

Zoom på Kongsvang

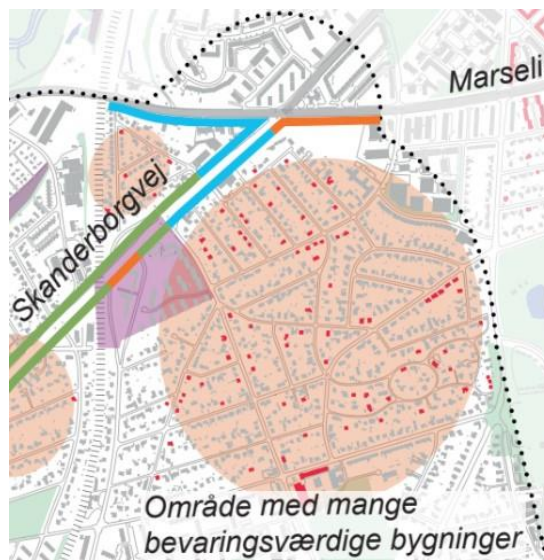


Uddrag af Aarhus Kommune Helhedsplan forslag:
 ”Bedre by i Viby – Strategisk helhedsplan for byudvikling langs Skanderborgvej” (med angivet side nr.)

Side 34 FRA VEJ TIL GADE

Skanderborgvej er både hjerte og barriere i Viby. Ændringer i vejstrukturen skal understøtte Skanderborgvejs rolle som den gode trafikale forbindelse og gøre bydelen mere sammenhængende og forbedre vej- og gaderum for byliv. Skanderborgvej er en af Aarhus’ vigtige indfaldsveje fra syd. Den afvikler både personbil- og erhvervstrafik og er herud over en af de få indfaldsveje til Aarhus, der kan afvikle særtransporter – transportere med overbredde og overhøjde. Ambitionen er at skabe den gode sammenhængende by på tværs af Skanderborgvej.

Hovedgrebet er at bryde Skanderborgvejs lange vejstrækning ned i 3 dele ud fra identitet og karakter af vejrummet. En del af vejstrækningen skal stort set forblive, som den er i dag, **men især strækningen mellem Viby Torv og Marselis Boulevard skal have større bylivsfokus.** De 3 strækninger er



Sænk hastigheden på bygaden fra 60 til 50 km/t og på ankomstvejen fra 70 til 50 km/t. På trafikvejen fastholdes 70 km/t.

- Bygaden fra Viby Torv til Marselis Boulevard.
- Ankomstvejen fra Ringvej Syd og Viby Ringvej til Viby Torv
- Trafikvejen fra Øllegårdsvej til Ringvej Syd Viby Torv som kollektiv trafikhub
- Viby Torv er et af Aarhus’ mest benyttede knudepunkter for offentlig bustrafik med ca. 7.500 daglige passagerer.
- Etablering af højklasset kollektiv transportform på Skanderborgvej.
- Kobling af Ravnsbjergvej på motorvejen med nye ramper. Ravnsbjergvejramperne

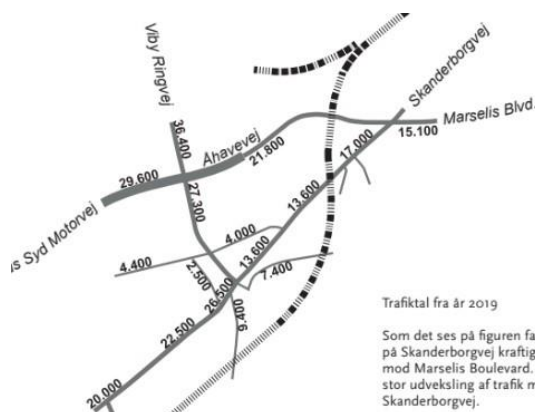
vil aflaste Skanderborgvej ved at lede en del af trafikken udenom Viby C. Dette vil forbedre det overordnede mobilitetssystem. En højklasset kollektiv transportform på Skanderborgvej og evt. langs Viby Ring - vej vil yderligere reducere personbiltrafikken på Ankomstvejen og Bygaden.

Vejbyggelinjer langs Skanderborgvej og Viby Ringvej, skal som udgangspunkt fastholdes i begge scenarier.

