

DEN BYNÆRE HAVN

Af Birgitte Kleis

Den 16. april offentliggjorde Århus' borgmester Nicolai Wammen resultatet af to udbudsrunder om udformningen af delarealer i de bynære havnearealer i Århus Havn. Redaktionen har talt med Nicolai Wammen, rådmænd for Teknik og Miljø Peter Thyssen og direktør for Magistraten for Teknik og Miljø Carl Nielsen om mulighederne i og konsekvenserne af dette største udviklingsprojekt i nyere tid. Gennem syv år har Knud Fladeland Nielsens Tegnestue i samarbejde med Århus Kommune udarbejdet en række planlægningsredskaber for de bynære havnearealer, som nu skal afprøves med de første konkrete bygningsprojekter, Light*house og Z-Huset.

I stort opsatte dagbladsartikler illustreret af besnærende visualiseringer af et himmelstræbende tårn med facader, der leder tankerne

hen på japansk origami-kunst, blev resultatet af de første udbudsrunder om udviklingen af De Bynære Havnearealer i Århus offentliggjort i midten af april måned. Resultatet indleder et byudviklingsprojekt, hvor Danmarks største containerterminal i løbet af de næste 15–20 år omdannes til en ny bydel med i alt 700.000 etagemeter bebygget areal, der skal rumme blandede boliger, erhverv, kulturinstitutioner og forretninger.

Udbudsrunderne markerer desuden et foreløbigt resultat på en langsigtet byplanlægningsproces i Århus Havn. Den begyndte i slutningen af 1990'erne med vedtagelse af en masterplan for havnen, og i 1999 blev der udskrevet en international idékonkurrence, som Knud Fladeland Nielsen og Peer Teglggaard Jeppesen vandt.

Gennem de sidste især fire år har Knud Fladeland Nielsens Tegnestue fungeret som rådgiver for kommunen og har i tæt samarbejde med Århus Kommune udarbejdet

en række planlægningsredskaber på forskellige detaljeringsniveauer med henblik på at sikre storbyens fremtidige udvikling på De Bynære Havnearealer. Ud over at fastholde en gennemgående kvalitetsnorm over for investorerne er disse retningslinjer, som Knud Fladeland formulerer det, med til at signalere byrådets ambition over for byens borgere. Det gælder havneområdet overordnede disposition såvel som det offentlige rums henvendelse, indretning og især identitet, oplevet i 'normal øjenhøjde'.

Ifølge Knud Fladeland har der været en usædvanlig konsensus, både i embedsværksregi og i byrådet, om Helhedsplanens bærende byarkitektoniske/landskabelige koncept, hvilket har været et afgørende parameter for, at tingene i så høj grad har kunnet lykkes. Derfor har de uddybende analyser og retningslinjer efter fremlæggelser for offentligheden og byrådets vedtagelse af Helhedsplanen 2003, Kvalitetshåndbogen 2005 og

Dispositionsplanen sammen med de mere detaljerede Delområdeplaner, kunnet danne det direkte plangrundlag i udbudsrunderne. Spilleregler for det offentlige rums disponering med kajudformninger, belæggninger, beplantninger og byinventar spiller således en væsentlig rolle for oplevelsen af den gode by og for det overordnede byplanmæssige niveau, hvor bydelens struktur, tæthed og byens samlede skyline i store træk er fastlagt.

Med en principiel byrådsbeslutning 2. maj om at sælge de første to grunde til de udpegede konsortier kan det se ud, som om byudviklingsprojektet glider glat igennem. Umiddelbart forud viste en Epinionundersøgelse, at tre ud af fire århusianere mener, at det 142 meter høje hus på havnen er en rigtig god idé, faktisk så god, at en tredjedel af de adspurgte selv kunne tænke sig at bo i et højhus,

Redaktionen har i denne forbindelse talt med borgmester Nicolai Wammen, rådmænd Peter Thyssen



og direktør for Teknik og Miljø Carl Nielsen om projektet og bl.a. spurgt om, hvorfor byen skal have et højhus, og søgt at få et bud på, hvad et højhus kan, som mere traditionel byudvikling ikke evner.

