



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

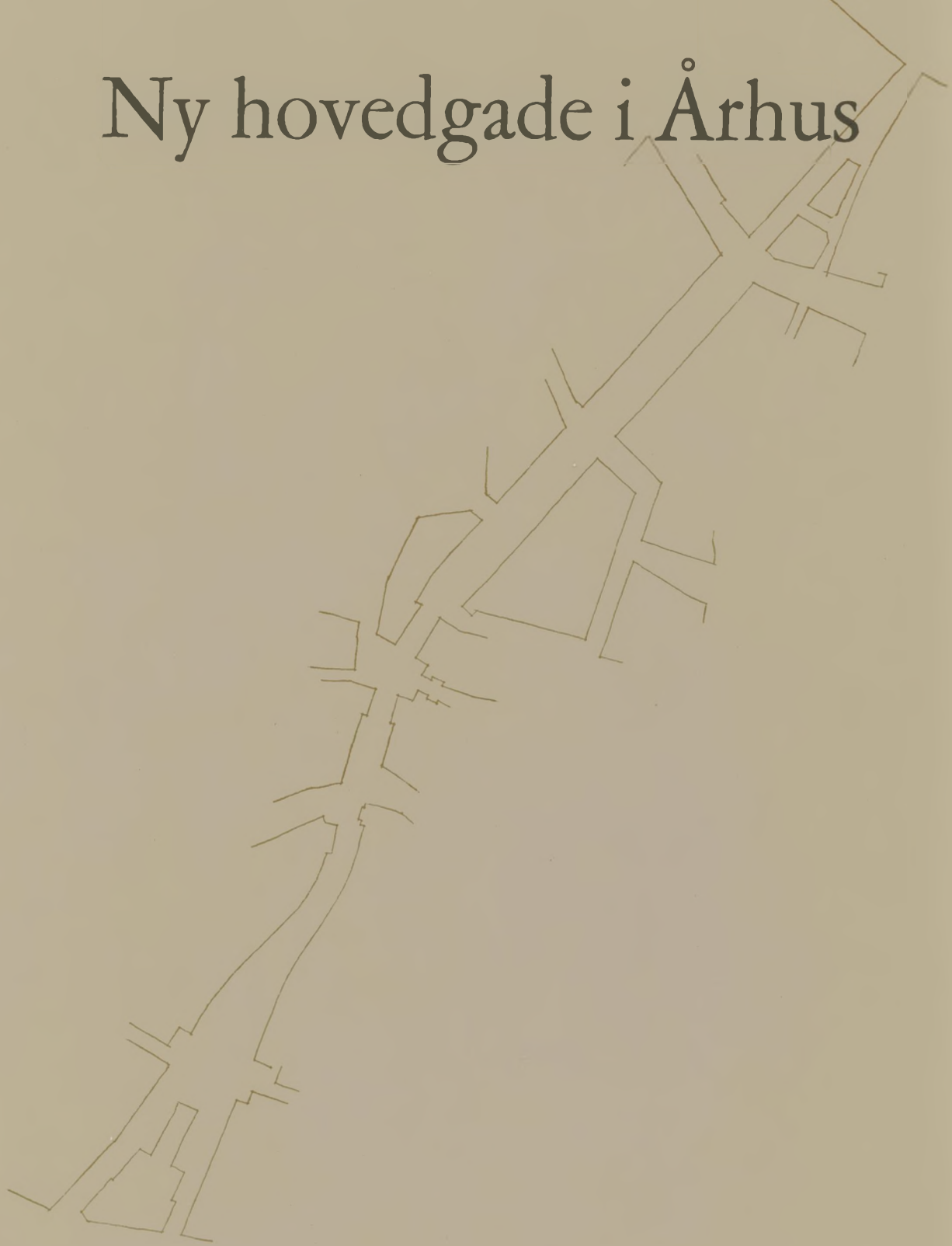
Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

Ny hovedgade i Århus



Ny hovedgade i Århus

Typografisk tilrettelægning: Stadsarkitektens kontor, Århus

Hanbergs Bogtrykkeri, Århus

I kommission hos Universitetsforlaget i Århus

Ny hovedgade i Århus

Udarbejdet af Frederiksgade-kommissionen 1953

Vedtaget af Århus byråd 11. februar 1954

Projektet er udarbejdet af den af Århus byråd nedsatte

Kommission til undersøgelse af spørgsmålet om Frederiksgades udvidelse
og videre gennemførelse mod nord
Frederiksgade-kommissionen 1944-53

S. Unmack Larsen
borgmester, formand

J. C. Sørensen
rådmand, viceborgmester

R. Svane Hansen
byrådsmedlem

P. Friis Olsen
byrådsmedlem

J. R. Fanger
rådmand

K. Gottlob
arkitekt
kgl. bygningsinspektør

A. Mogensen
stadsarkitekt

Bent Hunø
stadsingeniør

K. Okholm
bygningsinspektør

Gunnar Staal
juridisk direktør

E. Tjørnehøj
økonomidirektør

Kommissionens sekretær:

Gunnar Wiene
afdelingsarkitekt

Indhold

	Side	
<i>Indledning.</i>	11	
<i>Hovedmotiv for projektet.</i>	11	Afvikling af færdslen gennem den indre by.
	14	For ringe udviklingsmuligheder for byggeri og forretningslivet.
	17	Projektets formål.
<i>Kort beskrivelse af projektet.</i>	19	
<i>Sagens forhistorie.</i>	23	Tidligere vedtagelser.
	23	Andre projekter.
	27	Kommissionens oprettelse.
<i>Forarbejder. Trafik.</i>	29	Indfaldsvejenes trafik.
	32	Trafik mellem bopæl og arbejdssted.
	32	Trafik mellem beboelseskvarterer indbyrdes.
	32	Hvilke forbedringer er ønskelige?
	34	Trafikanalysen.
	38	Analysens resultat.
	40	Forbindelse mod nord-vest.
	41	Resumé over afsnit om trafikanalysen.
	43	Trafikprognosen.
	49	Offentlige trafikmidler.
	51	Prognosens resultat.
	53	Gadebredder.
	55	Resumé over afsnit om trafikprognosen.
<i>Parkering.</i>	57	Behovet.
	57	Hvilke muligheder kan skaffes?
	58	Resumé over afsnit om parkering.
<i>Erbvervsforhold.</i>	59	Centralisering eller decentralisering.
	61	Bolig eller erhverv.
	61	Hvad viser grundværdierne?
	64	Værkstedshuse.
<i>Bebyggelsesmæssige og æstetiske forhold.</i>	65	Udseendet af bymidten er utilfredsstillende.

	Side	
<i>Sanering.</i>	68	
<i>Historiske forhold.</i>	72	
<i>Fredning.</i>	73	
<i>Projektet.</i>	74	Trafikale hensyn.
	75	Historiske hensyn.
	75	Arkitektoniske hensyn.
	78	Detaljeret beskrivelse af projektet.
<i>Etapeinddeling.</i>	90	Hvor mange etaper?
	90	Tidsfrister.
	91	De enkelte etaper.
<i>Projektet i tal.</i>	97	Resumé af afsnit om størrelse.
<i>Det retlige grundlag.</i>	102	Resumé over afsnit om retlige forhold.
<i>Gennemførelsen</i>	105	Vil der være arbejdskraft nok?
	105	Vil der være behov for lokaler?
	106	Kan projektet ventes gennemført på 25-30 år?
	108	Hvordan skal det gå for de nuværende erhvervsdrivende og beboere?
	109	Hvordan skal selve gennemførelsen foregå?
<i>Slutning.</i>	111	

Planer

Plan	Side	
1.	12	Frederiksgade.
2.	13	»
3.	14	Nørreport.
4.	15	Volden.
5.	16	Søndergade.
6.	18	Kommissionens projekt til »Ny hovedgade«.
7.	21	Kort over Århus med Ny hovedgade indtegnet.
8.	22	» » » » det nuværende gadenet.
9.	23	Tidligere projekter til gadegennembrud.
10.	27	» » » »
11.	29	Landfærdselstællingen 1939.
12.	30	Beskæftigelsens geografiske fordeling i Storåarhus pr. 1. januar 1948.
13.	31	Befolkningsfordeling i Storåarhus pr. 7. november 1950.
14.	35	Grafisk fremstilling af vogntrafikken 5. august 1947.
15.	35	» » » cykletrafikken 5. august 1947.
16.	35	» » » vogn- + cykletrafikken 5. august 1947.
17.	35	» » » trafikintensiteter.
18.	36	» » » timetrafikken 5. august 1947.
19.	37	Trafikfordeling fra Frederiks allé (Skanderborgvej).
20.	38	» » Nørrebrogade (Randersvej).
21.	40	Trafikanalyse fra hjørnet af Skolegyde og Skolebakken.
22.	46	Prognose for 1947-trafikken, ført ad Ny hovedgade.
23.	47	1947-trafikken + forøgelse som følge af befolkningstilvækst.
24.	51	Fremtidig max. trafik i Ny hovedgade.
25.	60	Butiksfordeling i Storåarhus pr. 7. november 1950.
26.	62	Grundværdier ansat ved 10. almindelige vurdering 1950.
27.	63	Indre by: Bygningernes anvendelse.
28.	66	Indre by: Tæt og planløs bebyggelse.
29.	67	Indre by: Bygningernes højde.
30.	69	Karakteristik af bygningerne i de berørte områder.
31.	70	Karreen mellem Badstuegade og Volden.
32.	73	Det fredede hus Nørreport 20.
33.	76	Store-torv og Borgporten.
34.	79	Hovedplan med byggelinier.
35.	81	Bebyggelseseksempel.
36.	83	Modelfoto i mål 1:2.000 af bebyggelseseksempel.

Plan	Side	
37.	85	Perspektivskitse: Frederiksgade set mod syd.
38.	86	» : Lille torv—Store torv.
39.	87	» : Ny hovedgade set mod nord.
40.	88	» : Ny hovedgade ved Nørreport.
41.	89	» : Nørreport set mod Kystvejen.
42.	91	Etape I.
43.	92	» II.
44.	93	» IV.
45.	95	Etapeplan.
46.	107	Bygninger opført i indre by i årene 1900-1949.

Indledning

Allerede for mange år siden blev der fra forskellig side fremsat forslag om at udvide den kun ca. 6 m brede Frederiksgade for at forbedre trafikforholdene i denne vigtige gade. Senere kom man ind på, at en sådan udvidelse burde kombineres med en helt ny hovedgade fra syd til nord gennem hele den indre by. Som det vil fremgå af det følgende afsnit om sagens første udvikling, har der været udført en mængde forskellige skitseprojekter, og i 1942 vedtog byrådet et gennemarbejdet projekt.

Senere opstod der stærk kritik af dette projekt, og byrådet omstødte vedtagelsen og nedsatte i 1944 »Kommissionen til undersøgelse af spørgsmålet om Frederiksgades udvidelse og videre gennemførelse mod nord«. (Frederiksgadekommissionen).

Frederiksgade-kommissionen

Kommissionen fik den gang følgende sammensætning:

Borgmester E. Stecher Christensen, formand.

Købmand C. Møller Rasmussen.

Overlærer K. Moustén.

