
PARALLELT OPDRAG
HELHEDSPLAN
NY BANEGÅRDSGADE I AARHUS
PROGRAM 2011



Figur 2 projektområdet

PARALLELT OPDRAG

PROGRAM FOR UDVIKLING AF HELHEDSPLAN VED NY BANEGÅRDSGADE I AARHUS.

Udgivere (i det følgende kaldet Parterne):
DSB Ejendomsudvikling A/S
Steen & Strøm Danmark A/S
i samarbejde med Aarhus Kommune



Figur 1 Underopdeling af helhedsplanens område

- Område afgrænsning
- ■ ■ Østreplads A - DSB EU
- ■ ■ Østreplads B - DSB EU
- ■ ■ Sporareal - DSB EU
- ■ ■ Rutebilstationen - Aarhus Kommune

Grundejere: DSB Ejendomsudvikling A/S og Aarhus Kommune

Parter: Steen og Strøm Danmark A/S, DSB Ejendomsudvikling A/S og Aarhus Kommune

Interessentgruppe: DSB, Post Danmark og Banedanmark m.fl.

INDHOLDSFORTEGNELSE

Dette hæfte er programmet for det parallelle opdrag. I hæftet kan man læse om de visioner og konkrete programkrav, som deltagerne i opdraget skal opfylde. Til hæftet hører en cd-rom med kort, billeder og andet grundlagsmateriale i digital form.

1.	Forord
2.	Det parallelle opdrag
2.1	Baggrund
2.2	Vision
2.3	Indbydelse og formål
2.4	Succeskriterier
3.	Forudsætninger
3.1	Eksisterende forhold
3.2	Fremtidige forhold
3.2.1	Trafikplanlægning
3.2.2	Kommuneplanen
3.2.3	Miljøforhold
4.	Opgaven
4.1	Helhedsplan
4.2	Byrum og bebyggelsen
4.3	Busterminalen
4.4	Veje, trafik og parkering
4.5	Etaper
5.	Betingelser
5.1	Opgave og deltagere
5.2	Grundlagsmateriale
5.3	Forslagets omfang
5.4	Forslagets udførelse
5.5	Forespørgsler
5.6	Frister og indlevering
5.7	Præsentation af projektet
5.8	Vurdering
5.9	Rådgivende komité
5.10	Vederlag
5.11	Forsikring
5.12	Rettigheder



Figur 2 Luftfoto med planområdet inkl. omgivelser

1. FORORD

De involverede grundejere har besluttet, at processen med omdannelse af arealerne ved Ny Banegårdsgade igangsættes ved gennemførelse af et parallelt opdrag og indbyder i denne forbindelse fire hold af planlæggere til at udarbejde helhedsplanforslag.

Formålet med det parallelle opdrag er, at give Parterne baggrund for at vælge et forslag, som kan lægges til grund for udarbejdelse for en endelig helhedsplan og lokalplanlægning for området.

De inviterede hold af planlæggere skal give forslag til opgaven i henhold til nærværende program. Der er ikke krav om anonymitet, og alle modtager samme honorar.

Der vil ikke blive udpeget én vinder, men Parterne nedsætter en rådgivende komité, som vil gennemgå forslagene og udarbejde en skriftlig vurdering, der evaluerer hvert enkelt forslag.

Det står Parterne frit for at vælge ét projekt, eller dele af flere projekter, som grundlag for den efterfølgende proces med udarbejdelse af ét eller flere lokalplanforslag.

Opgaven er kort fortalt, at udarbejde en helhedsplan for området med "Sporarealet", "Østre Plads" og "Rutebilstationen" - se figur 1 - hvilket vil sige omdannelse af den nuværende rutebilstation samt arealerne fra Spanien og op til posthuset langs Ny Banegårdsgade og placeringen af en ny busterminal over "Sporarealet" i forbindelse med Aarhus Hovedbanegård.

2. PARALLELOPDRAGET

2.1 Baggrund

Baggrunden for helhedsplanlægningen er et ønske om at skabe en moderne, brugervenlig trafikterminal med henblik på at forbedre mulighederne for kombinationsrejser og gøre den kollektive trafik så attraktiv som overhovedet muligt. Den nuværende rutebilstations areal og DSB Ejendomsudviklings "Østre Plads" (se figur 1) er i kommuneplanen udpeget til omdannelsesområde. Visionen er at udvikle omdannelsesområdet som en udvidelse af city med en bred vifte af byfunktioner, som vil medvirke til en levende by.

Aktiviteterne på rutebilstationen ved Frensgade/Sønder Allé ønskes flyttet til en placering umiddelbart øst for Banegårdshallen over "Sporarealet". Herved opnås en forbedret service, idet omstigning mellem tog og busser lettes. Der er fra Steen & Strøm Danmark A/S, som driver Bruuns Galleri, udvist interesse for at udvide Bruuns Galleri på et dæk oven på den nye busterminal.

Når aktiviteterne på rutebilstationen er flyttet, kan rutebilstationens areal sammen med DSB Ejendomsudvikling A/S' arealer mellem Ny Banegårdsgade og banearealerne byomdannes. Det samlede byomdannelsesområde inkl. "Sporarealet" andrager ca. 2,75 ha.

DSB Ejendomsudvikling A/S, Steen & Strøm Danmark A/S og Aarhus Kommune ønsker en samlet helhedsplanlægning for omdannelsesområdet med tanke for gode planløsninger for byens liv, trafikafvikling og kommercielle muligheder. I Kommuneplan 2009 er området udpeget til højt prioriteret omdannelsesområde, der ønskes anvendt til cityformål. Dvs. primært butikker, kultur og privat og offentlig service, som har brug for en central beliggenhed. Kontorer og boliger kan dog også placeres i området. Visionen er, at det nye område - kommercielt, kulturelt og i urbanitet - skal styrke Aarhus'

2.2 Vision

status som moderne metropol. Byområdet skal have en god sammenhæng med byens eksisterende struktur og skabe nye oplevelser og forbindelser til den eksisterende by og til De Bynære Havnearealer. Samtidig skal bydelen repræsentere det nyeste inden for city-, detailhandels- og intelligente terminalfunktioner. Der forventes i den nærmeste fremtid at ske en planlægning af byggegrunden på de sidste arealer af "Centralværkstedssarealerne" vest for Spanien på strækningen mellem banen og Jærgergårdsgade.

Formålet med det parallelle opdrag er at få tilvejebragt det bedst mulige grundlag for den videre planlægning af og udbygning på omdannelsesområdet - herunder en lokalplanlægningsproces.

2.3 Indbydelse og formål

Helhedsplanen skal først og fremmest danne grundlag for, at Aarhus Kommune kan lokalplanlægge området. Herudover skal helhedsplanen bruges som indlæg i en forudgående høring om kommuneplanændring og som udgangspunkt for samarbejde med kommende bygherrer og investorer.

Området skal udformes, så der opnås en god sammenhæng med de tilstødende cityområder. Det gælder både udformningen af bygninger og byrum. Det vurderes, at området har et stort potentiale, idet det ligger meget tæt på de mest befærdede dele af City (Strøget, Banegårdspladsen og Bruuns Galleri) og samtidig tæt på De Bynære Havnearealer, som er ved at blive udviklet med bl.a. et nyt multimediehus.