Branding

„Århus skal have et højhus på 142 m, fordi det er det hus, der arkitektonisk passer bedst til placeringen og til byen. Vi er ikke gået efter et bestemt antal meter, vi er derimod gået efter det helt rigtige højhus ved indsejlingen til Århus. Højhuse skaber en fortætning, som giver mulighed for at lave større rekreative arealer end ellers, og det er en meget væsentlig del af visionen, at der skal være liv og mangfoldighed. Vi vil gerne have områder, offentligheden kan leve og færdes i. Vi vil meget nødig lave et glashelvede eller en rigmandsghetto, hvorfra resten af byen føler sig ekskluderet. Det skal være en bydel, som alle århusianere føler de har en tilknytning til – ikke kun de, der er så heldige at komme til at bo herude. Blandt andet vil vi have opført en bebyggelse med en bred vifte af publikumsorienterede funktioner til fritids-, idræts- og kulturformål og der etableres en idrætspromenade som går rundt om hele området, hvor man kan løbe, stå på rulle-skøjter, tage barnevognen med eller bare sidde og kigge ud over havet

og spise en is,” indleder borgmester Nicolai Wammen. Carl Nielsen mener, at et højhus kan skabe den tæthed, som er nødvendig, hvis der skal være et rimeligt befolkningsgrundlag for de aktiviteter man planlægger i området:

„Højhuset skaber tæthed, samler mennesker og efterlader friarealer med mulighed for livsudfoldelse.“

Ifølge rådmand Peter Thyssen handler det også om at tænke i bæredygtighed:

„Hvis vi ikke skal pladre alle arealer til med bygninger, bliver vi nødt til at tænke på, at vi har begrænsede ressourcer. Det drejer sig både om den jord vi har til rådighed og om energi. Hvis man sætter energi som forståelsesramme omkring byudvikling, så vil man vide, at det er klogt at tænke i tættere og altså også højere byggeri, i infrastruktur og i hvordan bygningerne i sig selv udformes.“

At det enorme byudviklingsprojekt starter på den alleryderste spids af Pier 4 i Nordhavnen, er der flere grunde til. Den ene er alene praktisk og drejer sig om, at containerterminalen allerede nu er ved at blive rømmet, mens områderne længere inde rummer færgeterminaler, som vil være i brug flere år frem i tiden. Den anden grund er den oplagte branding-effekt, der ligger i at begynde med det mest spektakulære projekt, som gerne skulle

sætte standarden for alt efterfølgende byggeri og ikke mindst sælge ideen til de kommende beboere og brugere af området:

„Der ligger en særlig udfordring i at sikre, at det er et interessant sted at bo, selv på et tidspunkt, hvor der mellem den nye bebyggelse og den eksisterende by vil være et større område, hvor der stadig væk er havneaktiviteter i form af færgetrafik. Derfor er det vigtigt, at det første, der bliver bygget derude, er spændende, og dér tænker jeg ikke bare på, at det er arkitektonisk interessant, men også på, at den mangfoldighed, man ønsker at skabe i hele havneudviklingen, eksisterer fra begyndelsen. Det er blandingen af bolig og erhverv og kulturelle aktiviteter, som skal tiltrække folk, og det handler om at få folk hurtigt ud at opleve arealet,” siger direktør for Miljø og Teknik Carl Nielsen. Han har arbejdet med udviklingen af de bynære havnearealer gennem mange år og anerkender vigtigheden af at holde fast i det bærende arkitektoniske udgangspunkt fra idékonkurrencen i 2000, som er indarbejdet i Helhedsplanen fra 2003 (se ARKITEKTEN nr. 24- 2003).

„At fastholde den arkitektoniske idé kræver, at planen er så klar og tydelig, at man kan sælge ideen. Her går den bærende idé dels på at friskære og genskabe den oprindelige kystlinje, manifesteret i en blå/

grøn kanalforbindelse, der går fra nord til syd, dels på at frilægge og fastholde nogle udsigtsmuligheder ud over bugten. Hvis man har skabt nogle relativt tydelige billeder, som byrådet samtidig synes godt om, kan man også fastholde den oprindelige idé. Den faglige klarhed er en af kvaliteterne i Knud Fladelands plan for hele området, og én af grundene til, at han er tilknyttet projektet. Han står som garant for, at det, vi laver sammen med andre arkitekter og konsortier, lever op til kvaliteterne i Helhedsplanen, at vi ikke omdefinierer og omfortolker hovedkontourerne,” understreger Carl Nielsen.

