, strategier og handlinger.

Planstrategi 2008 har særligt fokus på strategierne om bæredygtig byudvikling, og den tager fat på udvikling af kommunens strategi for det åbne land, som kommer til at spille en stor rolle for fremme af den biologiske mangfoldighed. Der er også bidrag vedrørende beskyttelse og benyttelse af naturen, miljøbelastning og ressourceforbrug samt inddragelse af borgere og erhvervsliv, og endelig koordineringen af fremme af samspil på tværs af aktivitetsområder.

Bidraget til en bæredygtig udvikling i Planstrategi 2008 skal ses i sammenhæng med andre områder, hvor udviklingen af visionerne i *Århus Kommune i det 21. århundrede* bæres videre. *Miljøhand-*

lingsplanen 2005-2007 indeholder konkrete mål og handlinger indenfor vandmiljø (vandløb, søer og Århus Bugt), drikkevand, energi og miljøledelse. *Miljøhandlingsplan 2008 – 2011* vil blive suppleret med mål og handlinger indenfor natur, biodiversitet og transport. Blandt andet som følge af det vedtagne Vandrammedirektiv bliver en række mål indenfor natur og vandmiljø skærpet og målene skal være opfyldt i 2012-2015. Byrådet vil ultimo 2007 få statens forslag til mål i høring. Det forventes, at Århus Kommune skal gøre en indsats for en yderligere styrkelse af vandkvaliteten og reduktion af udledningen af næringsstoffer, herunder specielt kvælstof.

I det følgende beskrives målene for de 5 emner, som Agenda 21-strategien skal dække. Der lægges vægt på de mål som indgår i Planstrategi 2008 og på processen og organiseringen bag planarbejdet. Herudover henvises der til miljøhandlingsplanen m.v., som dækker andre emner og indeholder mere specifikke mål.

Fremme af bæredygtig byudvikling og byomdannelse

Planstrategi 2008 er samtidig med, at den lægger de overordnede linier for fremtidens byudvikling, en strategi om, at de næste mange års udvikling i Århus skal fremme en bæredygtig byudvikling og byomdannelse.

Århus skal kunne tage imod de mange ønsker om at bo og arbejde i eller tæt på byen. Byudviklingsstrategien er baseret på et mere koncentreret byudviklingsmønster end hidtil. Strategien begrænser transportafstandene og er mere energieffektivt end en mere spredt byudvikling – både fordi transportafstandene bliver kortere, og fordi en tæt bystruktur giver bedre muligheder for alternativerne til brug af bil. Desuden lægger sammenhængen mellem byudvikling og udvikling af transportløsningerne op til en by, der er mere robust over for fremtidige ændringer i transportteknologi, brændstofforsyning m.v. Århus skal fort-

sat være velfungerende, hvis eksempelvis prisen for at køre i egen bil bliver betydeligt højere end i dag. Byen skal kunne fungere med et stigende antal unge og ældre uden egen bil og med stigende trafik til bymidten som følge af byfortætning og byomdannelse og vækst i hele regionen omkring Århus.

Århus skal indrettes, så byens mange aktiviteter og funktioner ikke belaster miljøet mere end nødvendigt, og byen skal, som nævnt, være robust over for fremtidige ændringer i transportteknologi, brændstof, energiforsyning m.v., blandt andet gennem investeringer i kollektiv infrastruktur. Derfor lægges følgende principper til grund for byudviklingen:

- En stor del af byudviklingen skal ske som byomdannelse ved genanvendelse af eksisterende byområder. Der er i de udpegede byomdannelsesområder plads til i størrelsesordenen 15.000 boliger ud af målet om 50.000 boliger (35%) samt 35.000 arbejdspladser ud af målet om 50.000 arbejdspladser (70%).