Områdets "bagsidekarakter" skal ændres til en ny og interessant bydel, som spiller sammen med de tilstødende bydele på alle sider. Det gælder også baneterrænet syd for området. Se figur 3 hvor det kommende højhus er indtegnet.

Gågadeforløbet Søndergade-Ryesgade fra Domkirken til Banegårdspladsen er en meget vigtig butiksgade i Aarhus City. Ved etableringen af Bruuns Galleri med butikker, biograf m.v. blev dette gågadeforløb forlænget mod syd gennem Aarhus Hovedbanegård.

Ved åbningen af Aarhus Å er der etableret en ny vigtig fodgængerforbindelse i Aarhus City fra Vester Allé til havnen. Om få år vil den sidste del af å-forløbet ved havnen være åbnet.

Omdannelsen af De Bynære Havnearealer med bl.a. et nyt multimediehus ved å-havnen vil generere nye fodgængerstrømme i retningen øst-vest i Aarhus City. Det betyder også, at forbindelsen fra Banegårdspladsen til De Bynære Havnearealer med multimediehuset bliver mere interessant. En omdan-

nelse af arealerne med rutebilstationen vil yderligere styrke sammenhængene og livet i Aarhus City.

På den baggrund indbyder DSB Ejendomsudvikling A/S og Steen & Strøm Danmark A/S i samarbejde med Aarhus Kommune følgende deltagere til i et parallelt opdrag at give et bud på udviklingen af "Ny Banegårdsgade":

-
-
-
-

2.4 Succeskriterier

Ved den rådgivende komités - se punkt 5.9 - vurdering af forslagene vil der blive lagt vægt på følgende:

- **At** forslagene på overbevisende måde kan beskrive et nyt byområde med urbane kvaliteter, som kombinerer cityfunktioner og terminalfunktioner, og som kan blive et væsentligt tilskud til byudviklingen i Aarhus.
- **At** forslagene viser et nyt byområde, hvor arkitektur, funktioner og byrum gennem nytænkning tilfører kvalitet og værdi for brugerne.
- **At** nye bygninger og pladser tilfører bydelen et markant, kvalitativt løft.
- **At** fodgængerforbindelsen mellem Banegårdspladsen og dels det planlagte havnebyrum ved det kommende multimediehus på De Bynære Havnearealer og dels Centralværkstedet understøttes.
- **At** der i bydelen kan opføres byggeri med en bebyggelsesprocent på mellem 175 og 250, som afspejler den centrale beliggenhed, men at der ikke på forhånd afvises en højere bebyggelsesprocent, hvis forslaget til helhedsplanen tilsigter det.
- **At** forslagene på en overbevisende måde viser, hvorledes alle de trafikrelaterede funktioner ved terminalen hensigtsmæssigt kan foregå.
- **At** området kommer til at indeholde en bred vifte af anvendelser og funktioner, der medvirker til opnåelse af et varieret byområde, og som giver liv hele døgnet.
- **At** forslagene er robuste i forhold til de fremtidige ændringer i anvendelsesbehov, hvilket må forventes at ske over tid.
- **At** bebyggelse og ubebyggede arealer skal udformes og placeres, så der opnås en bebyggelsesplan præget af bæredygtighed, kvalitet, fleksibilitet og oplevelser. Samtidig skal der indgå betragtninger om sol og skygge, vindpåvirkning, trafikstøj, udendørs ophold og beplantning. Nybyggeri i området skal ifølge byrådsbeslutning opføres som lavenergiklasse 1 bygninger i henhold til BR10.
- **At** kommunens politikker for tilgængelighed for alle skal følges. Politikkerne kan ses på kommunens hjemmeside <http://www.aarhuskommune.dk/politik/Politikker-og-planer/Integration-og-handicap/Handicappolitik.aspx>.
- **At** forslagene viser, hvorledes området etapevis kan udbygges over en årrække, således at hver etape har tilstrækkelige opholds- og parkeringsarealer, ligesom der skal være angivet vejadgang og nødvendig adgang for varelevering og renovation.
- **At** forslagene viser hvorledes, at LAR-løsninger kan blive integreret i helhedsplanen.

3 FORUDSÆTNINGER

3.1 Eksisterende forhold

Området er i dag bebygget med DSB's ilgodsbygning ved Ny Banegårdsgade, DSB's kontorbygning ved Spanien, rutebilstationen og flere garageanlæg.

Rutebilstationen er ikke længere tidssvarende, og konstruktionen med dæk over underjordiske garager har kun kort levetid tilbage. Rutebilstationen er ikke registreret med hensyn til bevaringsværdi, da bygningen er opført senere end 1940.



Figur 5 rutebilstationen Fredensgade 45

DSB's ilgodsbygning indeholder i dag kun sekundære funktioner i forhold til DSB's aktiviteter i området. Bygningen har høj bevaringsværdi på 3 i kommuneplanen. Det ventes at den fremtidig linieføring for letbanen vil nødvendiggøre nedrivning af bygningen.



Figur 6 DSB's ilgodsbygning Ny Banegårdsgade 42

DSB's kontorbygning ved Spanien indeholder kontorer m.v. med tilknytning til DSB. Bygningen har høj bevaringsværdi på 4 i kommuneplanen. I helhedsplanlægningen gives mulighed for at bevare eller nedrive bygningen.



Figur 7 DSB's kontorbygning Ny Banegårdsgade 48

DSB's garagebygninger ved Ny Banegårdsgade bruges i forbindelse med aktiviteter på rutebilstationen. Bygningerne har ikke høj bevaringsværdi. I helhedsplanlægningen gives mulighed for at bevare eller nedrive bygningerne.



Figur 8 garagebygningerne Ny Banegårdsgade

Aarhus Hovedbanegård ligger uden for helhedsplanområdet. Posthusbygningen er en del af Aarhus Hovedbanegård og er placeret i den østlige del af denne. Det indgår som et scenarie i helhedsplanlægningen, at posthusbygningen fungerer som indgang til udvidelsen af Bruuns Galleri, hvorved der opstår behov for en vis sammenbygning med de nye bygninger i helhedsplanens område. Et andet alternativ er at undlade indgang gennem posthusbygningen og dermed friholde posthusbygningens facader for sammenbygning. Aarhus Hovedbanegård har høj bevaringsværdi på 2 i kommuneplanen. I helhedsplanlægningen skal Aarhus Hovedbanegård med posthusbygningen bevares. Eventuel sammenbygning med et nybyggeri skal ske på den, for den bevaringsværdige bygning, mest nænsomme måde.



Figur 9 posthusbygningen på Aarhus Hovedbanegård Banegårdspladsen 1

Umiddelbart vest for den nye busterminal ligger Aarhus Hovedbanegårds nyere bygning med billetsalg – denne bygning har ikke høj bevaringsværdi. Vest og nord for billetsalgsbygningen ligger Aarhus Hovedbanegårds oprindelige bygning med den centrale vandrehal. Den oprindelige banegård har høj bevaringsværdi. Det indgår som forudsætning i helhedsplanlægningen, at den nye busterminal får adgang gennem den eksisterende tilbygning med billetsalg til vandrehallen.