Peter Thyssen markerer, at det bliver en udfordring at fastholde kanalmotivet, som allerede er under pres, fordi folk gerne vil have jord at bygge på:

„Det jo nemt lige at losse jord ned i en af kanalerne, men så længe jeg har noget at skulle have sagt, vil jeg holde fast i den overordnede vision, at Århus skal have kontakten til vandet tilbage. Vi har en enestående mulighed for at få genoprettet den gamle kystlinje og få byen tilbage til bugten.“

Barriere

I forbindelse med masterplanen for havnen diskuterede man allerede for ti år siden en række barrierer eller forudsætninger for, at de nye byområder kunne komme til at hænge



ordentlig sammen med resten af byen – og det gør man faktisk stadig. Den ene fysiske barriere, Grenaabanen, løber fortsat langs byens kant i sit eget tracé bag hegn og bomme, men i marts 2006 blev Nicolai Wammen, Peter Thyssen og transportminister Flemming Hansen enige om at lave en undersøgelse, der skal afdække problematikker og løsninger ved at anlægge en letbane, som især på strækningen langs havnen vil få stor betydning for den eksisterende og nye bys sammenfletning. Grundtanken er at anlægge 12 km nye letbanespor, som strækker sig fra Grenaabanen ved Nørreport ad Randersvej via Skejby og gennem det nye byudviklingsområde i Lisbjerg.

„Vi har hele tiden ment, at Grenaabanen udgør en barriere mellem byen og havnen. Ikke fordi, der kører tog, mere på grund af den slags tog, der kører. Det er upraktisk, at der er bomme, som skal op og ned, at der er hegn omkring, og at man kun kan krydse banen få steder. Vi vil gerne have et sporvognssystem, der kører på vilkår, som man kender fra andre steder i verden, hvor letbanetog kører i gågaderne uden hegn. Det kunne man nok også finde ud af at lave på strækningen fra Hovedbanen eller Europlads og langs de bynære havnearealer ud til Risskov. Hvis alt kører, som vi har forestillet os, vil letbanen kunne åbne i 2015,“

siger Carl Nielsen. Han medgiver dog, at denne model ikke vil løse problemerne med den godstrafik til Grenaa, der under alle omstændigheder skal kunne passere.

En anden stor – og meget dyr – hurlede er den meget omtalte tunnel under Marselis Boulevard, som skal lede trafikken ud til den nyudflyttede containerhavn og dermed aflaste midtbyen trafikalt. Det er et projekt til 1,4 milliarder kr., som blev vedtaget i byrådet den 14. juni og sendt i offentlig høring. Oprindeligt var det planen, at tunnelen skulle anlægges, før containerhavnen fuldt ud kunne udflyttes, men i virkelighedens verden er det foregået anderledes, forklarer Carl Nielsen:

„Oprindeligt forudsatte man, at den sidste del af containerterminalen først kunne udflyttes efter åbning af tunnelen 2014. Senere har man besluttet ikke at vente med at flytte den sidste del af containerhavnen, til tunnelen er færdig, fordi det vurderes, at man godt kan løse de trafikale problemer i den mellem-liggende periode. Der er klart, at der vil være nogle miljømæssige problemstillinger på Marselis Boulevard i en overgangsperiode frem til tunnelen står færdig. Vi vil ikke hæmme havnens udvikling, for den går hurtigere, end man kalkulerede med. Det hele kan ikke se rigtigt ud fra første dag, når der er mange ting, som skal hænge sammen. Det afgørende

er en intention om, hvor man vil hen på længere sigt, at man ikke glemmer det og begynder at arbejde på noget andet.“

Søger man tilbage i avisartikler om havnens udvikling, støder man på projekter til store kulturbyggerier ved og i havnen. Et af de mere opsigtsvækkende kom fra dansk Erhvervsprojekt A/S, der i 2002 offentliggjorde forslag til et operahus, som i bedste Mærsk-stil skulle gives byen i gave og placeres midt i det centrale havnebassin på den såkaldte Pier 1. Projektet blev som bekendt ikke til noget, blandt andet fordi det stred imod den vedtagne Helhedsplan for de bynære havneområder. På det sidste byrådsmøde før sommerferien har Århus Byråd besluttet, at der ikke skal bygges på Pier 1. Hvorvidt Pier 1 skal helt eller delvist fjernes er endnu uafklaret – men der er skabt vished om forudsætningerne for opførelsen af de to bastioner.