Murermester Ejner Mikkelsen.

Nuv. viceborgmester H. P. Jensen.

Professor, arkitekt m. a. a. K. Gottlob, København.

Civilingeniør H. Halberg, København.

Stadsingeniør A. J. Rambøll.

Bygningsinspektør Kr. Møller.

Stadsarkitekt A. Mogensen.

Af disse er borgmester E. Stecher Christensen, civilingeniør H. Halberg, stadsingeniør A. J. Rambøll og bygningsinspektør Kr. Møller afgået ved døden. Desuden er der i forbindelse med byrådsvalg og magistratsordning sket ændringer i kommissionen, som ved afslutningen har den sammensætning, der er angivet forrest i betænkningen.

Hovedmotiv for projektet

Hovedmotiveringen for at udarbejde projekt til en ny hovedgade er stadig de trafikale forhold.

Århus er langstrakt fra nord til syd, og som det fremgår af plan 8, er der gennem den indre by kun dårlige forbindelser denne vej. Ryesgade-Søndergade er den bredeste og har en god retning, men da den samtidig er butiksgade, er den for svæver, ligesom den ender ved Store torv—Rosensgade uden tilfreds-

Afvikling af den indre bys færdsel

Plan 8: side 22



1. Frederiksgade.
Den smalle, stejle gade
snor sig gennem ældre,
uskøn bebyggelse.

sitllende fortsættelse. På fotografierne 2 fra Frederiksgade og 3 fra Nørreport får man et indtryk af de vanskelige forhold.

Den indre by, der omgives af det ringformede system af alléer, har med Åboulevarden fået et gadegennembrud med stor færdselskapacitet fra vest til øst. Skønt den nord-sydgående færdsel dominerer i mængde, må den enten søge ud i ringens østlige åre langs havnen eller presse sig frem gennem byens mere eller mindre smalle og krogede gader med mange sideforskydninger. Mange af disse gader er udprægede erhvervs-gader med stor egenfærdsel, og der voldes gensidige gener mellem en gades egenfærdsel og den færdsel, der ikke har direkte ærinde i gaden. Åboulevarden og den nye hovedgade vil tilsammen gennemskære den stærkest befærdede del af Århus som et kors, der i begge retninger opsuger færdsel fra sidegaderne. Den nye gade vil ikke mindst aflaste Søndergade for uvedkommende kørsel og derved kunne tillade, at Ryesgade og Søndergade bevarer karakteren som mere intime strøggader med livlig butikshandel.

Det er navnlig væksten af den interne færdsel i Stor-Århus, der motiverer projektet, idet det allerede kniber for det eksisterende gadenet at afvikle denne færdsel på tålelig måde, skønt der flere steder er foretaget kunstgreb med stopforbud og færdselsensretning. Takket være det store ringgadesystem er der derimod næppe videre risiko for, at den byen uvedkommende, gennemkørende færdsel vil blive draget ad den nye gade midt gennem byen.

2. Frederiksgade.
To biler kan vanskeligt pas-
sere hinanden. Billedet er
taget efter indførelse af stop-
og gennemkørselsforbud.



Kommissionen er klar over, at erhvervsbyggeriet langs den nye gade kan give gaden en betydelig mængde egenfærdsel. Der er imidlertid lagt vægt på at gøre gadens kapacitet så stor, at funktionen som hovedfærdselsåre gennem hele den indre by bliver tilfredsstillende på langt sigt.

Da det tillige kan forudses, at trafikken i den kommende tid vil forøges stærkt, vil det også af denne grund være meget påkrævet at planlægge forbedringer såvel for trafikken som den nødvendige parkering.

De foretagne trafikundersøgelser har da også vist, at den projekterede nye hovedgade vil få en meget betydelig trafik og vil være velegnet både til fordeling af trafikken i den indre by og som forbindelsesled mellem den nordlige og sydlige bydel.

Andre fordele

Foruden de trafikale fordele, der afgjort kan opnås, håber man, at den nye hovedgade tillige kan medføre forbedringer i erhvervsmæssig og æstetisk henseende.

Den omstændighed, at der ved projektets gennemførelse fremskaffes velbeliggende grunde ved den nye hovedgade, vil give gode betingelser, både for nye virksomheder, der vil flytte til byen, og for eksisterende virksomheder, der ønsker en bedre placering. I hvor høj grad dette vil gavne Århus kommune økonomisk, kan ikke forudses.

Endelig er der mulighed for at opnå æstetiske forbedringer og fra Frederiksgade-kommissionens side har man direkte ønsket ved denne lejlighed at give



3. Nørreport.
Gaden fører en stor trafik til havnen. Når to biler passerer hinanden, kan det være farligt at færdes på fortovet.

den indre by et nyt ansigt, hvilket har stor betydning for alle byens indbyggere, for erhvervslivet og for byens betydning som turistby.

I anledning af arbejdet med projektet er der foretaget undersøgelser af hele den indre by, og projektet må bedømmes i forbindelse med hele byens plan. Projektet er stort, og kommissionen er klar over, at det kun kan gennemføres, hvis grundejere, erhvervsdrivende og byggende samt banker og andre institutioner går i gang med at løse opgaven, ligesom det er nødvendigt, at kommunen da på forskellig måde støtter sagen.

For ringe udviklingsmuligheder for byggeri og forretningslivet

Gennem en undersøgelse foretaget af Århus kommunes statistiske kontor har man fået bekræftet den opfattelse, at den indre by i Århus afgrænset af gaderne Sønder allé, Vester allé, Nørre allé, Nørregade, Nørreport og havnen er byens »city«, og at grænsen for det område, der dækkes af dette begreb, endda ganske skarpt følger ovennævnte gader, idet den i nogle gader medtager husrækken i gadens »ydside« og i andre gader kan fastslås kun at medtage »indersiden«.

Undersøgelsen belyses ikke i denne betænkning, men dens resultat illu-

„City”

*Statistisk kvartalskrift
årgang 8 nr. 4 fra okt. 1952*



4. Volden.
Fra Lille torv må trafikken
mod nord presse sig ad
smalle, krogede gader.

Plan 26: side 62
Plan 25: side 60
Plan 12: side 30

streres bl. a. af plan 26 over grundværdier, plan 25 over butiksfordeling og plan 12 visende beskæftigelsens geografiske fordeling, der alle tydeligt angiver det egentlige cityområde samt nogle mindre koncentrationer langs hovedindfaldsveje.

Forretningslivets ulyst til at anbringe sig uden for det egentlige cityområde og derved vide grænserne ud, gør det af betydning for det voksende Århus at skabe betingelser for vækst inden for grænserne.

Stadsingeniørens prognose fra 1945

Byens udvikling fra de nuværende 160.000 indbyggere til den i det øvrige byplanarbejde antagne fremtidige størrelse på ca. 235.000 indbyggere vil — selv om de lokale centre udbygges — skabe behov for mere cityplads. Havnens udvidelse vil kræve plads til kontorer for speditjons- og en gros virksomheder, som ikke kan anbringes på havnens arealer. Århus vil også få brug for centralt og anseligt beliggende grunde til store institutioner og offentlige bygninger.

Den eksisterende tætte og
kaotiske bebyggelse giver
ingen udviklingsmuligheder

Selv om de eksisterende bygninger i den indre by gennemgående er lave, således at udnyttelsesgraden, især i Studsgadekvarteret, er ret lav, er det vanskeligt at udvide de eksisterende bygninger, fordi de ligger tæt, og det er i mange tilfælde også vanskeligt at bygge nyt, selv om man nedriver alle eksisterende bygninger på en grund, fordi grundene er små og gaderne smalle. Først i forbindelse med en større samlet regulering kan man gennemføre en tilfredsstillende ny bebyggelse.



5. Søndergade.
Gaden udgør en del af
„strøget” og ønskes fri-
gjort for unødvendig
trafik.

En betingelse for, at den nye gade virkelig giver den ønskede mulighed for udvidelse af forretningslivet, er naturligvis, at dette finder gaden tilstrækkelig tillokkende. For den sydlige del synes dette hævet over tvivl. Gaden følger der det sekundære strøg Frederiksgade og hovedstrøget Immervad, og den ligger i umiddelbar nærhed og god forbindelse med det egentlige strøg Søndergade. Den nordlige del må blive velegnet bl. a. for virksomheder med tilknytning til havnen.

Projektet
giver nye muligheder

Som andre argumenter for, at den nye gade vil blive en forretningsgade, står den kendsgerning, at strøghandelen følger færdselen, og at den store anseelse af projektet, det forbedrede udseende af de berørte bydele og mulighederne for arkitektonisk værdifuld helhed og bebyggelse vil have forretningsmæssige og turistmæssige betydning.

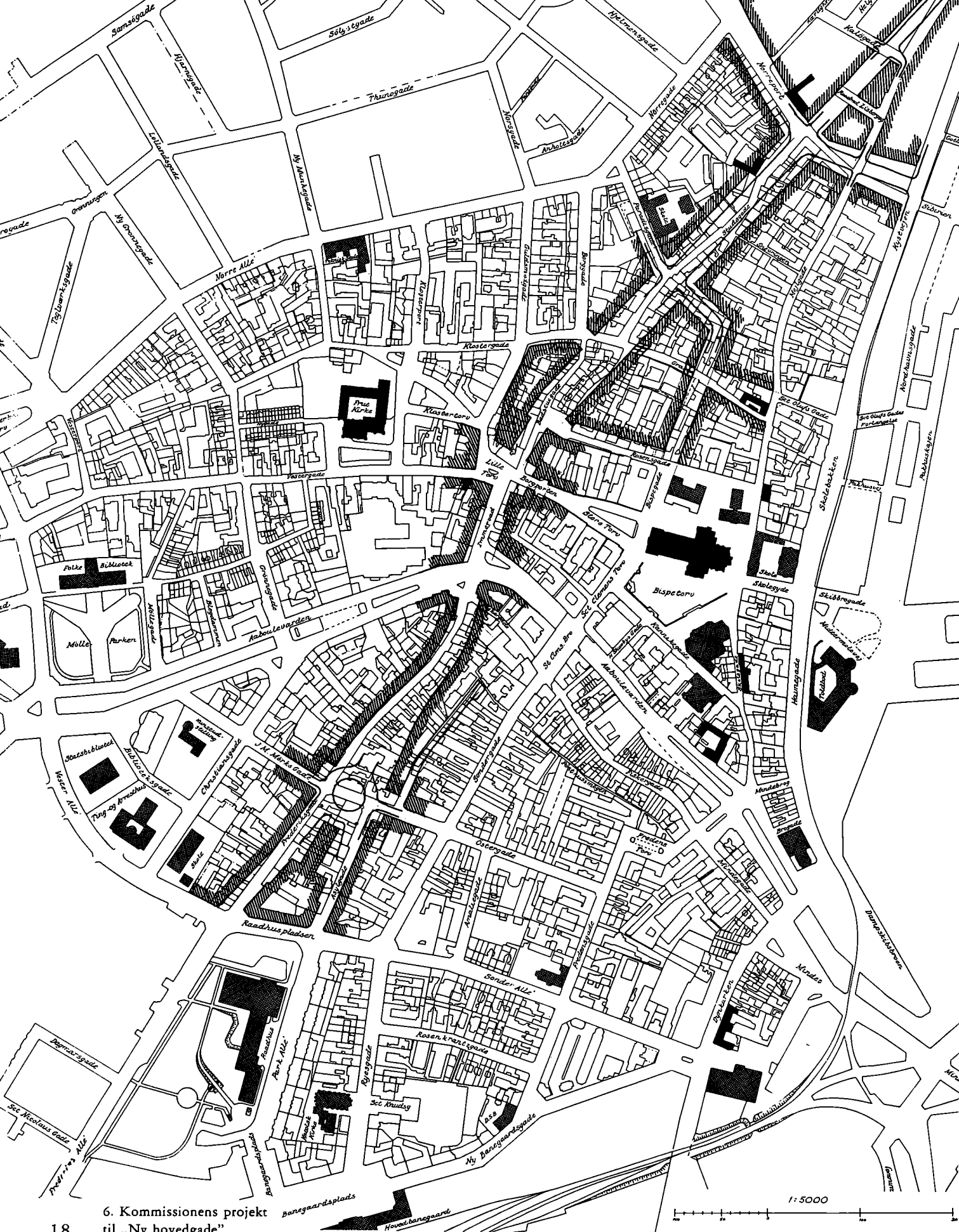
Den nye gade kommer til at gå gennem de ældre dele af bymidten, og projektet vil medføre sanering af alle de berørte områders dårlige boliger, ligesom det med sine brede gader og nye byggelinier vil komme til at betyde en forbedring af forholdene også i de tilstødende områder.