Figur 10 billetbygning Banegårdspladsen 1

Syd for den nye busterminal ligger Bruuns Galleri. Det indgår som forudsætning i helhedsplanlægningen, at der etableres forbindelser fra butiksdækket oven over busterminalen til den eksisterende del af Bruuns Galleri.



Figur 11 Bruuns Galleri, M.P. Bruuns Gade 25



Figur 4 Kort med figur angivelser

Mellem Ny Banegårdsgade og banearealet ligger et ubebygget areal, som i dag bruges som parkeringsplads. Arealet indgår som en del af helhedsplanens område til bebyggelse m.v.



Figur 12 parkeringspladsen Ny Banegårdsgade 40-42



Figur 13 Banegårdspladsen

Arealforhold

DSB Ejendomsudvikling A/S ejer ejendommene:

Matr. nr. 2200 I Aarhus Bygrunde ved Ny Banegårdsgade benævnt "Østre Plads", ca. 15.000m²

Matr. nr. 2200a Aarhus Bygrunde, benævnt "Sporareal" ca. 5.000m² - her ejer DSB Ejendomsudvikling A/S byggeretten over Banedanmarks sporareal.

Aarhus Kommune ejer rutebilstationen og tilhørende vejarealer:

Matr. nr. 2156 a Aarhus Bygrunde

Matr. nr. 2156 b Aarhus Bygrunde

Matr. nr. 2156 c Aarhus Bygrunde

Matr. nr. 2156 d Aarhus Bygrunde

Det samlede antal er ca. 7.500 m².

Steen & Strøm Danmark A/S driver:

På matr. nr. 78 h Marselisborg Aarhus Bygrunde, hvorpå Bruuns Galleri er placeret.

Angående ejerforhold henvises til figur 1.

Omgivelserne

Banegårdspladsens bygninger udgør et flot sammenhængende helhedsindtryk og har stor betydning for oplevelsen af pladsen. Selve pladsen med den meget intensive trafik og de mange trafikarter virker visuelt uoverskuelig. De mange parkerede biler og cykler medvirker til dette. Der er ikke udarbejdet en plan for fremtidig indretning af Banegårdspladsen, men det er hensigten at reducere antallet af cykelparkeringspladser på pladsen samt at begrænse biltrafikken henover pladsen.



Figur 14 bebyggelsen nord for Ny Banegårdsgade

Ny Banegårdsgade fra Banegårdspladsen til Fredensgade er på nordsiden bebygget med høje boligejendomme med butikker m.v. i stueetagen. På sydsiden af gaden er der ikke bebygget. Der er god udsigt fra boligerne ud over banearialet.



Figur 15 bebyggelsen vest for Fredensgade

Fredensgade fra Ny Banegårdsgade til Sønder Allé er på vestsiden bebygget med bolig- og erhvervsbygninger i forskellige højder. På østsiden af Fredensgade ligger den nuværende rutebilstation.



Figur 16 bebyggelsen nord for Sønder Allé

Sønder Allé - strækningen fra Fredensgade til Spanien - er på nordsiden bebygget med gamle og nye bygninger af meget forskellig karakter. Anvendelsen er primært private og offentlige servicevirksomheder. Det indgår i helhedsplanlægningen som forudsætning, at facaderækken på sigt rykkes ca. 6 m mod nord for at forbedre de trafikale forhold. På sydsiden af Sønder Allé ligger den nuværende rutebilstation.



Figur 17 bebyggelsen øst for Spanien

3.2 Fremtidige forhold

Ny busterminal

Spanien fra Sønder Allé til baneterrænet er på vestsiden bebygget med DSB's lave kontorbygning og på østsiden bebygget med badeanstalten, som er en meget karakterfuld bygning, og en række høje, ældre beboelsesejendomme beliggende med udsigt over rutebilstationen og banearealet.

Banearealet forudsættes fortsat anvendt som sådan, mens arealet mellem banearealet og Værkmestergade forudsættes bebygget. Der er vedtaget en lokalplan for arealet, men det er p.t. ikke afklaret, om der vil blive bygget i overensstemmelse med denne.



Figur 18 banearealet og arealet ved Værkmestergade

Ny busterminal etableres på et nyt dæk over banearealet øst for Hovedbanegården. Placering og omfang skal være som angivet i bilag 1 "Detailplanlægning af busterminal i Aarhus, teknisk hovedrapport", januar 2003 – under løsningsmodellen "Dækket".

Siden 2003 er der sket en række ændringer i de trafikale forudsætninger for den kollektive trafik, bl.a. er der i 2010 vedtaget en ny trafikplan for den kollektivetransport i Aarhus. Endvidere arbejdes der med planer for en letbane. Det ændrer dog ikke ved behovet for fortsat at have en central busterminal i midtbyen af Aarhus, men terminalens størrelse vil kunne reduceres en smule i forhold til de tidligere forudsætninger. De trafikale ændringer i det aktuelle område er vist på kortet - "Fremtidige trafikforhold".

Kortet er vedlagt som bilag 2 "Fremtidige trafikforhold".

For den planlagte busterminal vil principperne i "Kollektiv Trafikplan Aarhus" samlet over døgnet betyde et væsentligt færre antal afgange og ankomster, både på døgnbasis og i spidstimen - meget skønsmæssigt en reduktion på 30-40 %.

Det forudsættes, at der kan indgå en udvidelse af Bruuns Galleri på et dæk over den nye busterminal. Parkeringsforholdene ved en ny busterminal skal ses i sammenhæng med parkeringsforholdene ved Hovedbanegården samt med parkeringen til den øvrige del af helhedsplanområdet.

Letbanens linieføring

En anden ny væsentlig forudsætning er, at der i planlægningsarbejdet skal tages højde for en linieføring af en letbane gennem området. Letbanen vil krydse Spanien på eksisterende bro og fortsætte gennem området for helhedsplanen, dels for at fortsætte ind til de eksisterende perroner ved banegården, dels på sigt for at fortsætte ad Ny Banegårdsgade frem til Banegårdspladsen. Det skal indgå i helhedsplanlægningen, at letbanens forbindelse fra baneterrænet til vejsystemet sker i det punkt, hvor også den nye busterminal skal have vejadgang, nemlig ved Fredensgade/Ny Banegårdsgade. Se bilag 2.

Tracé for letbane

Helhedsplanen skal sikre, at der i en senere etape bliver mulighed for at føre spor fra en fremtidig etape af letbanen fra banegraven og op over "Øster Plads A" til Ny Banegårdsgade og Banegårdspladsen. (Se figur 1 og bilag 2). Kurveradierne for letbanen gennem helheds-

planens område skal være som vist på bilag 2. Kurveradierne på letbanens forløb skal være minimum 40 m. Letbanen får sit eget "ben" i det nye kryds på Ny Banegårdsgade. Afstand fra letbanens spormidte til bebyggelse skal være minimum 5 m.