- Byfortætning og blandende anvendelser med lokale service-, kultur- og fritidstilbud og arbejdspladser skal fremmes i de centrale bydele og bymidterne i de sammenhængende byområder og i de fritliggende byer. Flere lokale funktioner vil mindske transportbehovet.
- Fingerbystrukturen fastholdes som overordnet byudviklingsprincip, da det muliggør effektiv udnyttelse af infrastrukturen og korte afstande mellem by og det åbne land. Det forventes at byudviklingsstrategien vil sikre, at andelen af borgere, der har mindre end 500 meter til det åbne land eller et grønt område, vil være mindst 70% svarende til den nuværende andel.
- Byvækstområderne på bar mark er placeret mellem 5 og 15 km. fra Århus Midtby. De forholdsvis korte afstande fra centrum vil begrænse transportarbejdet sammenlignet med byområder, der ligger længere væk.
- Letbaner skal indføres som et nyt og miljøvenligt og energibesparende transportsystem. Intentionen er, at betydelige dele af det eksisterende byområde og stort set alle nye byer og større byudviklingsområder skal kunne betjenes via den nye letbane og de nuværende nærbaner.
- I de eksisterende og nye byområder indføres et stationsnærhedsprincip, hvor tættere byggeri og arbejdspladsintensive virksomheder, publikumscentre m.v. prioriteres højt i områderne omkring nærbane- og letbanestationerne.
- I tilknytning til både de eksisterende og kommende byområder er det intentionen at etablere større sammenhængende naturområder til sikring af drikkevandskvaliteten, styrkelse af de rekreative muligheder og udvikling af visionen om Århus som en grøn og attraktiv by. De større nye naturområder vil enten blive vådområder eller ny skov.

- Hovedprincippet for byvæksten på længere sigt er, at den hovedsageligt skal ske ved udvikling af nye selvstændige byer. De nye byer giver bedre grundlag for målrettede investeringer i nær- eller letbanebetjening og stisystemer end en byudvikling baseret på byudvidelser i flere mindre områder i kanten af eksisterende byområder. De nye byer giver endvidere bedre muligheder for at skabe 'hele' byer med blandede anvendelser og gode muligheder for at etablere lokale servicetilbud og arbejdspladser. I de nye byer kan der endvidere indbygges byøkologiske løsninger i form af vandbesparelser, nedsivning af overfladevand, energibesparelser m.v.
- Der skal ikke være mulighed for nye, store indkøbscentre i kanten af Århus Kommune, hvilket vil give bedre vilkår for at sikre den lokale handel i byer og lokalområder i Århus Kommune og byerne i de omkringliggende kommuner.

Mindskelse af miljøbelastningen og ressourceforbruget

Mindskelse af miljøbelastningen og ressourceforbruget handler om byens påvirkning af nærområderne og forbrug af vand, energi, affald og om trafik og trafikens miljøbelastninger. Desuden handler det om landbrugets udledning af næringsstoffer til vandmiljøet og påvirkning af naturindholdet. Strategier for de enkelte emner udvikles og implementeres i *Miljøhandlingsplan 2008-2011*, sektorplanerne for vand og spildevand 2010-2013, skovudviklingsplan 2008 og plan for natur og vandkvalitet 2008-2015. Desuden vil arbejdet med udarbejdelse og implementering af indsatsplaner til drikkevandsbeskyttelse være med til at mindske miljøbelastningen.

Det følgende indeholder en beskrivelse af bidraget til målet om mindskelse af miljøbelastningen og ressourceforbruget i Planstrategi 2008.

Som beskrevet under *Fremme af bæredygtig byudvikling og byomdannelse* er det et hovedmål i byudviklingsstrategien at indrette byen sådan, at

transportarbejdet begrænses. Det vil have positive effekter på miljøbelastningen og ressourceforbruget. En transporteffektiv by vil også være en energieffektiv by med færre kørte kilometer og lavere brændstofforbrug og dermed et lavere udslip af CO₂ til atmosfæren. Indførelse af letbaner og fremme af nærbanerne vil give mulighed for at overflytte biltrafik til tog, som generelt er mere energieffektiv, og som eksempelvis giver mulighed for eldrift baseret på CO₂-neutrale energiformer som sol- og vindkraft. Endelig vil satsningen på byomdannelse og byvækst relativt tæt på centrum fremme mulighederne for cykeltransport.