Sanering

Projektets formål

I henhold til foranstående afsnit kan formålet med projektet måske sammenfattes således:

1. *Den indre bys nuværende trafikvanskeligheder skal afhjælpes, og der skal skabes mulighed for, at den voksende trafik langt frem i tiden skal kunne afvikles tilfredsstillende, ligesom en løsning af et forudset behov for parkeringsplads må forberedes.*
2. *Den indre bys gadenet skal bindes sammen til et klart og let overskueligt gadesystem. Herved hæver man værdien af hele den indre by og ikke kun af de direkte berørte gader.*
3. *Der skal skabes gode muligheder for bycentrets ekspansion. Det er af betydning for det voksende Århus, at forretningslivet får betingelser for vækst i forretningscentret.*
4. *Den indre bys tætte og for visse dele saneringsmodne bebyggelse skal reguleres, og alle dårlige boliger i de berørte områder skal fjernes.*
5. *Der skal skabes en også i udseendet værdifuld ramme om Storårbhus' erhvervsliv.*



6. Kommissionens projekt til „Ny hovedgade”.

Kort beskrivelse af projektet

I det følgende vil den af byrådet nedsatte kommission redegøre for sine detaljerede undersøgelser af alle de mange forskellige forhold, der vil have indflydelse på et så stort gadegennembruds planlægning og udformning. Forinden vil man dog for oversigtens skyld bringe plan 6 visende i store træk det projekt, som kommissionen ud fra sine overvejelser anbefaler til gennemførelse.

Kommissionens projekt

Projektet omfatter et gadegennembrud på langs gennem hele den indre by fra rådhuset i syd til Østbanetorvet i nord, idet den sidste strækning fra Nørreport til Østbanetorvet er medtaget som en ønskelig afslutning, som man dog erkender kun kan komme til udførelse under ganske særlige forhold i fremtiden, men som man finder det rigtigst at bevare muligheden for.

Fra Rådhuspladsen udvides de to gader Frederiksgade og Asylgade. Frederiksgade er den gamle, naturlige adgangsvej fra Skanderborgvej, den sydvestlige del af byen samt forstæderne til bymidten. Asylgade har ikke stor trafikalt betydning i dag, men hvis den bliver sat i direkte forbindelse med Frederiksgade, vil den ifølge den senere omtalte trafikprognose få lige så stor betydning som Frederiksgade, og den vil som fortsættelse af Park allé fra Banegårdspladsen endda komme til at føre største delen af de offentlige trafikmidler i den nye hovedgade.

De to gader samles i en tragtformet udvidelse af Frederiksgades nordlige del, og trafikudredningen foreslås gennemført ved en rundkørsel, da en sådan frem for andre løsninger kan give den lettest glidende og ufarligste sammenføring af de 5 tilstødende gader.

Opført 1937-39

Gennem en åbning mellem de to store, forholdsvis nye bygninger, Centrum og Århusgården, som ikke røres ud over, at man, når det bliver nødvendigt, kan lægge fortovene ind i bygningerne som kolonnader, føres gaden videre ad den udvidede gade Immervad og over den udvidede trafikplads Lille torv, men uden at berøre den ejendommeligt formede og arkitektonisk værdifulde plads Store torv foran domkirken.

Opført 1915

Fra Lille torv føres gaden i en svag bøjning, således at den store og ret kostbare om end ikke særlig bevaringsværdige bygning Borgporten foreløbig ikke berøres, og herfra i en ret linie til Østbanetorvet. Selv om den sidste strækning fra Nørreport mod nord, som er medbestemmende for den valgte retning på hovedgaden, ikke gennemføres, medfører retningen dog, at gaden ender i Nørreport midt imellem de trafikalt set næsten sideordnede, store indfaldsveje, Skovvejen og Nørrebrogade, med gode indkørselsforhold for begge ad den udvidede Nørreport.

Den nye gade danner ryggrad i den indre bys gadesystem, men for at binde den tilfredsstillende sammen med den hidtidige hovedtrafikåre Søndergade og

for at undgå stærk, krydsende og drejende trafik fra Store torv over Lille torv er der yderligere foreslået et gadegennembrud fra Søndergade, foran domkirken, tværs over Graven og ud i Ny hovedgade. For dog ikke at gøre denne nye gade for tillokkende og derved risikere at forøge trafikken i den i forvejen stærkt belastede Søndergade unødigt, er gaden ført i et knæk og vinkelret ud på Ny hovedgade.

De nye gader har ved Nørreport og eventuelt også ved Graven udvidelser mod øst, så der kan blive udsigt mod havnen og Århusbugten.

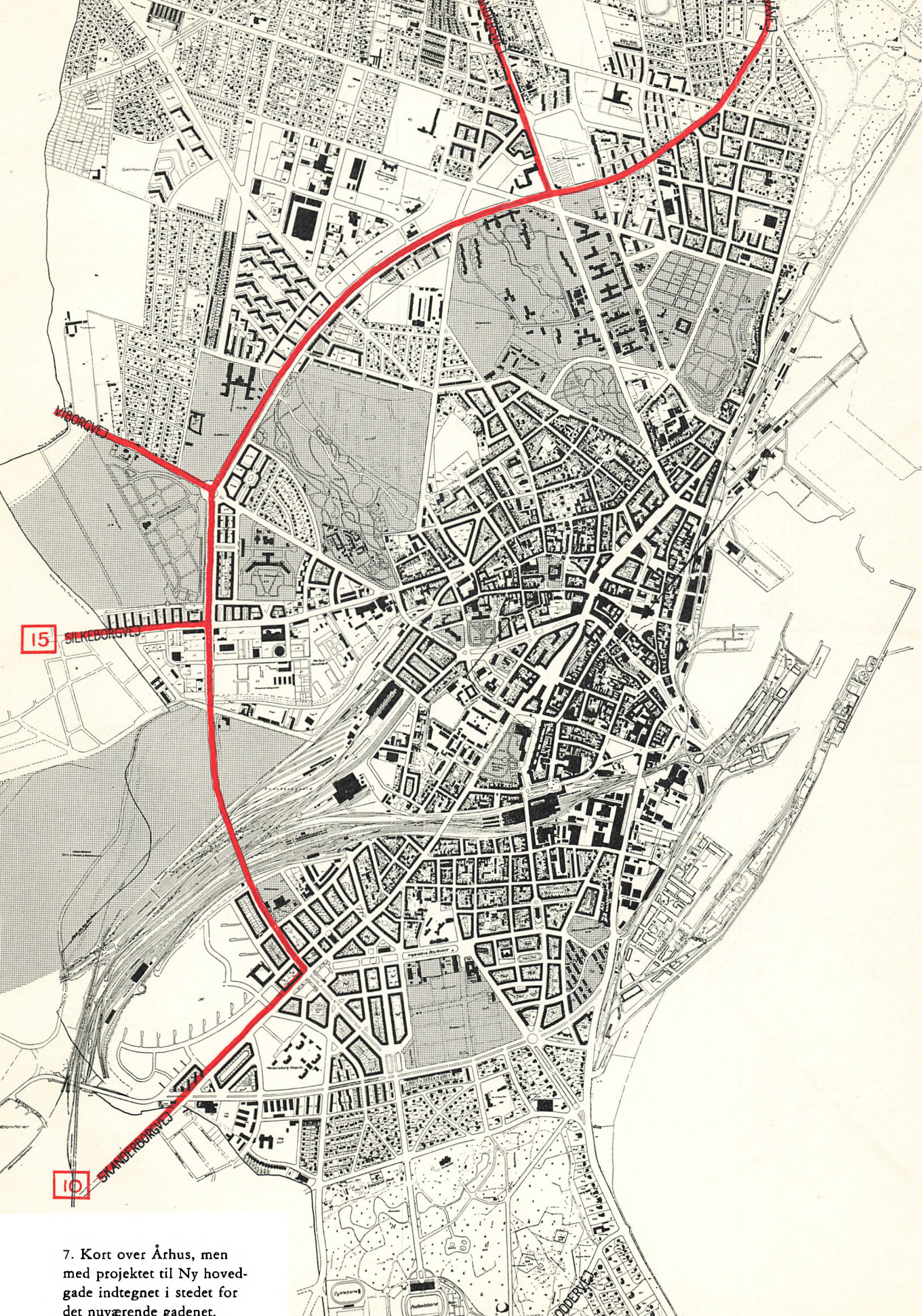
På plan 7 er projektet indtegnet på et bykort. Man ser her, hvor klart projektet forbinder udfaldsvejene Strandvejen og Skanderborgvej mod syd med Randersvej og Grenaavej mod nord og fører dem direkte og ubesværet ind til bymidten, og hvorledes projektet gennem Åboulevarden dels får forbindelse til Silkeborgvej og Viborgvej og dels forbinder Ny hovedgade og havnen.