Side 38 Trafikmodellen

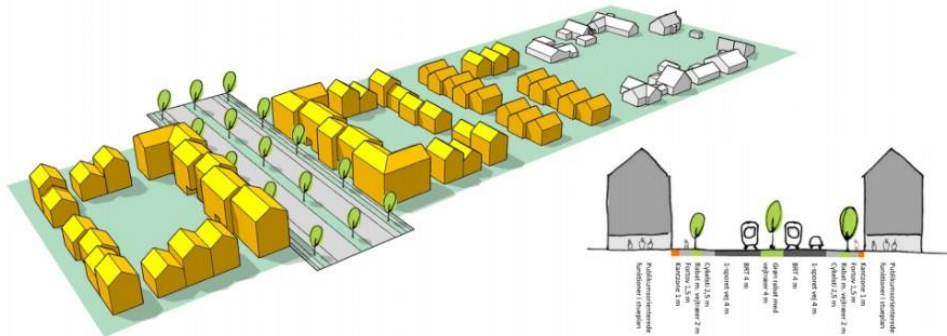
Følgende vurderes ud fra Trafikmodellen:

- 30.000 biler på Skanderborgvej på en hverdag i år 2035 uden Ravnsbjergvejforbindelsen
- 25.000 biler på Skanderborgvej på en hverdag i år 2035 med Ravnsbjergvejforbindelsen
- Fortsat nødvendigt med 4 spor på Skanderborgvej og Viby Ringvej frem til Viby Torv og mulighed for udvidelse på Viby Ringvej, hvis nødvendigt.
- Mulighed for 2 spor på Skanderborgvej fra Viby Torv til Kongsvang Station med Ravnsbjergvejforbindelsen og højklasset kollektiv transportform.
- Modelberegninger viser, at der i 2035 vil køre mellem 15 og 17.000 biler på Skanderborgvej mellem Viby Torv og midtbyen, hvis ramperne etableres. Mod mellem 20 og 22.000 biler, hvis ramperne ikke etableres. I dag kører der mellem 13.500 og 17.000 biler på strækningen.



Side 40 Bygaden

På strækningen fra Viby Torv til Marselis Boulevard skal hastigheden reduceres fra 60 km/t til 50 km/t. Målet på denne strækning er, at skabe en gade med en grøn varierende kantzonezone, der rummer kroge og rum, som indbyder til ophold og byliv. Det skal ske ved reduktion af antallet af vejbaner fra 4 til 2 mellem Viby Torv og Kongsvang Station. Omdannelse af 2 vejbaner til spor for letbane/BRT, bibeholdelse af cykelsti i begge vejsider, etablering af beplantning og facader af ny bebyggelse til at skabe et gaderum. Den eksisterende dobbelte træække i midterrabatten bibeholdes ved en BRT-løsning og suppleres med allé træer langs begge vejsider. Overholdes vejbyggelinjerne fås et gaderum med en bredde på 50 m, men den eksisterende bebyggelse overskrider allerede vejbyggelinjerne på en del af strækningen og gaderummet har en eksisterende bredde på ned til ca. 36 m. Der gives derfor mulighed for at reducere gaderummets bredde fra facade til facade ned til 34 m. Lidt bredere hvor der er svingbaner. Det gælder for både her og nu scenariet og for fremtidssceneriet. Dette gøres for at skabe et reelt gaderum, der fremmer byliv.



Eksempel på gaderum langs bygaden ved etablering af BRT (Bus Rapid Transit).

Ligeledes eksempel på her og nu scenariet uden højklasset kollektiv transport på Skanderborgvej. Her vil busbanen blot være et almindeligt spor til biler.



Eksempel på nyt byggeri langs Skanderborgvej i en passende højde med saddeltag. Byggeriet ligger Skanderborgvej 159. Arkitekt, ArcNordic Arkitekter & Ingeniører.

Side 48 Korridorer

Markante steder til pladspannelser og krydsningspunkter

Ud over området omkring Viby Torv skal følgende steder og vejkryds øst og vest for torvet have særlig opmærksomhed på Skanderborgvej:

- Marselis Boulevard/Åhavevej
- Rosensvang Allé
- Gammel Kongevej/Øster Allé ved Kongsvang Station

Krydset Skanderborgvej og Marselis Boulevard/Åhavevej er centralt i forhold til adgangen til de rekreative områder ved Marselisskovene og Aarhus Bugt, samt Aarhus Ådal og Eskelunden.