Byudviklingsstrategien vil endvidere være energibesparende i kraft af, at der satses på et tættere byggeri mange steder. Tæt byggeri har lavere opvarmningsbehov m.v. end mere åbne bebyggelsestyper. Strategien om, at byomdannelse og byfortætning skal udgøre en betydelig del af byggeriet, vil fremme målet om energibesparelser, og konceptet med byvækst i nye byer vil give bedre muligheder for at skabe en blandet bebyggelse med en større andel tætte boliger – fx med etageboli-

ger i den nye bys bymidte og en vis andel tæt lav i resten af byen – sammenlignet med en udvikling med rene boligområder i kanten af eksisterende boligområder.

Fleere borgere i Århus Kommune betyder også flere vandforbrugere. Århus Kommune har i dag tilstrækkeligt med rent drikkevand, men ressourcerne er ikke uendelige. Det er derfor vigtigt, at grundvandsområderne sikres yderligere mod forurening og indskrænkning af den udnyttelige ressource. Beskyttelsen af grundvandet sker gennem en lang række aktiviteter, og nye metoder skal udvikles og tages i brug.

Byudviklingsstrategiens bidrag er, at de nye byvækstområder så vidt muligt er placeret uden for sårbare grundvandsområder med undtagelse af dele af byvækstområderne ved Harlev, Framlev, og Årslev. Her skal det undersøges nærmere, hvordan arealerne kan udnyttes uden, at det øger risikoen for forurening af grundvandet. Arealerne kan eksempelvis tænkes anvendt til skoler, idrætsanlæg, boldbaner og grønne kiler, hvor der er stor sikkerhed for og kontrol med, at der ikke sker for-

urening. En anden mulighed er, at der stilles særlige krav til ledningsnettet for at undgå nedsivning til grundvandet. Endvidere skal arealerne deklareres med sprøjteforbud. Grundvandsinteresserne i de nævnte byvækstområder skal endvidere afvejes mod den transportmæssigt meget hensigtsmæssige beliggenhed, mulighed for banebetjening m.v.

I de nye byer ved Malling og Mårslet tyder de foreløbige undersøgelser på, at områderne helt overvejende er velbeskyttede med tykke lerlag og dermed ikke-sårbare. Enkelte mindre sårbare områder vil der i givet fald kunne tages højde for i den efterfølgende detaljerede planlægning.

Sikring af grundvandsressourcer kan også ske gennem skovrejsning. Derfor skal der ifølge Planstrategien udarbejdes en ny Skovudviklingsplan, som sikrer, at ny skov så vidt muligt placeres oven på sårbare drikkevandsområder, det vil sige områder, der rummer tynde lerlag, eller kildepladsområder.

Mulighederne for at sikre tilstrækkelige mængder rent grundvand til fremtidens Århus afhænger endvidere af udviklingen i vandforbruget. I 1990'erne skete der et fald i vandforbruget pr. indbygger. De seneste 6-7 år har vandforbruget i kommunen været nogenlunde konstant på ca. 20 millioner m³ årligt. Ifølge Århus Kommunes *Vandforsyningsplan 2004-2015* forventes vandforbruget at falde svagt frem til 2010 for herefter at stige. Prognosen siger også, at en kraftig vækst og udbygning af især bolig- og erhvervsområder kan resultere i, at vandforbruget stiger op til 10% frem til 2015. Ved fremskrivning af forbruget er der taget højde for et fortsat faldende enhedsforbrug pr. person på 5% frem til 2015 som følge af bevidstheden i befolkningen om værdien af at spare på vandet. Hertil kommer installation af stadig flere vandbesparende foranstaltninger og maskiner med lavt vandforbrug.