Plan 7: side 21

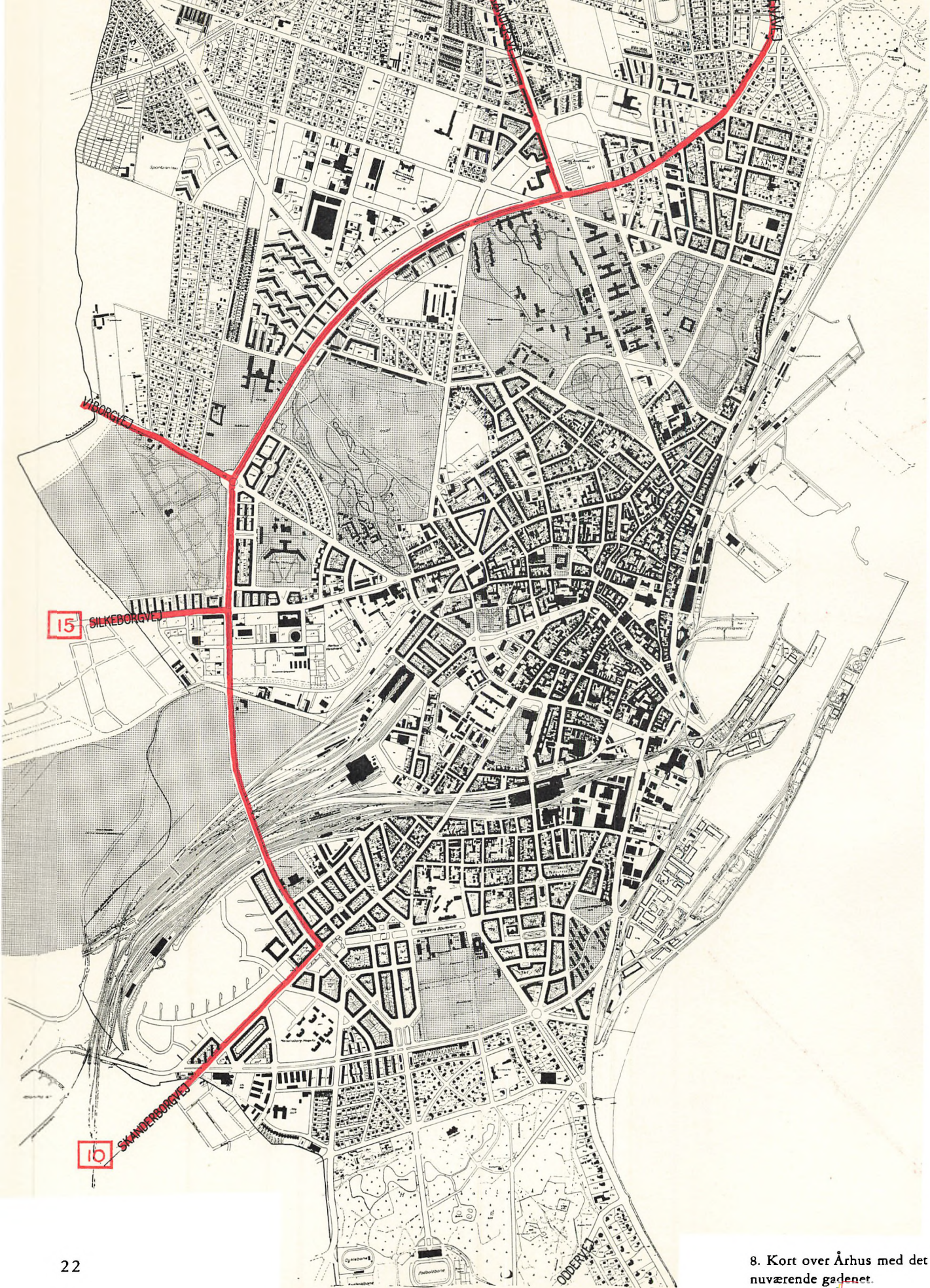
Århus er gennem sit store ringgadesystem forsynet med fortræffelige omkørselsveje, så risikoen for at drage den uvedkommende, gennemgående trafik ad den nye gade midt gennem byen er næppe så stor.

Til sammenligning med det klare gadesystem på plan 7 er på plan 8 vist et bykort med det nuværende gadenet og den manglende gode forbindelse i retning nord-syd gennem den indre by.

Plan 8: side 22



7. Kort over Århus, men med projektet til Ny hovedgade indtegnet i stedet for det nuværende gadenet.



Sagens forhistorie

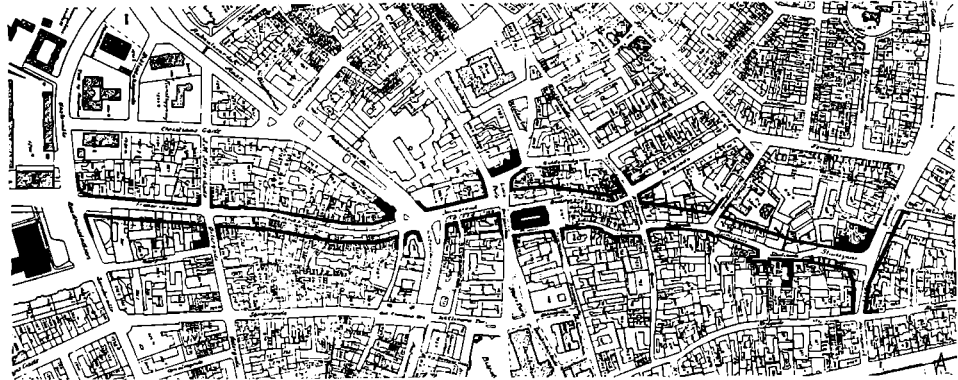
Tidligere vedtagelser
Plan 9 H: side 26

Den 12. 6. 1942 vedtog Århus byråd det viste projekt 11 A, plan 9 H, som var udarbejdet af stadsingeniøren. Forud for vedtagelsen havde der ved mange møder været indgående diskussioner, og vedtagelsen var ikke enstemmig.

2 år senere — den 10. 6. 1944 — opgav byrådet imidlertid planen, bl. a. på grund af stadsarkitektens kritik af forslaget.

Andre projekter

I årenes løb er der i øvrigt fremkommet en meget lang række af projekter.



9 A. Distriktsingeniør
H. D. Heimanns skitse

Allerede den 27. 2. 1935 offentliggjorde distriktsingeniør H. D. Heimann en skitse, som i linieføringen var ret nær ved det af kommissionen nu udarbejdede projekt. Der foresloges en udvidelse af Frederiksgade og Immervad mod øst og nogen indrykning af Frederiksgades vestside, et gennembrud vest for Borgporten og derfra nogenlunde retlinet til Studsgade, som udvides mod vest. Den væsentligste forskel fra dette projekt og det, kommissionen er nået til, er, at kommissionen ønsker også Asylgade udvidet og forbundet med den nye hovedgade, og desuden arbejdes der nu med langt større gadebredder.



9 B. Stadsingeniørens
forslag 1

Umiddelbart efter, at Heimann rejste spørgsmålet, har stadsingeniøren den 30. 4. 1935 gennemarbejdet en skitse, som har linieføring omtrent som Hei-

manns forslag. Gadebredden er dog kun foreslået til 17 m. på største delen af strækningen. Asylgade er søgt sat i forbindelse med Frederiksgade ved en skrå afskæring fra Østergade.

Byrådet ønskede ikke på daværende tidspunkt at gå ind i det store økonomiske engagement, som en gennemførelse af projektet ville være, men ville afvente tilkendegivelser om grundejernes eventuelle interesser.



9 C. Arkitekt
Egil Fischers projekt

I 1939 fremkom arkitekt Egil Fischer, der på det tidspunkt var byplankonsulent for Århus kommune, med et meget storlået projekt. Her fremkom første gang den tanke at lade både Frederiksgade og Asylgade være hovedgader, der samles i en rundkørsel. Hovedgaden går helt retlinet igennem fra rådhuset til Nørreport, og der er over projektet stor klarhed og arkitektonisk fasthed. Hele karréen mellem Frederiksgade og Asylgade tænkes udlagt som åben plads, og der tænkes ligeledes en stor plads ved Nørreport-Mejlgade. Denne retlinede linieføring er dog måske ikke så naturlig i det ret kuperede terræn i Frederiksgade-strækningen, og skæringen med Åboulevarden og navnlig Store torv er både trafikalt og æstetisk mindre heldigt. Efter at Handelsbankens bygning og Centrum er opført, lader projektet sig heller ikke af denne grund gennemføre. Arkitekten har senere udarbejdet forskellige ændringsforslag.



9 D. Stadsingeniørens
forslag 10

Efter at have gennemarbejdet en halv snes skitser fremkom stadsingeniøren den 7. 10. 1940 med et nyt forslag. Også dette forslag minder i linieføringen

en del om kommissionens nu foreliggende forslag; både Frederiksgade og Asylgade tænkes udvidet og forenet ved Østergade, og linien gennem Immervad-Studsgade samt forlængelsen af Bispegade minder om de senere projekter.

Stadsingeniørens forslag 12

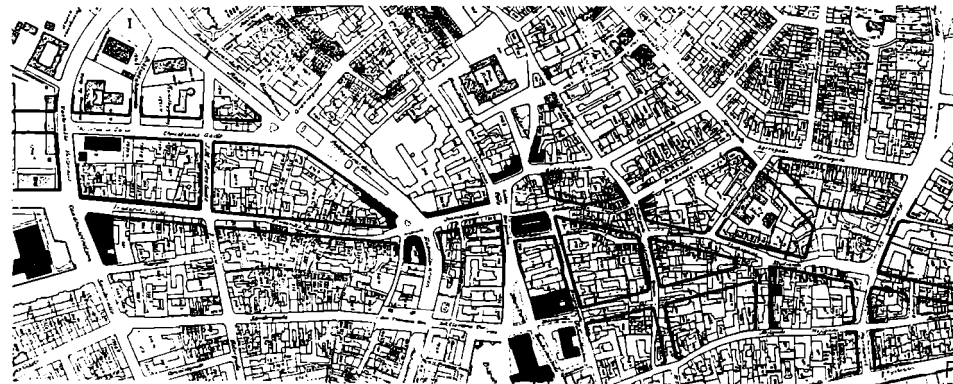
Dette forslag forudsætter hovedtracéen lagt fra Asylgade langs Telefonsmøgen øst om Centrum over Store torv til Studsgade, medens Frederiksgadelinien over Immervad vest om Borgporten til Borggade kun udbygges i mindre omfang end tidligere foreslået.

Ved drøftelserne gled dette forslag ud, da man ønskede at opretholde den direkte forbindelse til gadegennembruddet fra Frederiks allé.



9 E. Arkitekt Erik Møllers projekt

Den 11. 3. 1942 fremkom rådhusarkitekt Erik Møller med et forslag, hvis hovedlinier også svarer til det nuværende projekt. Der foreslås en stor udvidelse af Lille torv; men forbindelsen til Asylgade er ikke klar, og bredden er også her mindre, end man nu anser det for nødvendigt.



9 F. Arkitekt Johs. Frederiksens projekt

Den 13. 3. 1942 fremkom arkitekt Johs. Frederiksen med et forslag med flere forskellige gadegennembrud. Frederiksgade og Immervad udvides, der foreslås en ny linie fra Lille torv til Nørreport omtrent ved nuværende Studsgade og desuden en retlinet forlængelse af Bispegade til Studsgade. Ved Nørreport udlægges en stor plads, der sættes i forbindelse med Nørregade, og endelig foreslås en udvidelse af Christiansgade, som forlænges over kasernens areal i en

bue til Frederiks allé og Park allé. Projektet giver dog ikke den klare linieføring, som man tilstræber, og der fremkommer adskillige spidse hjørner, som både i trafikal og bebyggelsesmæssig henseende er uheldige, ligesom der også arbejdes med mindre bredder.