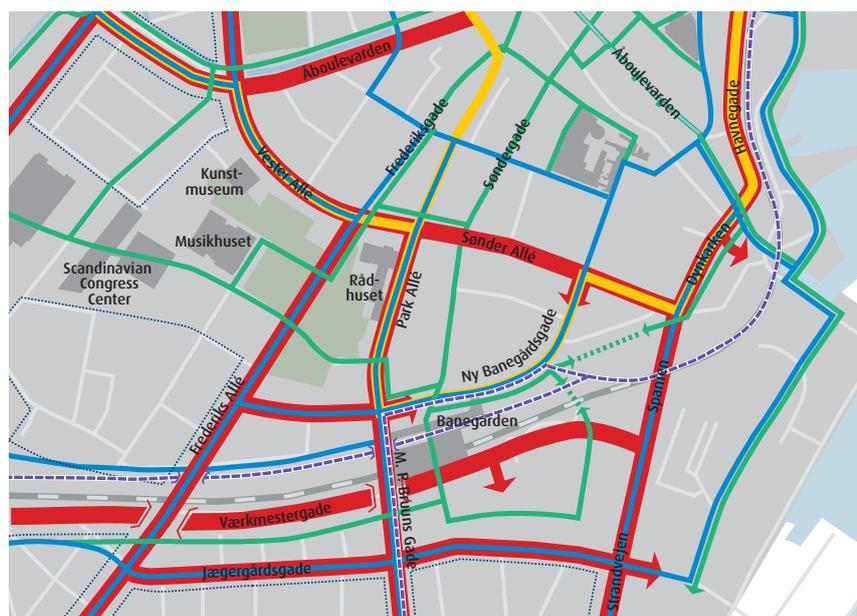
Trafikplan for Aarhus Midtby - handlingsplan

"Trafikplan for Aarhus Midtby - handlingsplan" fra 2005 er grundlaget for trafikplanlægningen i midtbyen, og rummer intentioner for det aktuelle område.

Der henvises til kommunens hjemmeside vedrørende denne plan og tilhørende "Trafikplankort":

<http://www.aarhuskommune.dk/borger/trafik/Trafik--og-anlaegsplaner/Trafikplan-for-Aarhus-Midtby.aspx>. Ifølge "Trafikplan for Aarhus Midtby - handlingsplan"

er det intentionen at Banegårdspladsen og Park Allé udgør et vigtigt terminalområde for den kollektive trafik i midtbyen samtidig med,



Figur 19 Udsnit Trafikplan for Aarhus Midtbyen

Signaturforklaring

- Biltrafik, væsentlige forbindelser
- Lokaltrafikområde
- Buskorridor
- Cykelrutenet
- Fodgængeroute/gågade
- Letbane

at den gennemkørende biltrafik i den sydlige del af City ønskes begrænset.

Regulering af den individuelle biltrafik i bydelen vil være af betydning for bussernes fremkommelighed – samt for forholdene for den lette trafik.

Helhedsplanlægningsområdet er en del af det sydlige city og vejbetjenes overordnet fra Spanien og Sønder Allé. De direkte vejadgange til området vil primært blive fra Fredensgade og Ny Banegårdsgade.

Ny Banegårdsgade

For biltrafikken vil hovedadgangen fortrinsvis ske fra Fredensgade umiddelbart over for Rosenkrantzgade, mens bustrafikken vil få adgang til terminalen fra en tilslutning ved Fredensgade/Ny Banegårdsgade. Se bilag 2. Planen skal give mulighed for udvidelser af Fredensgade, Sønder Allé og Ny Banegårdsgade. Angående Sønder Allé tages der udgangspunkt i, at en forsætning mod nord er nødvendig på strækningen fra Fredensgade til Dynkarken, dels af hensyn til en mere hensigtsmæssig trafikafvikling, dels af hensyn til en byudvikling af området nord for

Sønder Allé. Vejskellet på den nordlige side af Sønder Allé foreslås flyttet ca. 6 m mod nord. Det fremtidige vejprofil på Sønder Allé påregnes at blive ca. 31 m. Se bilag 2.

Ny Banegårdsgade forudsættes udvidet til en samlet bredde på 15,25 m, idet den, udover en begrænset biltrafik, en cykelrute samt af- og pålæsningsmulighed, i nordsiden også på sigt skal fungere som letbanelinje.

Fredensgade syd for Sønder Allé skal udvides til 25 m, idet der i østsiden etableres en busbane samt en cykelsti i hver side, da en af de primære cykelruter forløber herigennem. Endvidere skal der etableres et firbenet kryds ved Rosenkrantzgade, som signalreguleres og vil blive hovedadgangen til helhedsplanområdet for biltrafikken.

Cykelruter og stiforbindelser

Ifølge cykelhandlingsplanen indgår Banegårdspladsen, Ny Banegårdsgade og Fredensgade som en primær cykelrute, hvilket der jf. ovenstående skal tages hensyn til i udformningen af vejnettet.

Planen skal endvidere sikre gangstiforbindelse fra Ny Banegårdsgade mod Bruuns Galleri og fra Fredensgade mod Værkmestergade (forbindelse fra Fredensgade/Rosenkrantzgade over banearealet til Værkmestergade ud for stien beliggende vest for DSB's komponentværksted). Der henvises til bilag 2. Herudover skal planen indeholde gangforbindelse fra Banegården mod krydset Sønder Allé/Dynkarren, hvorfra der er forbindelse videre mod havnen til bl.a. Multimediehuset.

Parkeringskrav

Det er vigtigt, at bilparkeringen i området reguleres, så der sikres en optimal udnyttelse uden overudbud af parkering.

Med hensyn til bilparkering er det hensigten:

At antallet af bilpladser som hovedregel fastlægges i h.t. gældende retningslinier for anlæg af parkeringsarealer, hvilket bl.a. indebærer følgende normer:

Enheder p-pladser

Etageboliger:	0,5 plads pr. bolig
Boliger (mindre end 50 m ²):	0,25 plads pr. bolig
Kontor/liberalt erhverv o.l.:	1 plads pr. 100 m ²
Udvalgsvarebutikker/restauranter:	1 plads pr. 100 m ²
Dagligvarebutikker:	1 plads pr. 100 m ²

At parkeringsanlæg som hovedregel integreres i bebyggelsen, etableres under terræn eller i særlige p-huse,

At parkeringsanlæg i mindst muligt omfang optager areal på terræn,

At parkeringsanlæg primært etableres som større samlede anlæg,

At der i videst muligt omfang sikres mulighed for dobbeltudnyttelse af større parkeringsanlæg, således at boliger og erhverv deles om de samme pladser, og at disse udnyttes optimalt - i sådanne tilfælde kan de nævnte parkeringskrav reduceres.

At der i tilknytning til busterminalen skal indarbejdes arealer til korttidsparkering, "Kys og kø" samt taxaholdepladser. Busterminalens område og ramper hertil må ikke benyttes af andet end busser. Korttidsparkering samt "Kys og kø" vurderes til 30 pladser. Behov for taxaholdepladser vurderes til 3 stk. Langtidsparkeringen i forbindelse med busterminalen forudsættes placeret sammen med den øvrige langtidsparkering i området.

Parkeringsbehov i forbindelse med udvidelse af Bruuns Galleri skal placeres inden for "Østre Plads A" jf. figur 1.

Cykelparkering

I forbindelse med projektet skal der indarbejdes en ny cykelparkering for busterminalen og flytning af en del af cykelparkeringen fra Banegårdspladsen. Jf. cykelhandlingsplanen skal cykelparkeringsforholdene til den kollektive trafik forbedres – både til bus og tog. Der skal indrettes 1.000 cykelparkeringspladser inden for "Østre Plads A" til at dække dette behov.