Fremme af biologisk mangfoldighed

Indsatsen for biologisk mangfoldighed skal først og fremmest ske gennem sikring af bestående natur i de såkaldte NATURA 2000 områder samt ved beskyttelse af truede arter overalt hvor de findes via EU's Habitat-direktiv. Staten vil senest i 2009 udarbejde planer for Natura 2000 områderne, som Århus Kommune skal følge op på i handlingsplaner. Herudover har fremme af biologisk mangfoldighed været dækket af regionplanerne med udpegningerne af naturområder m.v. og af en række amtslige planer som fx naturkvalitetsplan, skovrejsningsplan m.v.

Århus Kommune har på eget initiativ opereret med en Grøn Hovedstruktur i kommuneplanen, som blandt andet har haft til hensigt at markere bevaringsinteresserne i det åbne land over for interesser i byvækst. Århus Kommune har bidraget aktivt i de omfattende naturgenopretnings- og skovrejsningsprojekter, der er realiseret de senere år. Blandt de største kan nævnes Årslev Engsø, Egå Engsø og Solbjerg Skov. Århus Kommune vil udarbejde en natur- og vandkvalitetsplan, som detaljeret beskriver mål og strategier for gennemførelse af det naturbevarende arbejde i Århus Kommune.^{f11}

Planstrategi 2008 indeholder en strategi for det åbne land, der skal ses som et første skridt i Århus Kommunes arbejde som planmyndighed i det åbne land efter, at opgaverne er blevet overført til kommunen.

Strategien for det åbne land tager sigte på at give naturen et løft og dermed forbedre grundlaget for den biologiske mangfoldighed. Hovedelementet i strategien er at styrke den grønne hovedstruktur ved etablering af yderligere grønne områder i ådalene som det gennemgående træk, suppleret af skove, overdrev og andre naturtyper.

Naturindholdet skal fremmes via et samarbejde mellem kommunen og landbruget om brug af naturgenopretning, skovrejsning kombineret med forskellige støtteordninger m.v.

f11

§ 3 områder i Århus Kommune

Areal i ha

Enge	674
Moser	427
Strandenge	25
Vandhuller (antal 1272)	129
Målsatte søer	1434
Målsatte vandløb (lb km x 1m)	1305
Overdrev	107
Samlet naturareal	4101

NATURA 2000 i Århus Kommune

Areal i ha

Tåstrup SØ og Lillering Skov	105,6
Brabrand SØ Årslev Engsø	520,5
Moesgård Skov, Fløjstrup Skov	167,7
Norsminde Fjord	138,8
I alt	932,6

En af de store udfordringer er at udvikle en model for bevaring af ådalene som lysåben natur. Uden naturpleje vil ådalene vokse til i krat, og det vil forringe den store artsrigdom af flora og fauna, der har ådalene som levested. Dele af ådalene er udpeget som mulige vådområder, hvor det er målet at gennemføre naturgenopretning efter *Vandmiljøhandlingsplan III*. Århus Kommune skal af hensyn til Århus Bugt fortsat arbejde på en markant reduktion i udledning af kvælstof og fosfor. Vådområderne har blandt andet den egenskab, at de ved hjælp af naturligt forekommende bakterier kan omdanne vandets indhold af nitrat til luftformigt kvælstof, som er uskadeligt. Samtidig forbedrer projekterne forholdene for flora og fauna.

Vådområderne realiseres ved at genoprette naturlige hydrologiske forhold i lavbundsområder. Der kan være tale om at stoppe dræn og afvandingegrøfter, hæve vandløbsbunden, genslynge vandløb, nedlægge pumpelag og nedbringe vandløbsvedligeholdelsen. Derved skabes der vådområder, der varierer fra våde enge til søer.