Til det siger Nicolai Wammen: „Uanset, hvad der kommer til at ske Pier 1, så har vi besluttet, hvad der skal ligge på de to bastioner mod syd og nord. Den nordlige bastion skal være et uddannelseshus for maskinmesterskolen og ingeniørhøjskolen, og på den sydlige bastion skal det nye hovedbibliotek i Århus placeres. Beslutningen om ikke at bygge på Pier 1 sikrer, at man får vandet tættere ind til byen, og at

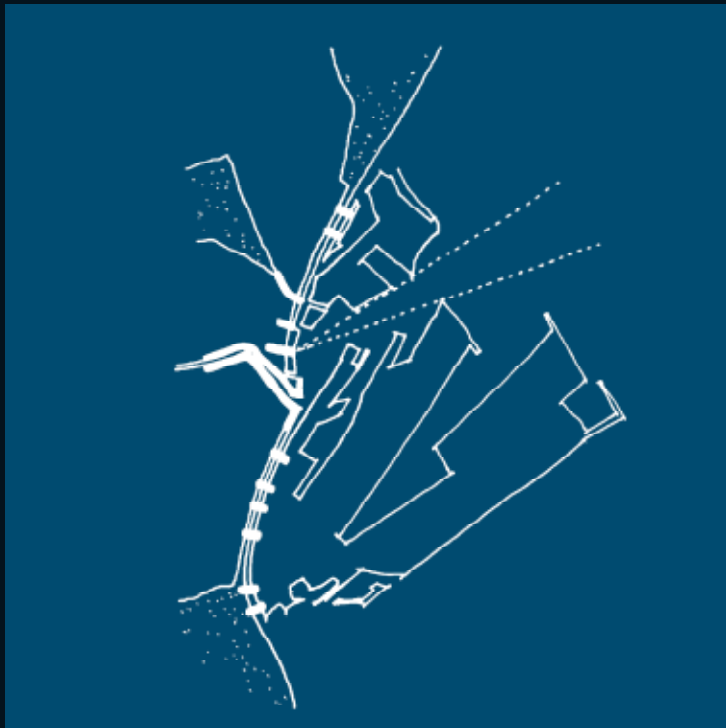
der ikke kommer en trafik hen over havnepladsen til et byggeri på Pier 1. Jeg er meget tilfreds med, at et enigt Byråd også har tilsluttet sig denne beslutning.“

Byrum

I lighed med Carlsberg-området i København fokuserer udviklingen af De Bynære Havnearealer vældig meget på udformningen og kvaliteten af byrummene – og ikke mindst på, at de lever op til Helhedsplanens anvisninger.

Planen, som altså er udviklet gennem seks år fra konkurrenceprojekt til helhedsplan med tilhørende Kvalitetshåndbog, Dispositionsplan og Delområde-planer bygger på en overordnet strukturerende hovedidé med to grundelementer. Dels en symbolsk friskæring af det menneskeskabte, opfyldte land fra det naturskabte, markeret af en gennemgående kanal langs en promenade/cykelsti fra nord til syd, der skal udgøre en samlet rekreativ forbindelse fra Risskov via City til Marselisborg Skov, dels selve havnebyrummet mellem bastionerne, der skal være bindeleddet mellem City og vandfladen/bugten.

Knud Fladeland kredser om vigtigheden af hovedideens opfattelighed, klarhed i det overordnede ofte meget sammensatte, komplekse billede, og at der samtidig som et afgørende grundelement i en glo-



baliseret verden, hvor alt er muligt alle steder, arbejdes bevidst med at inddrage stedernes egenart som del af de nye byrums samlede sociale, visuelle og fysiske identitet. Det er forhold, som inden for et hierarkisk sammensat forløb har været et grundlæggende træk i planerne for De Bynære Havnearealer.