Med hensyn til cykelparkering i forbindelse med **nyt byggeri** indenfor området er det hensigten:

At antallet af pladser som hovedregel fastlægges i henhold til gældende retningslinier for anlæg af parkeringsarealer, hvilket bl.a. indebærer følgende normer:

- Boliger: 2 pladser pr. bolig
- Erhverv: 2-4 pladser pr. 100 m²

At cykelparkeringen indtænkes i både den samlede parkeringsløsning og i disponering af bebyggelsen, herunder en passende fordeling af cykelparkeringen i forhold til bebyggelsens anvendelse og til indgange i de enkelte dele af bebyggelsen,

At en passende andel af cykelparkeringen placeres på terræn (minimum 1/3),

At der ved anlæg af cykelparkeringspladser i kælder sikres særskilt og direkte adgang til disse.

At Cykelparkeringspladserne skal enten placeres på terræn eller i kælder eller integreres i bebyggelsen, evt. i kælder med god forbindelse til Ny Banegårdsgade

3.2.2 Kommuneplanen

Der henvises til bilag 3 om kommuneplanens mål og retningslinjer for området.

Se i øvrigt "Kommuneplan 2009" på kommunens hjemmeside:

<http://www.aarhuskommune.dk/borger/bolig-og-byggeri/Kommuneplanlaegning.aspx>

3.2.3 Miljøforhold

Støj og vibrationer fra vej- og banetrafik

Der er støj fra de omkringliggende veje og støj og vibrationer fra banen, som overstiger grænseværdierne for støj- og vibrationsfølsom bebyggelse. Ved placering af støj- og vibrationsfølsom bebyggelse, herunder boliger, kontorer og hoteller, skal der derfor ved udformning, konstruktion og placering af bebyggelse og udendørs opholdsarealer tages højde for dette.

Bæredygtighed

Aarhus Byråd har besluttet at nybyggeri i nye byområder og større omdannelsesområder – og det er det aktuelle område - skal opføres som lavenergiklasse 2015 i henhold til BR10.

4. OPGAVEN

4.1 Helhedsplanen

Der ønskes et forslag til en helhedsplan for det samlede område, som skal danne ramme for en udbygning af området med plads til service og erhverv samt etablering af en ny busterminal.

Forud for helhedsplanarbejdet er der gennemført en række delprojekter, som omhandler letbanen, busterminalen mv. Det betyder, at der er en række forhold, som allerede er belyst, og helhedsplanen skal derfor udarbejdes med baggrund i følgende særlige forudsætninger for terminalen og letbanen:

At der etableres en ny, intelligent busterminal over "Sporarealet" (se figur 1) i et layout og med rampe og søjleplacering som angivet på bilag 2. Frihøjden ved overkanten af sporet skal være (Ole) ,

At terminalen får 16 faste holdepladser, 4 nærdepotpladser og 2 turistbuspladser som angivet på bilag 2,

At der skabes direkte adgang til Aarhus H's vandrehal fra busterminalen med en ny forbindelse placeret som vist på bilag 2,

At man i helhedsplanen tager stilling til de særlige problemer, der vil opstå, hvis man sammenbygger busterminalen med banegårdens vandrehal og posthuset for så vidt angår dagslysforhold og forurening fra bussernes dieseludstødning i eksisterende bebyggelse,

At der på etagen over busterminalen etableres en butiksetage med forbindelse til Bruuns' Galleri og Ny Banegårdsgade. Alternativ forbindelse kan foreslås gennem posthuset. Se principskitser fra Steen & Strøm Danmark A/S, bilag 4,

At der disponeres for, at letbanen kan føres op over "Østre Plads" (se figur 1) med et tracé som vist på bilag 2. Ingen bygning må være nærmere spormidte end 5 m, og frihøjden ved overkanten af sporet skal være 5,8 m,

At der i området umiddelbart øst for posthuset, eller med indgang herfra, etableres plads til 1.000 cykelparkeringspladser, enten på åben plads eller i kælder/konstruktion, og

At der integreret i bebyggelsen på "Østre Plads" delområde b (se figur 1), etableres pendlerparkering for rejsende fra Aarhus H. I alt 200 bilparkeringspladser (genhusning af eksisterende overfladeparkering).

For så vidt angår anvendelsen af den bebyggelse, der kan etableres inden for helhedsplanområdets rammer, er mulighederne beskrevet i bilag 3.

"Parterne" kan dog - med henvisning til de forespørgsler, der i de senere år har været fra potentielle bygherrer/lejere - oplyse, at der har været interesse for at opføre følgende byggerier:

- Hotelbyggeri 10.000 - 12.000 m² etageareal
- Kontorarealer til forskellige typer liberalt erhverv/rådgivende virksomhed Boligejendomme
- Butikker. Dels dagligvarebutik 1.000 - 1.500 m² etageareal, dels ikke nærmere specificerede forespørgsler vedrørende udvalgsvarerbutikker.

Helhedsplanen skal beskrive og illustrere, at der såvel funktionelt som byarkitektonisk opnås sammenhæng til de tilstødende områder. Planen skal vise vigtige stiforbindelser gennem byområdet nord-syd, øst-vest, og hvordan disse forbindelser medvirker til at binde

4.2 Byrum og bebyggelsen

byen sammen, f.eks. banegården med det nye multimediehus, og arealerne ved for Spanien på strækningen fra banen til Jærgergårds-gade, hver der igangsættes in planlægning af de sidste "Centralværkstedesarealer" til ny bebyggelse. Overordnet ønskes en bebyggelse, hvor arkitektur og indretning gennem særlig og nytænkende karakter giver kvalitet og værdi for brugerne, gæster og borgere i byen.

Ny bebyggelse skal udformes og placeres, så der opnås en god arkitektonisk helhedsvirkning med den omkringliggende bebyggelse. Dette kan opnås på mange måder, og der fastlægges ikke på forhånd begrænsninger angående bygningernes udformning.

I kommuneplanen er der fastsat en maksimal bebyggelsesprocent på 175 for området som helhed. Der kan i helhedsplanlægningen indgå en maksimal bebyggelsesprocent på op til 250. Men Parterne kan ikke på forhånd afvise en højere bebyggelsesprocent, hvis forslaget til helhedsplanen tilsiger dette.

Det er vigtigt, at helhedsplanen på en overbevisende måde dokumenterer, at de valgte bebyggelsestætheder kan fungere som rammer for områdets fremtidige liv. Planen skal illustrere, hvorledes bygningsvolumener placeres i området som en udbygning på det eksisterende cityområde.

Den nedlagte rutebilstation og "Østre Plads" (se figur 1) skal transformeres til et urbant område, der på sigt skal rumme primært erhverv og servicefunktioner. Her vil borgere og brugere af området medvirke til at skabe liv i området, og byen vil få et nyt stærkt byområde med et rekreativt udeareal, hvor der skal være plads til afslapning og fysiske aktiviteter.

Den relativt høje bebyggelsesprocent er en udfordring i forhold til byrummene. Derfor er det vigtigt, at helhedsplanen illustrerer, at der tilvejebringes byrum, som har kvalitet i forhold til brugernes behov.

Rutebilstationens område og centralværkstedsområdet er i højhuspolitikken angivet som et område, hvor projekter med høje huse ikke som udgangspunkt afvises. Beslutninger om, hvorvidt der skal indgå højhuse i området, afventer helhedsplanlægningen. Se i øvrigt om højhuspolitikken i bilag 4.