Ud over indsatsen for ådalene er det målet at øge skovarealet, ligesom en styrkelse af agerlandets natur – især småbiotoperne – skal undersøges nærmere.^{f12}

f12

Det Grønne Råd – foreninger og organisationer:

- Århus-Hadsten Landboforening og Østjysk Familiebrug
- Danmarks Jægerforbund
- Dansk Botanisk Forening
- Dansk Ornitologisk Forening
- Skovdyrkerforeningen Østjylland
- Danmarks Sportsfiskerforbund
- Danmarks Naturfredningsforening
- Friluftsrådet i Århus Bugt
- Idrætssamvirket
- Fællesrådene i Århus Kommune (repræsenteret ved Mårslet Fællesråd)

Århus Kommunes Natur og Miljø har formandskabet og sekretariatsbetjeningen.

Det Grønne Råd kommer til at spille en vigtig rolle i det videre arbejde med at udmønte strategien for mere og bedre natur i Århus Kommune. Der skal blandt andet arbejdes videre med at udvikle et samarbejde med landbruget om varetagelse af naturpleje, gennemførelse af 'ådalstrategien', fremme af agerlandets natur m.v. Det Grønne Råd's repræsentanter besidder sammen med deres bagland stor viden om naturen i Århus Kommune.

Et vigtigt arbejde vil blive at finde modeller for, hvordan deltagerne i Det Grønne Råd og de repræsenterede foreninger kan bidrage med viden om naturen i Århus Kommune, og hvordan den kan formidles videre. Umiddelbart kan det peges på, at der er behov for at dele viden som baggrund for Århus Kommunes løbende planlægning, sagsbehandling og projektudarbejdelse. Det vil også fx være værdifuldt at kunne overvåge udviklingen i den biologiske mangfoldighed, når der gennemføres større naturgenopretningsprojekter. Der kan endvidere arbejdes på at formidle viden videre til borgere, der gerne vil vide mere om, hvad naturen i Århus Kommune byder på.

Planstrategi 2008 indebærer, at betydelige arealer i det åbne land omdannes til by, men ingen af områderne rummer større, sammenhængen-

de naturområder eller NATURA 2000 områder. Den store befolkningskoncentration i Århus og den planlagte byvækst skal ske på en måde, så vandmiljøet ikke påvirkes nævneværdigt. Bortledning af regnvand fra tagflader, veje, parkeringspladser m.v. og oppumpning af grundvand vil føre til lavere vandstand i vandløb og søer og dermed påvirke deres kvalitet som levesteder for dyr og planter. Som nævnt under *Mindskelse af miljøbelastningen og ressourceforbruget* vil stigningen i vandforbruget affødt af byudviklingen blive søgt imødegået med besparelser i vandforbruget og beskyttelse af grundvandet mod forurening. For at begrænse mængden af regnvand, der bortledes som spildevand, skal der i udviklingen af de nye byer arbejdes med løsninger, hvor det naturlige vandkredsløb i videst muligt omfang opretholdes ved for eksempel at sikre, at mest muligt af overfladevandet nedsives til grundvandet. Konkret kan det blandt andet ske ved hensigtsmæssige valg af materialer på bygninger, på tage og arten af befæstede arealer.

Inddragelse af borgere og erhvervsliv

Inddragelse af borgere og erhvervsliv i Århus Kommune sker grundlæggende efter *Århusmodellen for borgerinddragelse*, der fastholdes som overordnet strategi for inddragelse af borgere og erhvervsliv. Århus Kommunes samarbejde med borgere og erhvervsliv om overordnede planspørgsmål og strategier er i tråd med Århusmodellen for borgerinddragelse baseret på de organiserede samarbejdspartnere. Samtidig sikres det, at alle får mulighed for at komme til orde. I forbindelse med debatfasen primo september – primo november 2007 gennemføres særlige arrangementer, rettet mod den brede offentlighed.