9 G. Arkitekt
A. Mogensens projekt

Den 19. 3. 1942 fremkom den nuværende stadsarkitekt med et projekt. Som det ses, svarer hovedlinieføringen til kommissionens forslag, dog er Asylgade heller ikke her forbundet med den nye hovedgade, og bredderne er for små.

Samme dag fremkom arkitekt A. Jantzen med et protekt, der fører Frederiksgade-linien ad Borggade og Nørregade og skråt over til Kirkegårdsvej. Dette giver dels en uklar linieføring, dels får den nye hovedgade ikke forbindelse med Skovvejen.

Arkitekt
A. Jantzens projekt

Samme år fremkom direktør, civilingeniør S. A. Fanger med et projekt, hvor Asylgade forlænges omtrent, hvor den nuværende Telefonsmøge går, føres tværs over Store torv og ud til Studsgade-Nørreport. Projektet giver mindre heldige skæringer ved Åboulevarden og Store torv, ligesom terrænforholdene gør det vanskeligt at forlænge Telefonsmøgen til Åboulevarden. Desuden løser projektet ikke videreførelse af trafikken fra Skanderborgvej-Frederiks allé på en helt tilfredsstillende måde.

Direktør
S. A. Fangers projekt



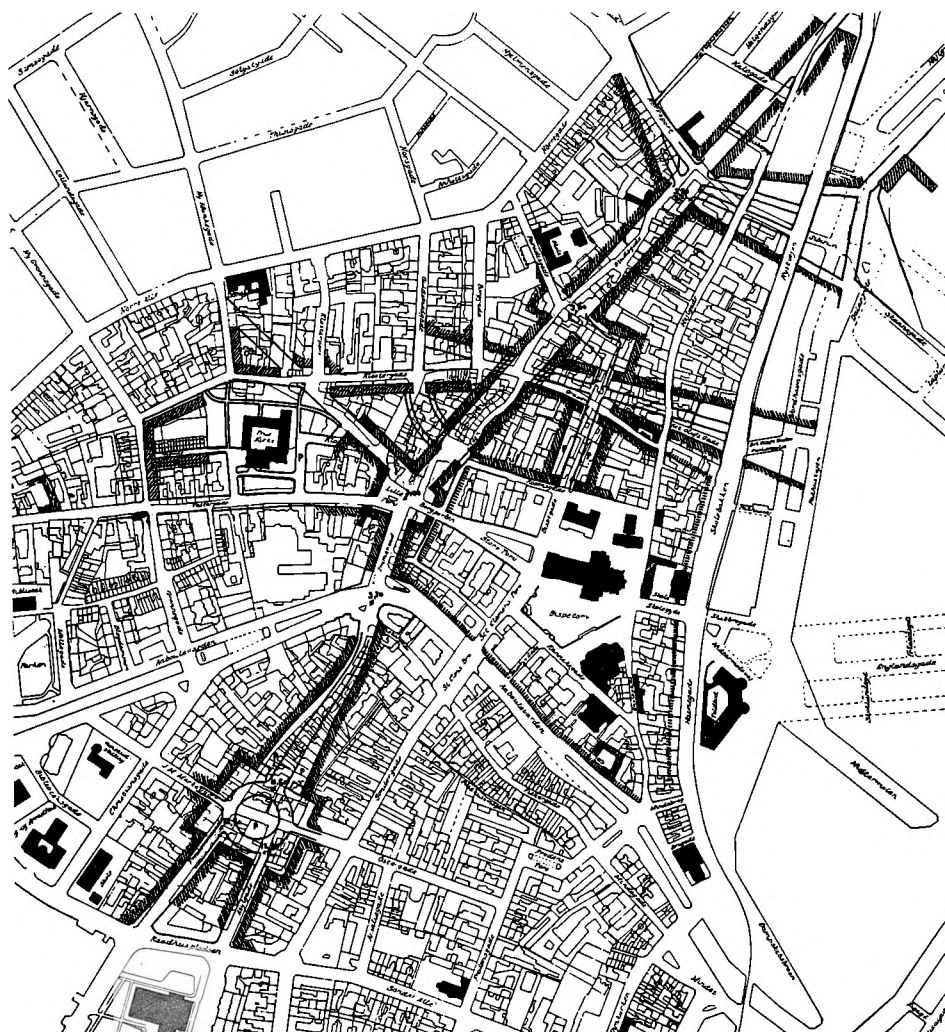
9 H. Stads-
ingeniørens forslag 11 A

Stadsingeniørens forslag 11 A, som blev vedtaget af byrådet i juni 1942,

regner med en udvidelse af Frederiksgade mod øst, og Frederiksgade føres på begge sider af Centrum, således at man får forbindelse både til Immervad og til en ny gade, der krydser Åboulevarden, går tværs over Store torv og videre til Nørreport ved den nuværende Studsgade. Som nævnt blev projektet igen opgivet 2 år senere, den 10. 5. 1944. Opgivelsen skyldtes bl. a. Spare- og lånekassens påtænkte byggeri tværs over den foreslåede gade og de kritiserede trafikafviklingsmuligheder ved gaffeldelingen syd for Centrum i forbindelse med de især fra arkitektside fremførte æstetiske betragtninger over gadens skæring med Store torv. Man antog, at forslaget ville mangle den arkitektoniske virkning, som man tilstræber at opnå i kommissionens forslag. Forslaget manglede desuden en tilfredsstillende forbindelse til Asylgade.

Kommissionens oprettelse

Samtidig med, at byrådet opgav forslag 11 A, vedtog man at nedsætte en kommission til at udarbejde et nyt projekt. Kommissionens daværende sammensætning ses på side 11, og dens nuværende sammensætning er anført på betænkningens titelblad.



10. Prof. Gottlob og ing.
Halbergs første
skitseprojekt fra 1945

Der er foretaget et stort antal undersøgelser. Kommissionens to københavnske, sagkyndige medlemmer, professor Gottlob og afdelingsingeniør Halberg, forelagde allerede i 1945 deres første skitseprojekt, plan 10, som derefter blev bearbejdet af kommissionens teknikere. Kommissionen affattede i januar 1950 et foreløbig betænkning, der bl. a. indeholdt redegørelse for trafiktællinger, -analyser og -prognoser og en række andre undersøgelser, hvis resultat viste sig at underbygge principperne i professor Gottlobs og ingeniør Halbergs skitseforslag, og kommissionen er nu nået til det foreliggende projekt.

I den forløbne periode har det været vanskeligt at nedrive bygninger på grund af bolig mangelen og de deraf følgende boliglove, og der har derfor ikke været udtalt stærke ønsker om at få linien fastlagt fra grundejernes side.

Da der imidlertid nu foreligger flere byggeprojekter, som regnes at blive til virkelighed, anser man det for påkrævet, at projektet vedtages.

Frederiksgade-
kommissionens foreløbige
betænkning, januar 1950.

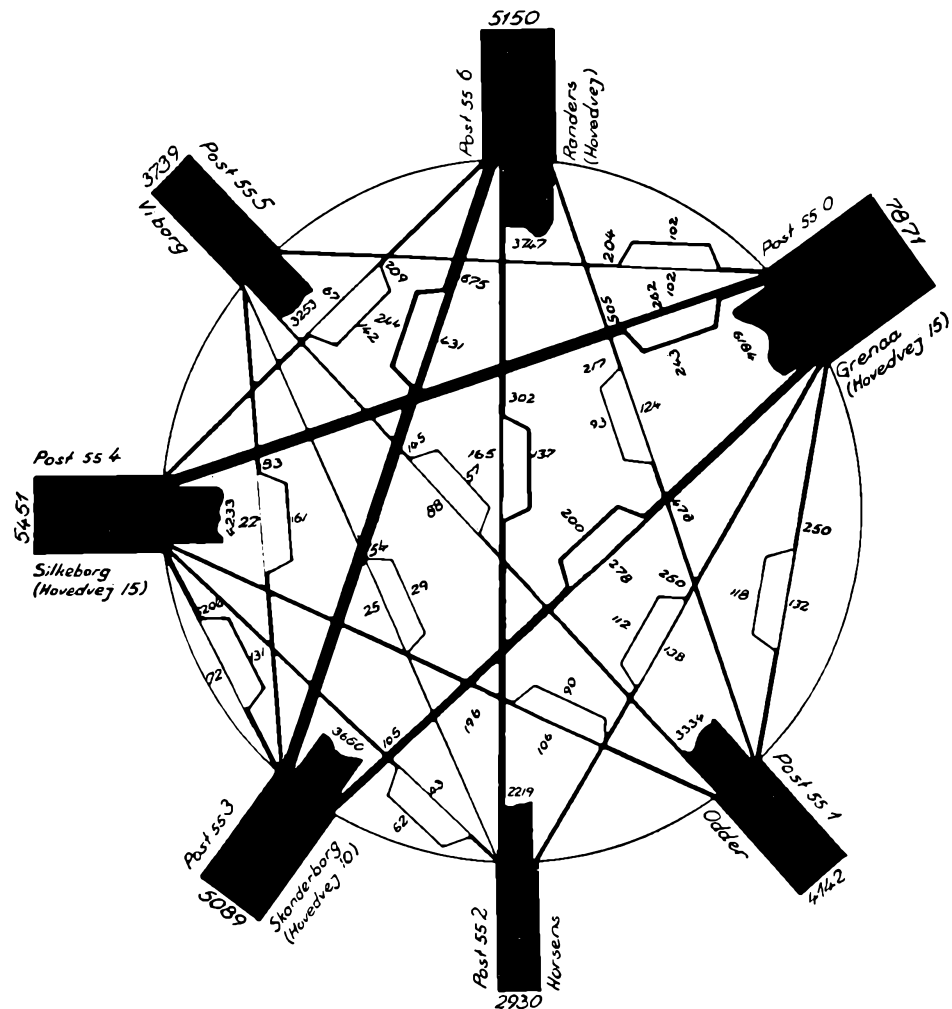
Forarbejder

Trafik

Som hovedmotiv for forslaget om en stor ny hovedgade gennem den indre by står en forbedring af trafikforholdene.