4.3 Detailhandel, herunder udvidelsen af Bruuns Galleri

Den gældende Kommuneplan angiver, at der i city skal anlægges et opholdsareal på minimum 30 % af boligarealet. Praksis er derudover, at der anlægges opholdsareal på mindst 5 % af etagearealet til andre formål. Opholdsarealerne skal indrettes, så de er egnede til ophold, dvs. at de skal være solbeskinnede en stor del af døgnet og ikke være vindbelastede eller støjplagede. Opholdsarealerne kan placeres på terræn, tagterrasser eller altaner.

Det samlede planområde er på ca. 27.500 m² fordelt på områderne:

Sporarealet - ca. 5.000 m²

Østre Plads A og B - ca. 15.000 m²

Rutebilstationen - ca. 7.500 m².

Som nævnt i bilag 3 indgår det i "Kommuneplan 2009", at der i projektområdet forventes at være plads til 10.000- 20.000 m² detailhandel. Steen & Strøm Danmark A/S ejer og driver Bruuns Galleri. Bruuns Galleri åbnede i 2004 og har et samlet detailhandelsareal på 28.000 m². Bruuns Galleri havde i 2009 ca. 10,7 mio. kunder/besøgende i alt. Indgangen fra banegården alene blev passeret af ca. 10 mio. personer (ca. 5 mio. i hver retning).

Steen & Strøm Danmark A/S ønsker at foretage en udvidelse af Bruuns Galleri. Udvidelsen ønskes placeret på et dæk over den nye busterminal med mulighed for direkte sammenbygning med eksisterende detailhandelsarealer i Bruuns Galleri. Der henvises til figur 22 og 23 samt bilag 6 "Version 1 og 2, principskitser for udvidelse af Bruuns Galleri". Det forventes, at sammenbygningen kan ske



Figur 21 Bruuns Galleri

således, at niveauet på det eksisterende plan 5 i Bruuns Galleri kan videreføres i de nye arealer over den nye busterminal. Udvidelsen skal ske i ét plan, dog således at der mod Ny Banegårdsgade etableres detailhandel i to plan, dette for at få detailhandlen til at fange gadeniveauet og for at skabe et iøjnefaldende indgangsparti til den nye bebyggelse.

Ud over ovennævnte udvidelse af Bruuns Galleri over busterminalen ønsker Steen og Strøm

Danmark A/S at etablere i størrelsesordenen 5.000 - 7.000 m² detailhandel disponeret i resterende stueplansarealer langs Ny Banegårdsgade. (Maks. samlet butiksareal 12.000 m² inkl. evt. butiksareal i posthuset). Inden for disse arealer forventes det, at der placeres én af de mulige butikker på op til 5.000 m². Der skal sikres god synlighed af disse arealer med udstillingsvinduer i gadeniveau.

Vigtige knudepunkter for detailhandelsarealerne

Alle knudepunkter, hvor nyt detailhandelsareal har kontakt med øvrige funktioner, skal bearbejdes nøje, herunder særligt:

- Forbindelse til det eksisterende Bruuns Galleri
- Forbindelse til vandrehallen i Aarhus H
- Forbindelse til ny busterminal (rullebånd)
- Forbindelse til detailhandelsarealer langs Ny Banegårdsgade
- God kontakt med gadeniveau.

Indgange:

Der ønskes arbejdet med to alternative hovedindgange fra Ny Banegårdsgade/Banegårdspladsen til udvidelsen af Bruuns Galleri. Én adgang gennem posthuset, samt én adgang placeret i den nye bebyggelse umiddelbart øst for posthuset.

Post Danmark er ejer af posthuset i dag. Post Danmark har ikke nogen planer om at sælge posthuset eller ændre anvendelse, dog har man givet tilladelse til, at der kan skitseres på løsninger, hvor posthuset helt eller delvist integreres i den samlede plan.

Indgang gennem posthus: Version 1

Ved denne løsning skal det vurderes, om der

kan opnås forbindelse i rette niveau til detailhandelsarealer i udvidelsen. Selve sammenbygningen skal integreres således, at nye detailhandelsarealer "smelter" sammen med arealer i posthuset. Der skal tages hensyn til kontorfunktioner o.a. i posthusbygningen.

Interessen for at anvende posthuset som indgang til Bruuns Galleri skyldes ønsket om synlighed mod banegårdspladsen.

Indgang øst for posthuset: Version 2

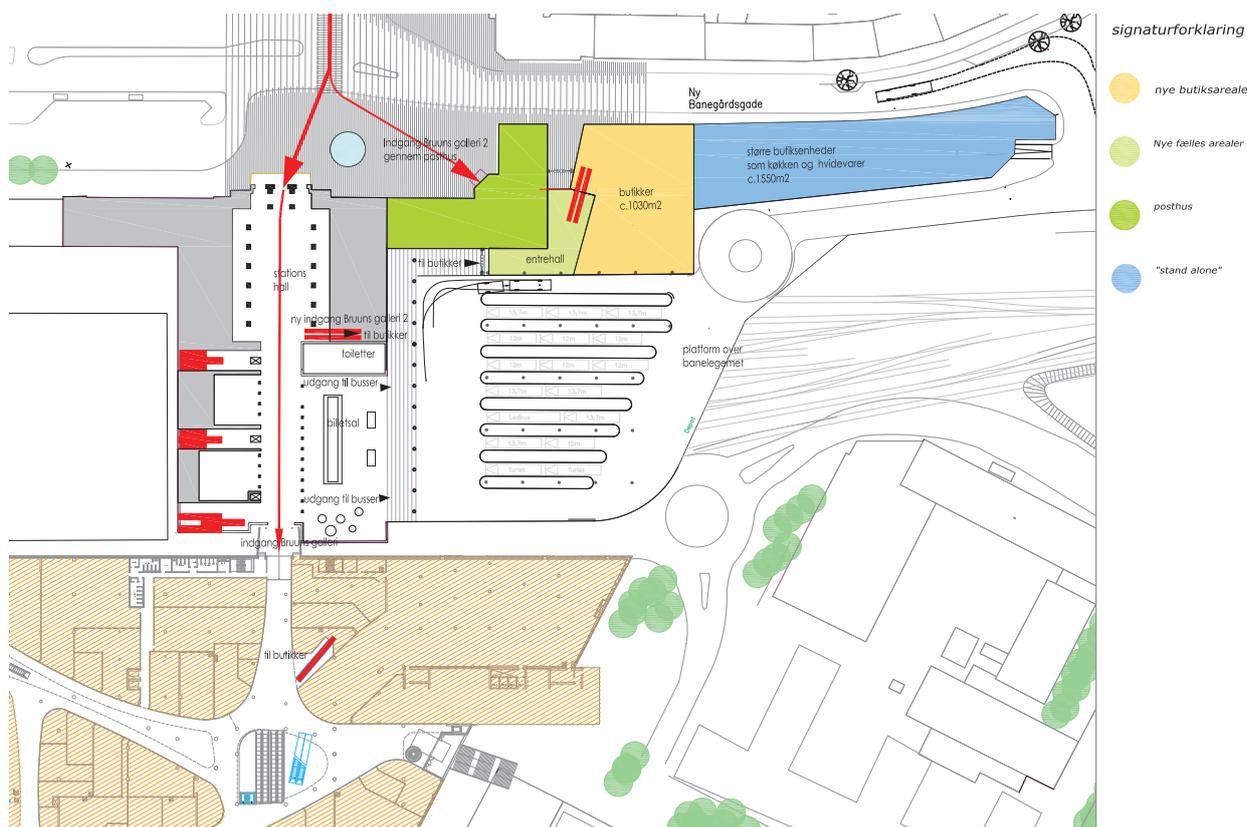
Ved denne løsning vil der skulle etableres en indgang med størst mulig synlighed i gadeniveau. Den nye bygning skal trækkes væk fra posthuset i denne løsning grundet eksisterende funktioner i huset. Der ønskes stor fokus på synlighed af indgangsbygningen.