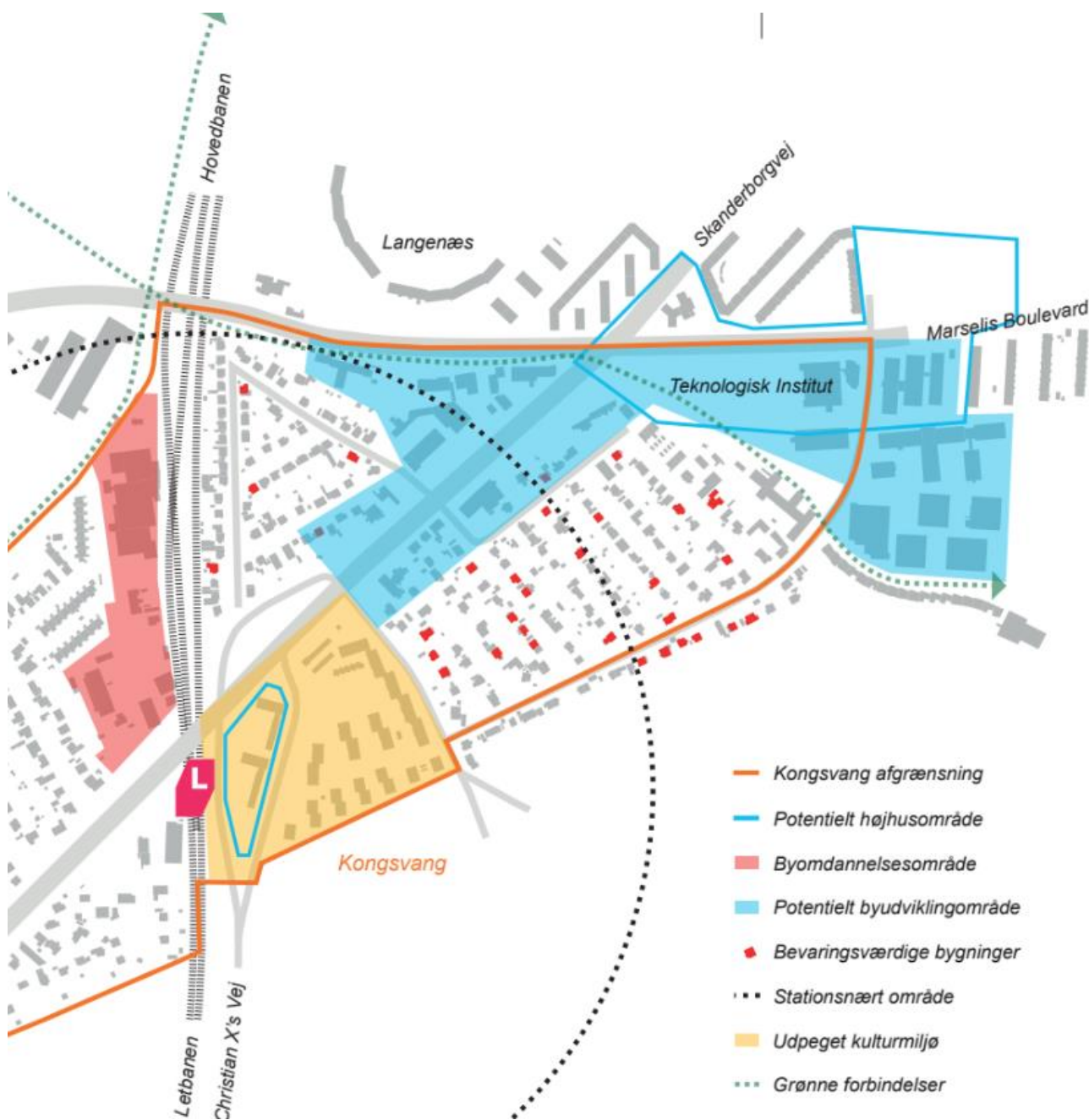
Ved udbygning af området skal der derfor indtænkes stiforbindelser gennem området, som sammen med mindre pladser og allé beplantning langs Skanderborgvej skal tilføre området bymæssig kvalitet.