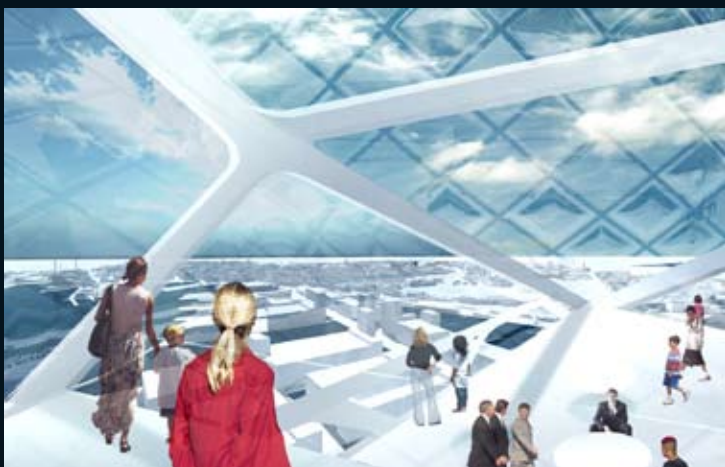
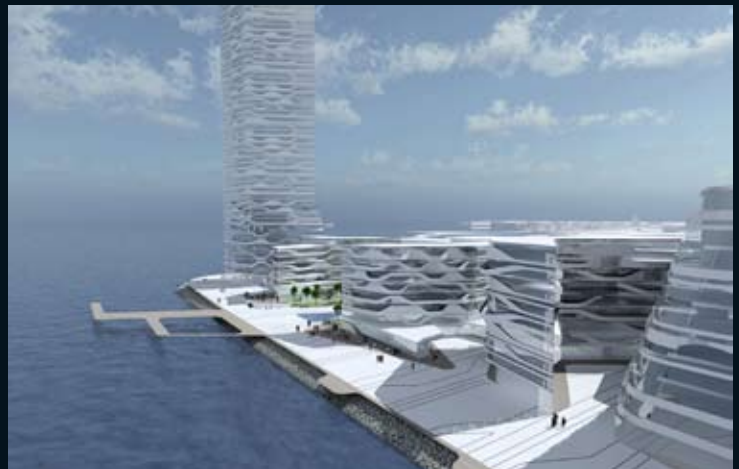
Omkring en bred grøn boulevard som gennemgående ryggrad tegnes Nordhavnens samlede profil af en forholdsvis høj bebyggelse i op

til ti etager, der trapper ned mod vandsiden, både mod øst ud mod bugten og mod vest ved Fiskeri- og Lystbådehavnen. Hele området gennemskæres på langs og tværs af kanaler, visse steder udvidet til lokale bassiner. Således dannes der i den østlige del syv øer, som indbyrdes forbindes af broer, og langs alle kanter løber en sammenhængende og offentligt tilgængelig promenade. Placeringen af de enkelte byggefelt er bestemt af hensynet til de

overordnede udsigtskiler, som skal skabe visuel forbindelse mellem by og bugt. Ifølge Helhedsplanen/ Dispositionsplanen skal der anlægges tre større bydelspladser, der knytter sig til den gennemgående boulevard. De får hvert sit formål og karaktertræk: Den inderste skal ved Nørreport danne trafikale indgang, port, til hele den nye nordlige bydel, mens den yderste danner afslutning på boulevarden/byområdet og overgang til det åbne bugtland-

skab. Endelig udgør den midterste en vigtig visuel korridor på tværs, mellem Skovvejen/den rekreative forbindelse, Fiskerihavnen og det store Bassin 7 ved havneindsejlingen, hvor der er planlagt punktvis høje bygninger for netop at markere denne portvirkning på tværs.

Derudover er fastlagt et forløb af grønne områder og lokale kvarterpladser, som alle indgår i et veldefineret hierarki for de offentlige rums forløb og indbyrdes sammenhænge,



på tværs af øerne og koblingen til de gennemgående større træk som boulevarden og Bugtpromenaden yderst på Pier 4. Der kan således vælges mellem en lang række af forskelligartede ruter og rumlige oplevelser, når man som fodgænger færdes i området. Også biladgangsvejene formes individuelt, idet nogle føres gennem sluttede gårdrum, mens andre lægges på kanten af en kanal. Ligesom for de øvrige byrum er der i Dispositionsplanen sørget

for, at alle disse offentlige rum visuelt inddrager eksisterende karaktertræk og kendemærker, med henblik på at tilføre de enkelte byrum en så høj grad af individuel identitet som muligt. Fastlæggelsen af de offentlige rums forløb har direkte defineret de enkelte byggefelters udstrækning. Inden for denne fastlagte ramme lægges der til gengæld op til, at de enkelte bydere bidrager med originalitet og mangfoldighed. Carl Nielsen mener, at Helhedspla-

nen har vist sin styrke i forhold til de bydende konsortier, fordi den er båret af en gennemarbejdet systematik, som fastholder den oprindelige idé helt ned til karakteren af materialer og overflader på de offentligt tilgængelige arealer:

„Planen er med til at sikre en gennemgående kvalitet i området. Øerne skal være præget af høj kvalitet og en egen identitet, når man bevæger sig fra ø til ø; de skal ikke ligne hinanden.”