Øvrige overvejelser:

Selve indretningen af detailhandelsarealerne er ikke en del af opdraget, dog ønskes bud på, om der kan skabes mulighed for attraktive uderum o.l. i forbindelse med de nye detailhandelsarealer, også på plan 5 (angivet i forhold til Bruuns Galleri), f.eks. til udeservering, udsigtsplads, kunst eller andet. Detailhandelsarealerne ønskes opført i et lyst miljø med mest muligt dagslys, dels i facader, dels i tag.

Varetransport og affaldshåndtering:

Den samlede varetransport til Bruuns Galleri sker i dag fra et areal vest for M.P. Bruuns Gade i baneniveau. Det forudsættes, at varetransport til og affaldshåndtering fra udvidelsen af Bruuns Galleri over busterminalen også skal ske fra den eksisterende plads ved Værkmestergade, dvs. uden for helhedsplanens område. Derimod skal varetransport til og affaldshåndtering fra bebyggelse langs Ny Banegårdsgade på "Østre Plads A" ske fra Ny Banegårdsgade. Varetransport til og affaldshåndtering fra bebyggelse på "Østre Plads B"



Figur 22 Udvidelse af Bruuns Galleri, version 1

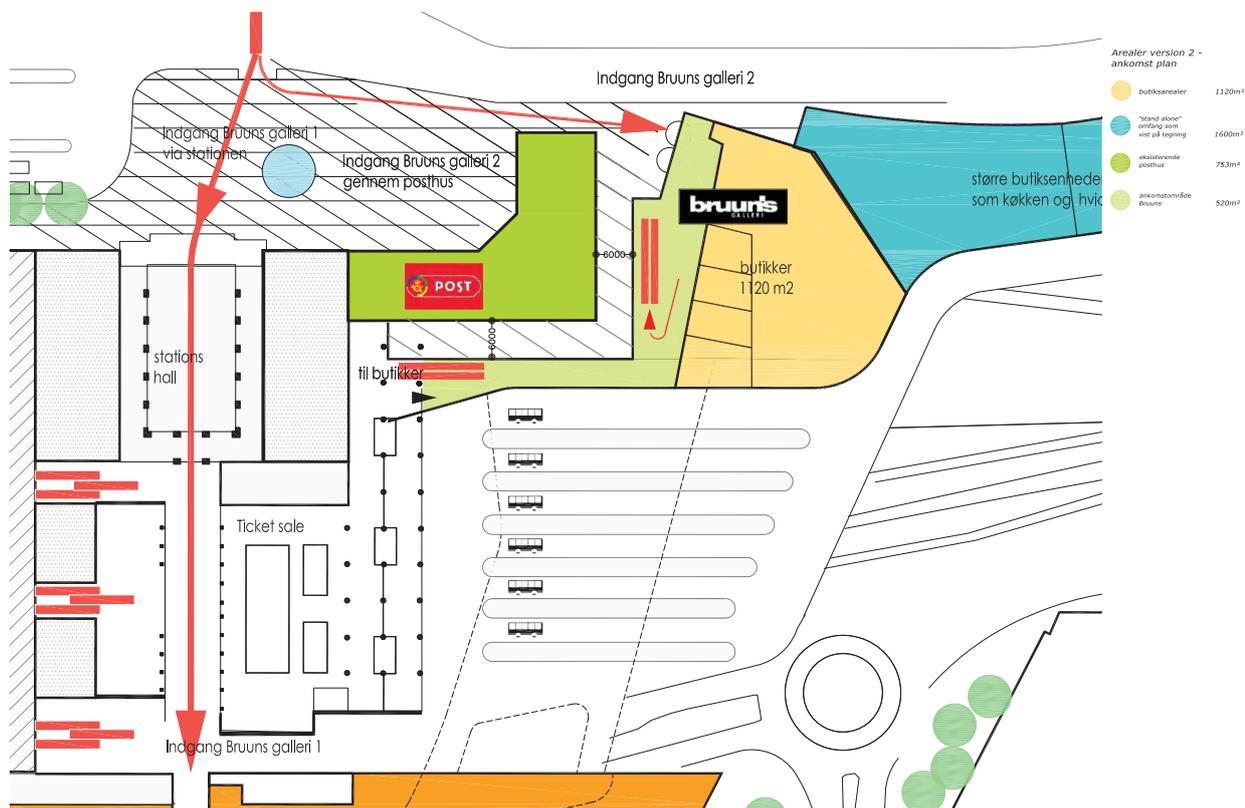
og "Rutebilstationen" skal ske fra Fredensgade (se figur 1).

Bæredygtighed

Steen & Strøm Danmark A/S ønsker, at udvidelsen af Bruuns Galleri og øvrige detailhandelsarealer udvikles med en høj miljøprofil. Dette indebærer, at der må vurderes og vises optimale løsninger på følgende forhold:

- Evt. alternativ energiforsyning, lokale energikilder, f.eks. genindvinding af overskudsvarme, varmepumpe, solenergi osv. I overvejelserne må forsyningen af det eksisterende Bruuns Galleri gerne indgå på et overordnet niveau.

- Materialevalg og udformning bør reflektere en beviset holdning til bæredygtighedsproblematikken og miljøspørgsmål.
- Energieffektiv udformning af nye bygninger og anlæg med brug af dagslys og naturlig/hybrid ventilation. Overvejelser omkring solafskærmning i kombination med dette.
- Brug af overfladevand (tagvand,) i f.eks. kunst)



Figur 23 Udvidelse af Bruuns Galleri, version 2

Implicit i Steen og Strøm Danmark A/S' miljøprofil: God forbindelse til kollektiv trafik, gående og cyklende.

Øvrige detailhandelsarealer i helhedsplanens område

Som nævnt vil der i det samlede område kunne placeres op til 20.000 m² detailhandel. Efter disponeringen af ca. 12.000 m² i tilknytning til Bruuns Galleri (inckl. evt. anvendte arealer i posthuse), resterer ca. 8.000 m². Der ønskes en vurdering af, om disse arealer vil kunne bidrage til at skabe det rette bymæssige miljø i den øvrige del af helhedsplanen. Der ønskes referencer til, hvor tilsvarende løsninger er udført.

4.4.5 Etaper

Etapeudbygningen skal vises som en tegneserie, der illustrerer, hvordan området succesivt kan udbygges.