Indfaldsvejenes trafik

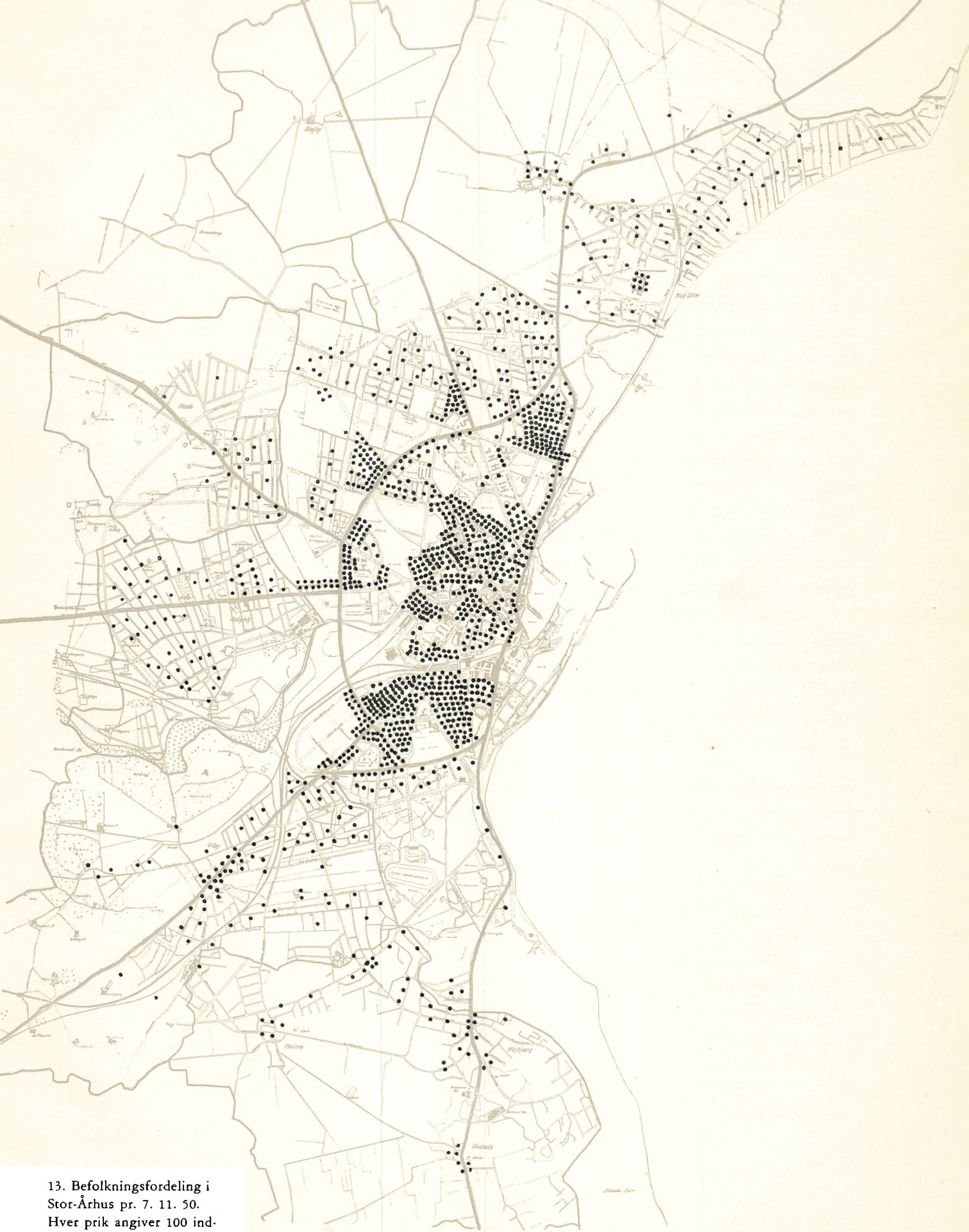
Om trafikken til og fra Stor-Århus udefra foreligger der materiale i landsfærdselstællingen fra 1939. På plan nr. 11 er vist et diagram over den dengang talte trafik. Det fremgår af denne tælling, at den gennemgående trafik, som kan betjene sig af ringgaderne, kun udgør ca. 22,5 pct. af den samlede trafik inden for Stor-Århus-området, medens altså 77,5 pct. har mål i byen og her vel for en stor del netop den indre by eller havnen. Af den gennemgående trafik gjorde 47 pct. ophold undervejs.



11. Landsfærdselstællingen
1939



12. Beskæftigelsens geografiske fordeling i Stor-Århus pr. 1. 1. 48. Hver prik svarer til eet arbejdssted.



13. Befolkningsfordeling i Stor-Århus pr. 7. 11. 50. Hver prik angiver 100 indbyggere.

Medens alle landeveje på nær Randersvej har gode og direkte forbindelser til havnen ad ringgaderne eller Åboulevarden, er forbindelsen til den indre by for samtlige indfaldsvejes vedkommende uklar og utilstrækkelig.

En god direkte forbindelse mellem Randersvej og havnen kan kun opnås ved udvidelse af Nørreport.

Hvordan indfaldsvejenes trafik i dag snor sig ind i den indre by er for to af vejene vist på trafikanalyseplanerne 19 og 20 i næste afsnit.

Plan 19: side 37

Plan 20: side 38

Trafik mellem
bopæl og arbejdssted

Med sin langstrakte form og med store beboelseskvarterer syd og nord for den indre by bør Århus have en god syd-nordgående forbindelse alene af hensyn til trafikken mellem bopæl og arbejdssted og til den interne trafik mellem boligkvarterer indbyrdes. På plan 12, der viser beskæftigelsens geografiske fordeling, ses, at en meget stor del af beskæftigelsen ligger inden for den indre bys grænser. Dette forhold vil rent umiddelbart set medføre, at der må blive en stor trafik til og fra den indre by alene af de i området beskæftigede på vej til og fra deres arbejde. Århus kommunes statistiske kontor har således i en undersøgelse fra 1953 anslået, at mindst 14.000 af byens befolkning daglig søger fra den øvrige by til arbejde i den indre by. Et blik på kortet på plan nr. 13 med befolkningens fordeling i Stor-Århus viser tydeligt de store beboelseskvarterer Frederiksbjerg syd for den indre by og Trøjborg nord for, medens selve den indre by er relativt tyndt befolket.

Plan 12: side 30

Statistisk kvartalskrift
årg. 8 nr. 4, oktober 1952

Plan 13: side 31

Til betjening af en syd-nordgående trafik findes i den indre bys sydlige del kun det smalle »strøg« Søndergade og den endnu smallere Frederiksgade, medens trafikken i den nordlige del må sive ad forskellige, højst utilfredsstillende kanaler. Søndergade og Frederiksgade bliver hårdt belastet, hvilket kan sinke trafikken betydeligt, og på grund af Frederiksgades ringe kapacitet bliver der en stor drejende trafik på Rådhuspladsen.

Trafik mellem beboelses-
kvarterer indbyrdes

Nedenfor skal forsøges et skøn over, hvilke forbedringer de forskellige forhold indicerer, idet hver indfaldsvej tages for sig og i rækkefølge efter, hvor stor en procentdel af den samlede ikke gennemgående trafik vejen fører.

Hvilke
forbedringer er ønskelige

1. Silkeborgvej og Viborgvej (16 % og 12 %). Begge veje føres ind i byen ad Åboulevarden, som ikke har direkte forbindelse med den nuværende hovedgade, Søndergade. Ny hovedgade skal have direkte forbindelse med Åboulevarden. Denne forbindelse må for en stor del blive igennem Immervad, som altså må have en tilstrækkelig kapacitet.
2. Grenaaavej (23 %). Fra Østbanetorvet eller Nørreport kræves en fordelingsgade ind i indre by med forbindelse til Søndergade og Immervad.
3. Skandervorgvej og Horsensvej (13 % og 9 %). Trafikken til indre by har sit naturlige forløb ad Frederiksgade, som kun kan modtage den, hvis gaden udvides kraftigt.

4. Randersvej (14 %). Fra Nørrebrogade kræves en fordelingsgade ind i indre by.
5. Oddervej (13 %). Trafikken går ad M. P. Bruuns gade og må herfra, for ikke at belaste Søndergade, have forbindelse ad Park allé direkte til den udvidede Frederiksgade.

Kort sammenfattet kan de ønsker, man af hensyn til den fra indfaldsvejene kommende trafik må have til forbedring af den indre by's gadenet, resumeres til:

- A. Frederiksgade bør udvides.
- B. Park allé bør videreføres til forbindelse med Frederiksgade.
- C. Immervad bør udvides.
- D. Nørreport bør udvides.
- E. Der bør skabes en fordelingsgade gennem indre by fra Immervad og Søndergade til Nørreport eller Østbanetorvet.

Ovenstående beregninger fra landsfærdselstællingen i 1939 har været vejledende, men ikke alene bestemmende for projektets udformning, idet de er sammenholdt med den trafikanalyse med påfølgende trafikprognose, som behandles i næste afsnit. At ovennævnte ønsker dog tilfulde er blevet tilfredsstillt i kommissionens endelige projekt, vil fremgå ved at sammenholde dem

Plan 7: side 21 med oversigtskortet på plan 7.

Trafikanalysen

Det trafiktællingsmateriale, der foreligger for Århus' vedkommende før 1947, er ikke udført med henblik på byplanforhold, men mere af hensyn til vejbelægninger o. lign.

Det egner sig derfor ikke til at danne grundlag for undersøgelse af trafikfordelingen i byens gader i dag og heller ikke for trafikudviklingen i de år, som tællingerne omfatter.

I 1947 blev der imidlertid brug for et homogent trafikanalyse- og trafik-tællingsmateriale, idet både Frederiksgade-kommissionen og den i 1944 ned-satte trafikkommission ønskede at skaffe sig et overblik over udnyttelsen af den indre bys gader. Til den indre by regnedes i dette som i så mange andre tilfælde området begrænset af Nørreport, Nørregade, Nørre allé, Vester allé, Park allé, Banegårdspladsen, Ny banegårdsgade og havnen.

Analysen fandt sted tirsdag den 5. august 1947, og det vigtigste formål med den var at få forudsætninger for at skønne, hvor stor den fremtidige trafik ville blive i den nye hovedgade. Det var derfor ikke nok at foretage en almin-delning optælling af trafikken de forskellige steder. Selv om man vidste ganske nøjagtigt, hvor mange vogne og cykler der kørte gennem Frederiksgade den dag, kunne man nemlig ikke der ud af slutte, hvor mange der i fremtiden ville køre ad den nye hovedgade. Man måtte foretage en analyse, således at man kunne følge de enkelte køretøjers vej gennem byen. Kun på denne måde kunne man danne sig et skøn over, hvor mange der eventuelt ville have kørt ad den nye hovedgade, hvis den havde været her.

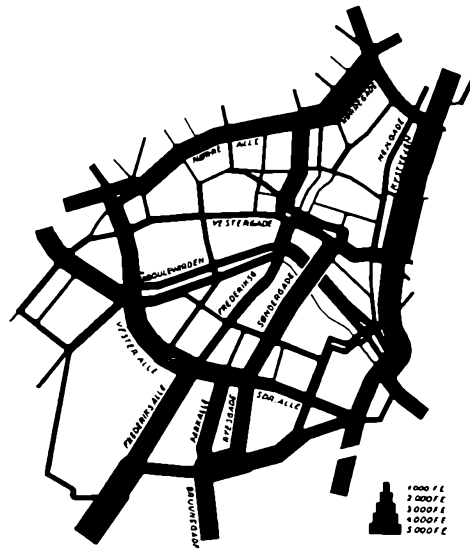
Man standsede derfor alle køretøjer, der kørte ind i den indre by i tiden kl. 6—22, og udleverede til hver et analysekort. Vagten ved analyseposten spurgte føreren, hvorfra han kom, noterede køretøjets nummer, analysepostens num-mer og klokkeslet, ligesom det blev afmærket på kortet, hvilken slags køretøj det var, og hvis det var en lastbil, hvilken last den havde. Føreren fik derefter kortet, og ved alle de analyseposter, han passerede, blev det på kortet noteret, på hvilket tidspunkt det skete. Når køretøjet kørte ud af den indre by, blev kortet afleveret ved vedkommende analysepost, og det blev på kortet noteret, hvorhen vognen nu skulle. Køretøjer, der startede inde i analyseområdet, fik ved den første analysepost, de traf på, ligeledes udleveret et kort; ca. 85 % af vogntrafikken blev kontrolleret på denne måde.