Som byråd har vi kunnet tillade os at stille høje kvalitetskrav til de bydende konsortier. Jeg tror også, det vil vise sig at være en fordel for investorerne, som nok ikke, når det kommer til stykket, har lyst til at placere en diamant i et område, der ender med at blive kedeligt,” tilføjer Nicolai Wammen med tydelig adresse til vinderprojektet Lighthouse, som er udarbejdet af Keops, Frederiksbjerg Ejendomme, Boligforeningen Ringgaarden,



Boligforeningen AAB, 3XN, UN Studio, Gehl Architects aps og Carl Bro. Projektet rummer ca. 40.000 kvadratmeter privat og alment boligbyggeri og ca. 20.000 kvadratmeter erhvervsbyggeri. Det betyder at der bliver ca. 400 boliger, heraf ca. 100 almene boliger, samt ca. 300 ejerboliger, heraf ca. 270 lejligheder og 30 rækkehuse.

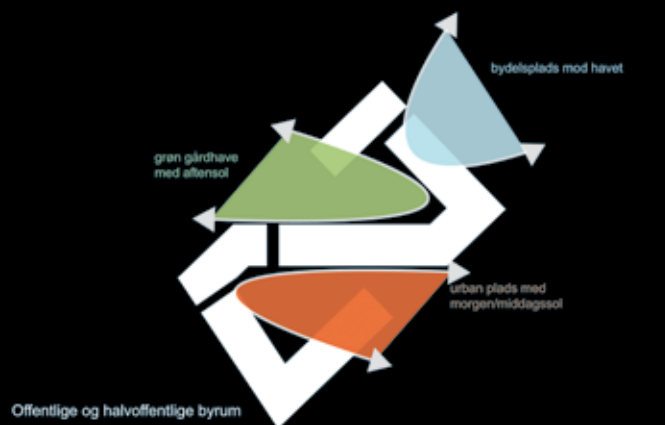
„Det er vigtigt, at det bliver muligt for sygeplejersker, folkeskolelærere og andre med almindelige indkomster at bo på havnen. Derfor har vi lagt vægt på, at der bliver bygget almene boliger, og jeg er meget glad for, at 100 boliger ud af de 400 i Lighthouse bliver almene boliger. At det er lykkedes, skyldes samarbejdet med de to boligforeninger i Lighthouse-konsortiet,“ mener Wammen.

Intentionen i Lighthouse-projektet er at skabe et miljø, som gør op med de traditionelle blokke og i stedet danner små grupper af rækkehuse, så beboerne hører til i et mindre fællesskab og kender naboerne. Arkitekturen er udviklet i samarbejde mellem 3XN, det hollandske UN Studio og bymiljøeksperterne hos Gehl Architects og baserer sig på kommunens Helhedsplan, kombineret med studier af samfundsudvikling, kultur og levevilkår, områdets beliggenhed samt hensynet til vind- og vejrforhold. Byggeriet skal så vidt muligt opføres fra vandsiden for at skåne Århus midtby for den tunge trafik gennem byen og realiseres i øvrigt som et af de første større byggerier, der skal opføres efter de nye regler om energibesparende foranstaltninger.

Z-Huset hedder det projekt, som vandt det andet udbud, og det er udarbejdet af Marselis Ejendomme A/S, Søgaard Ejendomme A/S,

Dorte Mandrup Arkitekter Aps og Birch & Krogboe A/S. Grunden ligger yderst på pierens spids i skæringen mellem byens og lystbådehavnens relativt lille skala og den fremtidige bydels større skala. Bebyggelsen er udformet som en sammenhængende figur, der danner to halvåbne gårdrum. I overensstemmelse med Dispositionsplanen trapper figuren op og ned mellem fire og ti etager alt efter solorientering og sørger dermed for bedst mulige lysindfald og udsigt i alle boliger. Erhvervslokaler danner nederst en let base, en collage af farvede og klare glaspartier, der i en transparent udgave tolker havnens farvestrålende containermotiv. Terrassehuse, rækkehuse og penthouselejligheder fremtræder som lette hvide stålkonstruktioner med udfyldningspartier i klart glas afvekslende med isolerede partier beklædt med hvidt emaljeglas. Terrasserne er afskærmet med halvtransparente skydepartier i polyesteræv eller stålnet, der giver læ og privathed.

De næste 20 år vil vise, om de faglige ambitioner, et smidigt politisk system og velvilje fra byens borgere resulterer i en velfungerende og inkluderende by på havnen i Århus.



Offentlige og halvoffentlige byrum



Forslag til offentlige faciliteter