I krydset Rosensvang Allé og Skanderborg og i krydset Gammel Kongevej og Øster Allé på hver sin side af Kongsvang station skal etableres en pladspannelser, hvorfra der er adgang for bløde trafikanter til Kongsvang Station

Gang- og cykelbroen over letbanen på stedet skal synliggøres og kobles sammen en ny tryk forbindelse til stationen i den eksisterende beplantning mellem letbanen og Christian X's Vej.. Tryghed ved aktive kantzoner og grønt Rumdannende allé beplantning langs Skanderborgvej og Viby Ringvej skal give vejen et behageligt grønt udtryk og markere en tydelig grænse mellem trafikrum og opholdsrum

Åbne og bylivsskabende funktioner i stueetagerne og kantzoner og forpladser mellem vej og bebyggelse skal være med til at gøre Viby til en tryk og levende bydel.

Arealer indenfor vejbyggelinjerne, der ikke anvendes til trafik skal i stedet for store parkeringsarealer indrettes med bylivsskabende inventar, opholdsmuligheder, beplantning, klimasikring, aktive flader og lignende, så mellemrummene lever mere trykke og indbydende



I det følgende zoomes der ind på Kongsvang, der anses for et område med potentiale for byudvikling.

Der skal i området være et særligt blik for kulturmiljøet, bevaringsværdige bygninger og det gode naboskab.

Kongsvang området i dag består fortrinsvis af ældre villaer, der er afskåret fra hinanden af hhv. Skanderborgvej og Jernbanen.

Der er dog også andre bebyggelsestypologier i området, herunder et par højhuse, etageboliger og et klondyke område af erhvervsbebyggelse nær Marselis Boulevard, der trænger til en opdatering.

Teknologisk Institut ligger i forlængelse af klondyke området ud mod Marselis Boulevard med et stort grønt areal først for.

Kongsvang Station ligger side om side med områdets eneste dagligvarebutik.

Når samtalen med beboerne i området falder på Kongsvang, er det tydeligt at mærke det sammenhold, der er i bydelen. Vejfester og andre fælles aktiviteter er med til at gøre Kongsvang til et forbillede for fællesskab i Viby. Det gode naboskab skal forsøges fastholdt fremadrettet.

Potentiale for byudvikling Kongsvang er et område, der med sin stationsnære placering med Kongsvang Station og for enden af Aarhus Syd Motorvejen, hvor Åhavevej bliver til Marselis Boulevard har stort potentiale for byudvikling.

Det er samtidig et område, hvor det er svært at spå om fremtiden, da byudvikling i dette område afhænger af andre store projekter eksempelvis en omdannelse af Marselis Boulevard, der vil få stor indflydelse på området.

Signaturforklaring

- Maks. 3-4 etager
- Maks. 3-6 etager
- Maks. 4-6 etager, punktvist højere
- Udpeget kulturmiljø
- Område med mange bevaringsværdige bygninger
- Bevaringsværdig bygning

Det største potentiale for byudvikling er langs Marselis Boulevard og langs Skanderborgvej fra Marselis Boulevard til Rosenvangs Allé nærmest vejen. Området er markeret med blå farve på kortet.

Byudvikling langs den resterende del af Skanderborgvej vil dog også være i tråd med intentionerne i helhedsplanen om blandt andet stationsnær byudvikling.

Som nævnt i starten af helhedsplanen, skal vi sørge for gode byggemuligheder de rigtige steder og med det rigtige indhold. Med nye projekter følger en økonomi, der kan være med til at forbedre forholdene for alle vibyensere og gøre Viby til en bedre by.

På den måde kan vi skabe en styrket servicesektor, flere arbejdspladser, bedre boligmuligheder, mere kvalitet i det grønne og en mere bæredygtig bydel.

Alle nye projekter skal følge helhedsplanens retningslinjer og arbejde ind i de strategier, der ligger for byudviklingen.

Det betyder, at alle nye projekter skal igennem de 5 strategier og skal kunne svare på, hvordan der arbejdes på at opfylde dem.

Mål og retningslinjer for Kongsvang

- De 5 strategier inklusiv mål og retningslinjer skal følges.
- Byudvikling i det potentielle byudviklingsområde skal prioriteres.
- Der skal tages særligt hensyn til kulturmiljøet og bevaringsværdige bygninger.