Århus Kommunes samarbejdspartnere består blandt andet af fællesrådene, som fx indgår i dialogen om planer og strategier. Hidtil har fællesrådene især været med til byrelaterede opgaver. De

nye opgaver om plan-lægning i det åbne land er som led i den indledende proces bag Planstrategi 2008 blevet introduceret til fællesrådene – både på fællesmøder og ved lokale møder – ligesom ideoplæg til strategien for det åbne land er blevet præsenteret og debatteret på møderne med fællesrådene. Fællesrådene vil frem over blive en vigtig samarbejdspartner i åben land-planlægningen. Som væsentlige samarbejdsemner kan nævnes planlægningen af de bynære landskaber og deres natur, tilgængelighed, aktivitetsmuligheder m.v. Fællesrådene er desuden blevet repræsenteret i Det grønne Råd.

Det grønne Råd, som blev nedsat under den indledende proces bag forslaget til Planstrategi 2008, vil blive Århus Kommunes centrale samarbejdspart bag fremtidige opgaver, der vedrører natur, landskab, friluftsliv og andre vigtige elementer i Agenda 21-arbejdet.

Århus Kommune vil herudover fortsætte med at inddrage interessegrupper og borgere, der er berørt af eller kan yde bidrag, relateret til indholdet i de enkelte opgaver.

Fremme af samspil på tværs af aktivitetsområder

Et samspil på tværs af aktivitetsområder er søgt fremmet gennem den interne organisering af arbejdet med Planstrategi 2008 og Agenda 21-redegørelsen.

Således har en række af de betydende sektorer været direkte repræsenteret i en projektgruppe, sammensat af repræsentanter fra Borgmesterens Afdeling og repræsentanter fra Teknik og Miljø. Borgmesterens Afdeling er repræsenteret ved Økonomisk Afdeling, der udover de økonomiske aspekter, har varetaget de erhvervsmæssige interesser i bred forstand. Fra Teknik og Miljø deltager repræsentanter fra Planlægning og Byggeri, Natur og Miljø og Trafik og Veje samt Ledelsessekretariatet. Denne repræsentation sikrer inddragelse af de byplanmæssige, de naturmæssige, de

miljømæssige og de infrastrukturmæssige overvejelser og vurderinger. Den samlede koordinering og afvejning er sket i en styregruppe med repræsentanter fra Borgmesterens Afdeling og Teknik og Miljø.

Herudover er der etableret en intern tværmagistratslig følgegruppe – med repræsentation fra alle magistratsafdelinger. Den tværmagistratslige følgegruppe har fulgt og kommenteret arbejdet under tilblivelsen.

Miljøvurdering

Forslaget til kommuneplan skal miljøvurderes efter reglerne i Lov om Miljøvurdering af planer og programmer. Der er derimod ikke pligt til at miljøvurdere en planstrategi, da den ikke giver grundlag for at tillade byggeri, anlægsarbejde m.v. Da Planstrategi 2008 indeholder konkrete bud på den fremtidige byudvikling har Århus Kommune integreret miljøvurderinger i den løbende proces, hvor byudviklingsmodellerne blev udviklet.

En miljøvurdering skal indeholde den sandsynlige og væsentlige indvirkning på miljøet med hensyn til biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, fauna, flora, jordbund, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser, samt arkitektonisk og arkæologisk arv og det indbyrdes forhold mellem ovenstående faktorer.

Som beskrevet foran har et overordnet sigte med Planstrategi 2008 været at skabe en bæredygtig byudvikling med vægt på byomdannelse og byfortætning og byvækstarealer, der understøtter nær- eller letbanebetjening.

Som en del af processen er alle byvækstarealer i de to byvækstalternativer, der har været til overvejelse, blevet vurderet overordnet og ud fra foreliggende oplysninger med hensyn til en række miljøfaktorer som fx stationsnærhed, vejkapacitet, boligtaethed, mulighed for blandede anvendelser, fritidsaktiviteter, bevaringsinteresser, landskab, fredninger, skovinteresser, grundvandsinteresser og sårbarhed, vejinvesteringer og forsyning. På grundlag af gennemgangen er områdeudpegningerne blevet revideret, og eventuelle miljøproblemer i de enkelte områder, der skal håndteres i den videre planlægning, er blevet identificeret.