For cyklernes vedkommende udleverede man i tiden kl. 6—9 fra poster ved 8 af de vigtigste indfaldsveje specielle cykle-analysekort, men da det var uoverkommeligt at interviewe hver enkelt cyklist, bad man cyklisterne selv udfylde kortet og indsende det. Det viste sig, at ca. 63 % af cyklisterne ind-sendte kortene, hvilket er højst tilfredsstillende. Ved tilsvarende undersøgelser i Amerika er man tilfreds, hvis man blot får svar fra 10—15 %.

Område

Formål

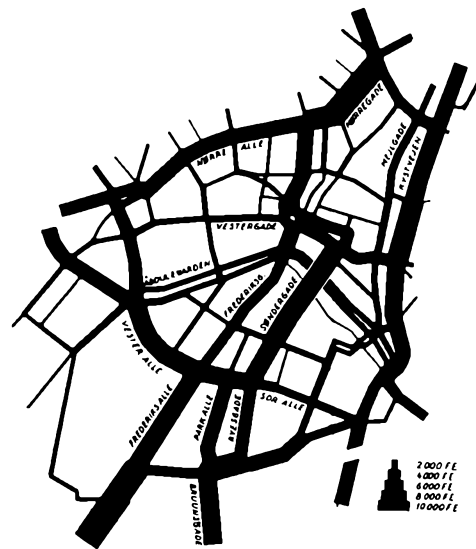
Fremgangsmåde



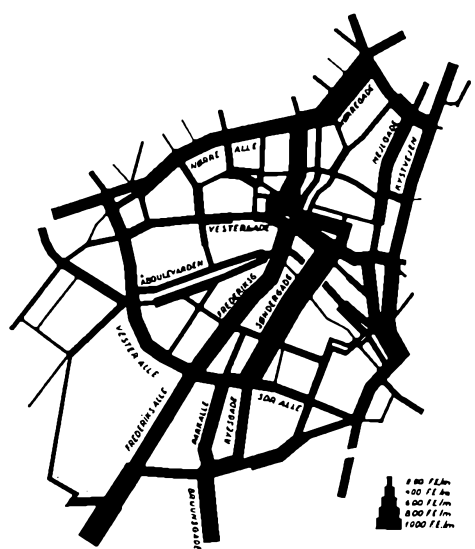
14. Vogne.



15. Cykler.



16. Vogne + cykler.



17. Trafikintensiteter: vogne + cykler.

14-17. Grafisk fremstilling af trafikmængder d. 5. august 1947 kl. 6-22

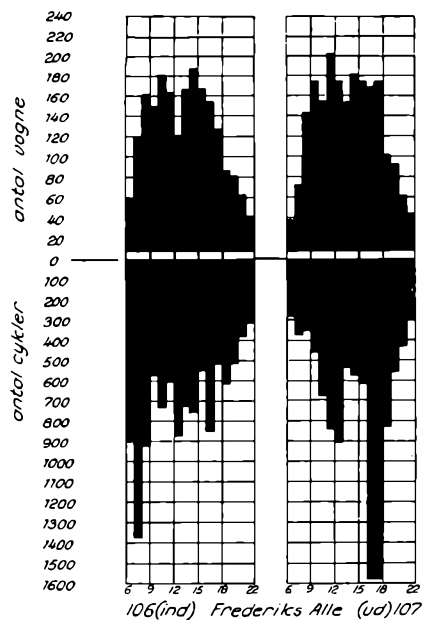
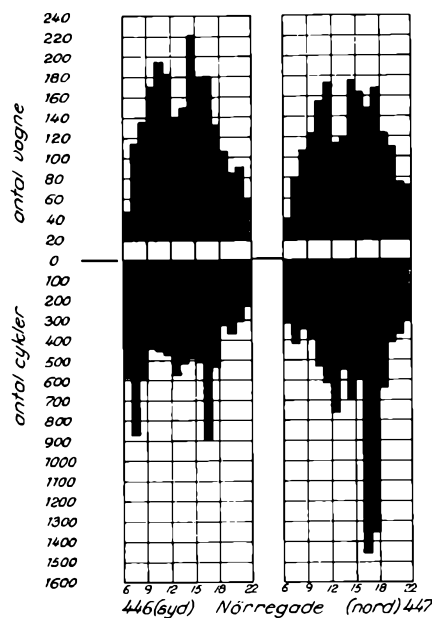
Foruden udlevering af kortene foretog man en almindelig trafiktælling på en række vigtige punkter i den indre by. Man fik således oplysninger både om de enkelte køretøjers og cyklers rute gennem byen og om selve trafikens absolutte størrelse. Den almindelige trafiktælling omfattede motorkøretøjer, hestevogne og cykler samt fodgængere.

Hvad viser trafikanalysen?

På forskellige planer er grafisk fremstillet, hvor store trafikmængder der direkte er talt i de 16 timer den 5.8.1947.

De talte trafikmængder

Plan 14 viser mængden af køretøjer, idet trafiksignatures bredde i gaderne er tegnet proportionalt med trafikmængden. På plan 15 ses cykeltrafikken, og denne er efter almindelig beregningsmåde indtegnet således, at 5 cykler



18. Grafisk fremstilling af timetrafikken 5. aug. 1947. Cyklemålestokken er $\frac{1}{5}$ af vognmålestokken (5 cykler = 1 vogn = 1 trafikenhed). De hvide felter angiver off. trafikmidler (kun Århus sporveje). (1 sporvognstog = 2 trafikenheder, 1 bus = 1 trafikenhed).

svarer til 1 personbil. De to kort kan således sammenlignes. På plan 16 er cykle- og vognmængder lagt sammen.

Den største talte døgntrafik — kl. 6—22 — i begge retninger tilsammen findes for motorkøretøjs- og hestevognstrafikkens vedkommende på Skolebakken, nemlig 4.697 køretøjer, men den største samlede trafik regnet i trafikenheder findes i Frederiks allé, nemlig 8.419 trafikenheder. Der er desuden konstateret stor trafik i Nørregade, Søndergade og Vester allé, medens trafikmængden ikke var særlig stor i Frederiksgade og Vestergade, og den var ubetydelig i Asylgade og Studsgade.

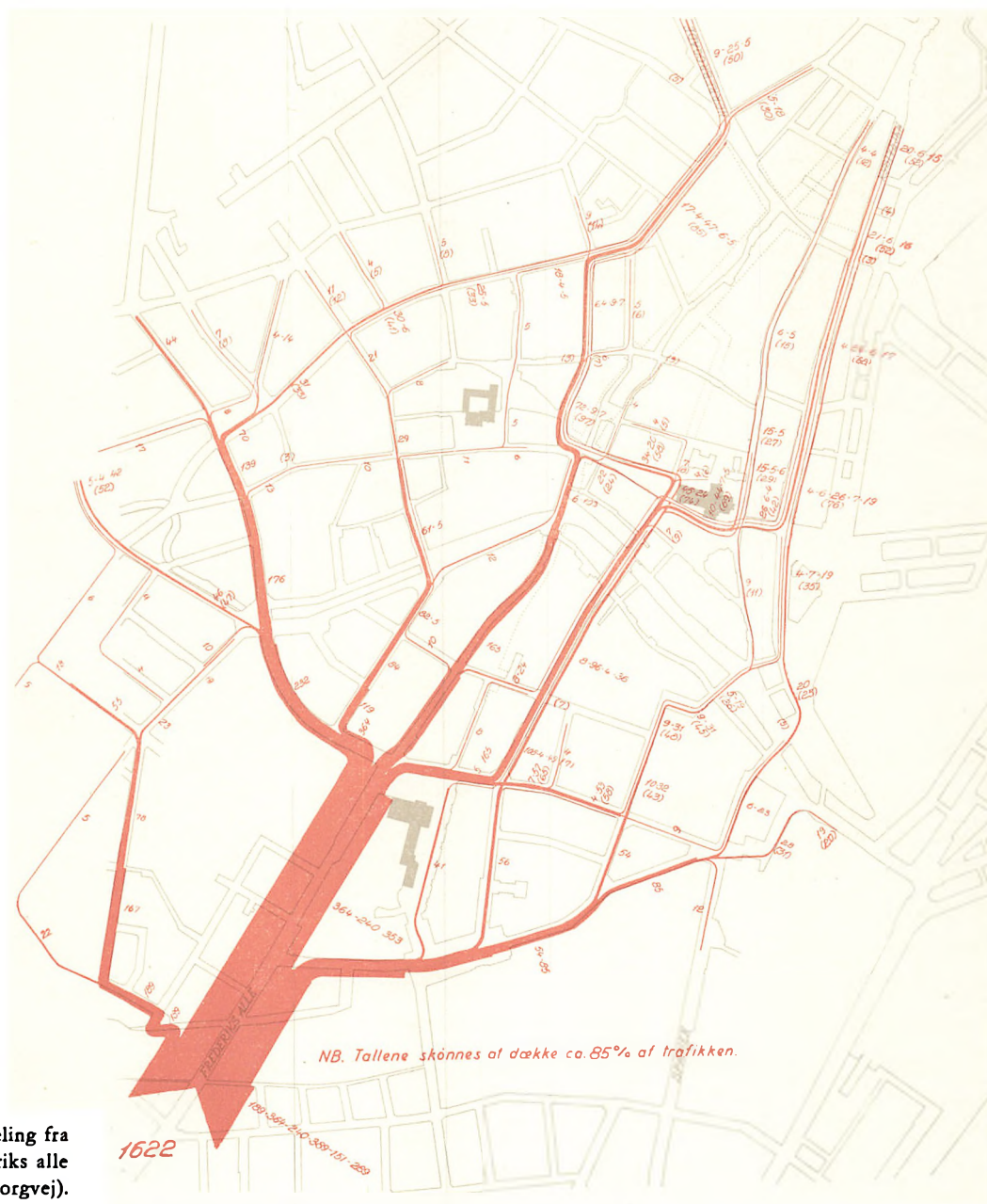
På plan 17 er trafikmængden sat i relation til gadebredden, og planen viser trafikintensiteten, d.v.s. antal trafikenheder pr. meter af gades bredde.

Stort set svarer intensitetskortet til trafikmængdekortet, der angiver cykler og vogne, hvilket er udtryk for, at de bredeste gader også har den største trafik. Dog viser det sig, at navnlig den østlige del af Åboulevarden på intensitetskortet er temmelig tynd; den er altså dårligt udnyttet i forhold til sin bredde, medens omvendt Frederiksgade er hårdt belastet, selv om den absolutte trafik ikke var særlig stor.

Ved vurdering af gadebredder er det imidlertid ikke så meget trafikken i døgnet, der er afgørende, som den topbelastning, gaden er udsat for i den travleste tid. — Det er derfor undersøgt, hvorledes trafikken på de forskellige tælleposter fordeler sig over døgnetimer. Som eksempler på timediagrammerne er på plan 18 vist timefordelingen af trafikken, dels i Frederiks allé, henholdsvis for trafikken ind mod og ud af byen, dels i Nørregade for trafikken henholdsvis mod syd og mod nord.