5 BETINGELSER

5.1 Opgave og deltagere

Målet for opgaven er en helhedsplan for området, der kan lægges til grund for lokalplanlægning for området. Opgaven er udskrevet som parallelle opdrag med følgende indbudte arkitektfirmaer som deltagere:

-
-
-
-

5.2 Grundlagsmateriale

- Grundkort, digital Autocad kort
- Luftfotos
- Fotos fra udvalgte steder
- facadefotos

5.3 Forslagets omfang

Der skal afleveres:

- Plancher: 1 sæt
- Hæfte med projektet i A3: 20 stk.
- CD med projektet: 5 stk.

CD'erne skal indeholde:

visualiseringer i JPEG-format, grundtegninger i Autocad-format samt i Ai-format, projekthæfter og plancher:

Materiale ud over det ovenfor anførte vil kun blive optaget til vurdering, såfremt det samlede forslag holdes inden for den under afsnittet "Forslagets udførelse" angivne maksimale udstrækning

5.4 Forslagets udførelse

Forslagne skal navngives. Alt skriftligt materiale, inklusiv påskrifter på tegninger, skal være på dansk.

Plancheophængning må have en udstrækning på max. 120 cm i højden og 450 cm i længden, fordelt på plancher med en maksimal bredde på 90 cm. Ophængningsplanen påføres i nederste højre hjørne på hver planche.

1. En oversigtsplan over det samlede område, mål 1:1000

Plan med forslagets relation til den omgivende by, samt til eksisterende og eventuel ny infrastruktur.

2. Situationsplan i deludsnit i mål 1:500

Planen skal vise forslagets hovedtræk, herunder bebyggelse, stier, veje, parkering, byrum og grønne rum m.v.

3. Diagrammer

Der ønskes diagrammer for forslaget. Diagram med adgangsforhold/adgangsveje, placering af veje, stier og parkering (på terræn og evt. i konstruktion).

Diagram med angivelse af type og anvendelse af rekreative-/udearealer.

Principdiagrammer for adgang, trafik, og forskellige funktioner.

Soldiagrammer.

4. Planudsnit, mål 1:200

Udsnit af særlige steder i planen, som viser relationer mellem bebyggelsen og byrum og relationer mellem bebyggelse og trafik.

5. Opstalter og snit, mål 1:200

Ét længde- og to tværsnit, der belyser bebyggelse, byrum og mødet med den omkringliggende by.

6. Visualiseringer

Visualiseringer på medfølgende fotos.

7. Beskrivelse

En beskrivelse af forslagets hovedgreb og idé vedrørende anvendelser, arkitektur, materialevalg og vision, som supplerer tegningsmaterialet til en helstøbt forståelse af projektet, samt arealopgørelser indskrevet i medfølgende arealskema.

8. Beskrivelseshæfte

Beskrivelseshæftet skal indeholde planer, visualiseringer samt beskrivelse og begrundelse for valgte løsninger i konkurrenceforlaget. (afleveres i 20 eksemplarer)

5.5 Forespørgsler

Forespørgsler vedrørende programmet og det parallelle opdrag kan ske løbende til Marie Dela Johnsen. Sidste frist for spørgsmål til konkurrenceprogrammet er den xx.xx 2011. Alle spørgsmål skal fremsættes skriftligt på dansk. Spørgsmål og svar vil blive fremsendt til samtlige deltagere (Én kontaktperson pr. firmakonstellation) løbende og senest ca. xx.xx.2011 efter spørgefristens udløb.

5.6 Frister og indlevering

Forslagne skal indleveres personligt, via et posthus eller via et kurerfirma til nedenstående adresse senest den xx.xx. 2011 kl. 12 og være mærket 'Udvikling af helhedsplan for Ny Banegårdsgade'

Til:

Peter Christoffersen

Planlægning og Byggeri - Teknik og Miljø - Aarhus Kommune

Byplanafdelingen

Kalkværksvej 10 - 8000 Aarhus C

Tlf. 8940 2644

Det skal i forbindelse med indlevering til posthus understreges, at DSB Ejendomsudvikling A/S intet ansvar har for forslagets rettidige modtagelse. For forslag, der afleveres hos DSB Ejendomsudvikling A/S vil der blive udstedt en kvittering.

5.7 Præsentation af projektet

Der er tale om et parallelt opdrag, hvorfor der ikke er anonymitet. Der vil blive afholdt en gennemgang med de enkelte deltagere de05X05XX.2011, hvor forslagsstillerne får lejlighed til at præsentere deres projekt, ligesom udbyderne får lejlighed til at stille uddybende spørgsmål til forslagsstillerne.

5.8 Vurdering

Vurdering af projekterne vil blive foretaget af en rådgivende komité, som i overensstemmelse med succeskriterierne vil forholde sig til arkitektur, mål om bæredygtige løsninger i funktion og sammenhæng med den eksisterende by, samt den indre sammenhængskraft. Komitéen vil sammenfatte en vurdering af hvert enkelt projekt til brug for den endelige udvælgelse af det projekt, der skal danne grundlag for udarbejdelsen af lokalplanen for Ny Banegårdsgade.

5.9 Rådgivende komité

Den rådgivende komité vil bestå af to repræsentanter fra Steen & Strøm Danmark A/S to fra Aarhus Kommune og to fra DSB Ejendomsudvikling A/S, desuden tilknyttes to uvildige fagkyndige.

5.10 Vederlag

Der vil blive udbetalt et vederlag på kr. 200.000 ekskl. moms til alle konditionsmæssigt afleverede projekter. Dette sker ved, at hvert af de fire hold, der har deltaget i det parallelle opdrag, efter aflevering af helhedsplan fremsender en faktura elektronisk til DSB Ejendomsudvikling A/S.

DSB Ejendomsudvikling A/S
att. Marie Dela Johnsen
EAN nr. 5790001775018
madj@dsb.dk

Der vil ikke blive betalt yderligere præmier til "vinderprojektet". Vederlaget dækker alle udgifter, som de deltagende måtte have haft til udarbejdelsen af forslaget og eventuelle øvrige rådgivere.

5.11 Forsikring

De indsendte projekter vil ikke blive forsikret, hvorfor deltagerne skal opbevare en kopi af det indsendte materiale.

5.12 Rettigheder

Rettighederne til forslagene tilhører konkurrenceudskriveren. Ophavsretten til de enkelte forslag forbliver hos forslagsstillerne.

Udskriverne forbeholder sig retten til at foretage en bearbejdning af de indleverede forslag, f.eks. i forbindelse med lokalplansprocessen, eller helt at forkaste dem.

En eventuel viderebearbejdning vil ske i samarbejde med forslagsstilleren.

Udskriveren forbeholder sig retten til at benytte enkeltheder eller ideer fra de øvrige forslag i en sådan viderebearbejdning.

Bilag:

Med konkurrenceprogrammet medsendes en CD-ROM hvorpå følgende bilag er tilgængelige:

Bilag 1. "Detailplanlægning af busterminal i Aarhus, teknisk hovedrapport", januar 2003.

Bilag 2. Kort med fremtidige trafikforhold.

Bilag 3. Notat 30.3.2010 om Kommuneplan 2009.

Bilag 4. Steen og Strøm Danmark A/S Udvidelse af Bruuns Galleri version 1 (2.3.2010) og version 2 (3.2.2010).

Bilag 5. Nabo området