Nørrebrogade i København havde i 1946 9.803 køretøjer og 37.003 cykler = 17.203 trafikenheder, altså det dobbelte af den talte trafik i Frederiksalle. Tallet for trafikenheder på Dr. Louisesbro var i 1935 26.550. Tallet for Fredensgade sydost for Blegdammen i København var i 1946 9.451 trafikenheder.

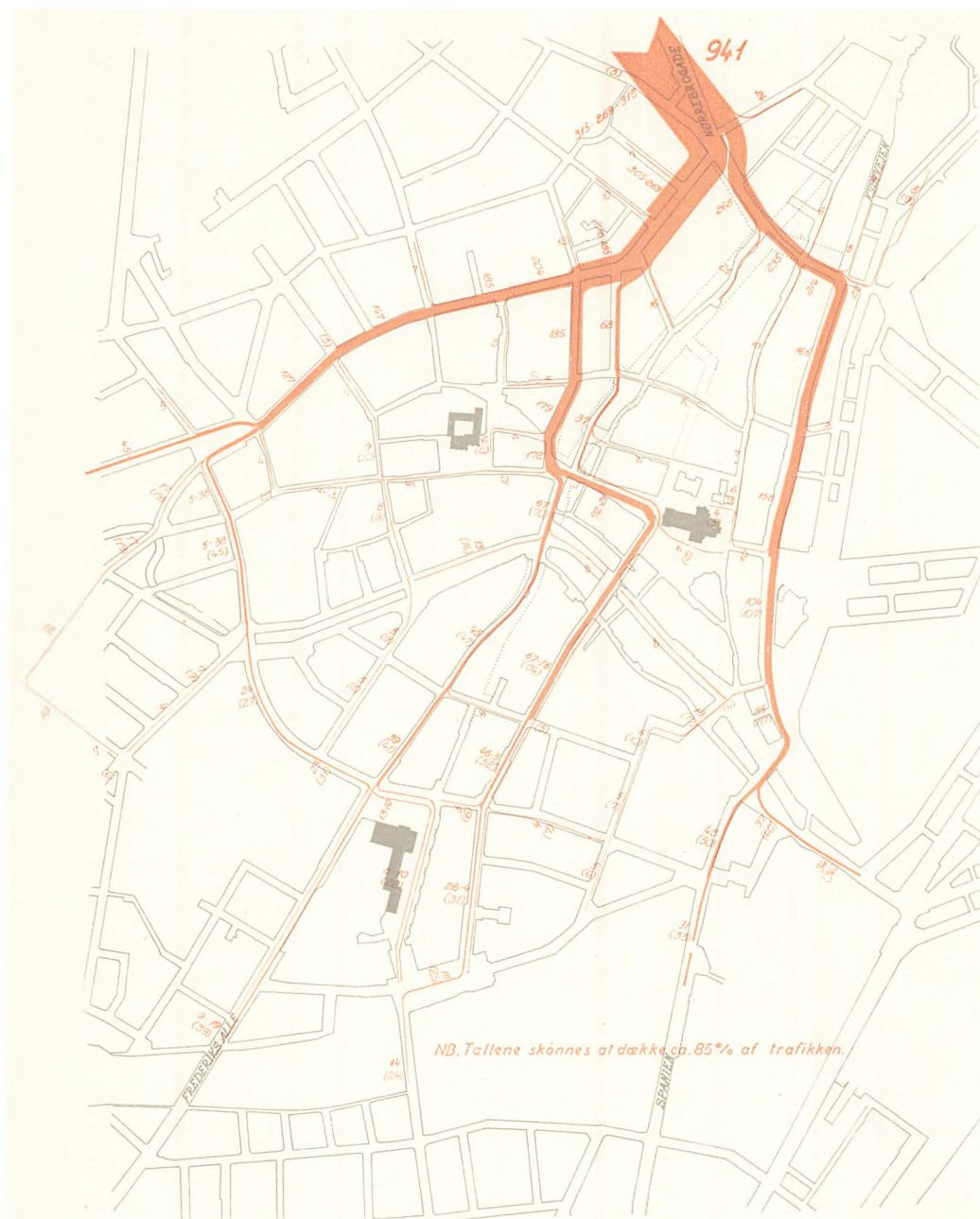
Timefordeling



19. Trafikfordeling fra Frederiks alle (Skanderborgvej).

Det viser sig, at topbelastningen for køretøjernes vedkommende de fleste steder ligger mellem kl. 10 og 12 og mellem kl. 14 og 15, medens topbelastningen for cyklernes vedkommende ligger inden for timerne 6—8 og 16—17, altså når folk kører til og fra arbejde med den største belastning fortrinsvis kl. 16—17.

Den maksimale belastning af vogne plus cykler regnet i trafikenheder ligger de fleste steder kl. 16—17. Den maksimale timetrafik for vogne viser sig ret konstant at svare til ca. 10 % af døgntrafikken, medens den for cyk-



20. Trafikfordeling fra Nørrebrogade (Randersvej).

lernes vedkommende er mere svingende. Gennemsnitstallet for cyklerne er ca. 15 % af døgntrafikken.

Disse topbelastninger er meget afgørende, idet det er topbelastningen, der kan være bestemmende for de nye gaders bredde.

Af analysen kan man desuden finde ud af, hvorledes trafikken bevægede sig gennem byen. På en række planer har man for køretøjernes vedkommende indtegnet, hvorledes trafikken fra og til områdets 21 udfaldsveje fordelte sig

Analysens resultat

Der kommer også trafik f. eks. fra Park alle til Frederiksgade, men det er ikke vist her.

i den indre by. Eksempler på disse fordelingsplaner er vist på planerne 19 og 20. Fordelingen af vogntrafikken fra Frederiks allé til den indre by ses på plan 19. Kun en lille del af denne trafik fortsætter ad Frederiksgade. Største delen er drejet af ad Morten Børups vej, Banegårdsgade, Vester allé eller Sønder allé.

En ikke helt ubetydelig del af trafikken går fra Frederiks allé over Rådhuspladsen til Søndergade; en stor del af denne trafik ville utvivlsomt benytte Frederiksgade, hvis den var udvidet.

Trafikken fra Nørrebrogade til den indre by den pågældende dag er vist på plan 20. En stor del af denne trafik benyttede Guldsmædgade—Nørregade, medens næsten ingen kørte ad Studsgade. På grundlag af disse planer er det muligt at danne sig et skøn over, hvor megen trafik der ville have kørt ad den nye hovedgade, hvis den havde været gennemført, da tællingen afholdtes. Dette er forklaret nærmere i afsnittet om trafikprognosen.

Er det nødvendigt at gen-nembryde en ny øst-vestgående trafikåre?

Foruden at muliggøre beregning af trafik i Ny hovedgade skulle trafikanalysen skaffe oversigt over den øst-vestgående trafiks forløb.

Denne trafik kan i dag kun betjene sig af Åboulevarden og nogle få andre smalle og snørklede forbindelser, og man har derfor oprindeligt anset det for at være af stor betydning at skaffe store nye øst-vestgående gader.

Se planen side 27

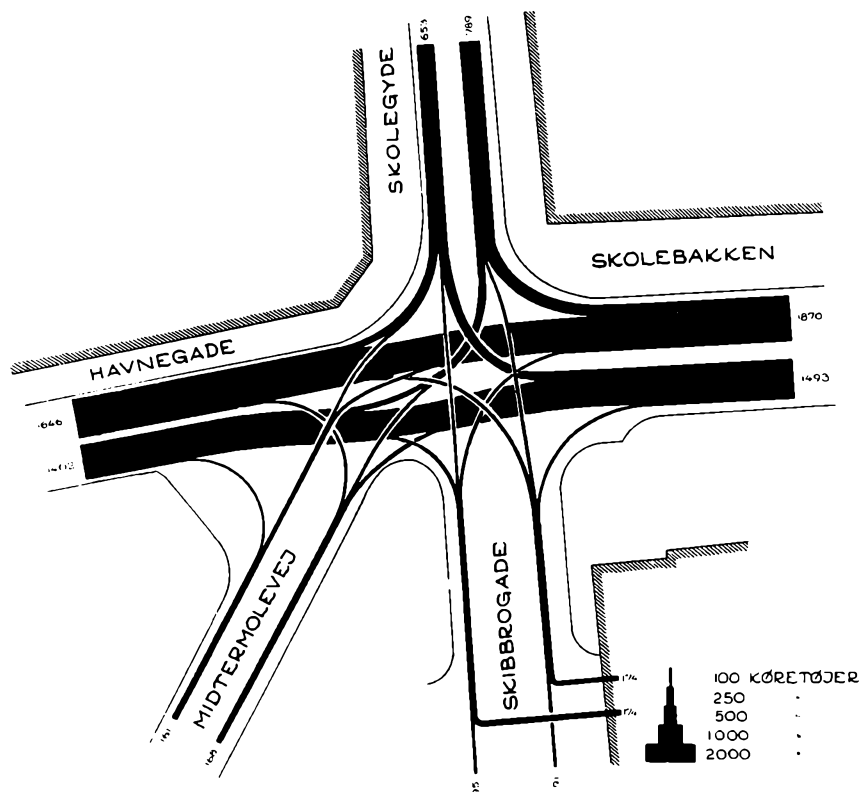
På professor Gottlobs og ingeniør Halbergs første plan fra 1945 er således vist en udvidelse af Graven-Klostergade, idet man tænkte sig, at en stor trafik til og fra havnen kunne ske ad Åboulevarden, Immervad og en ny linie ved graven. Man er imidlertid nu blevet klar over, at en sådan øst-vestgående linie ved Graven-Klostergade næppe vil være af større nødvendighed.

Plan 14: side 35

For det første viser plan 14, at den øst-vestgående trafik ikke er nær så stor som den nord-sydgående trafik i den indre by, hvilket bl. a. skyldes, at Århus er langt større i nord-sydgående retning end i øst-vestgående, og at man har havet øst for byen. For det andet viste intensitetskortet, at den fortræffelige trafikåre, Åboulevarden, kun benyttedes meget lidt, medens Vestergade f. eks. var meget hårdt belastet. Man mener derfor, at det vil være rigtigt at lede den øst-vestgående trafik ad Åboulevarden. For at trække mest mulig trafik fra Kystvejen ad Åboulevarden vil man imidlertid meget stærkt anbefale, at Mindebrogade udvides.

Et af formålene med Gravens udvidelse skulle have været at aflaste Skolegyde og Store torv for trafik. En nærmere undersøgelse har imidlertid vist, dels at trafikken til og fra havnen er knap så stor, som man havde antaget, og dels at havnetrafikken sker ved Nørreport, ved Skolegyde og ved Åboulevarden, hvorfor en udvidelse af Graven næppe vil tage noget af trafikken fra havnen.

Store torv vil i langt højere grad blive aflastet, hvis man forlænger Bispe-



21. Trafikanalyse
d. 29. april 1949 kl. 8-12
og 13-17.
Hjørnet: Skolegyde-
Havnegade-Skolebakken.

gade ud til den nye hovedgade, ligesom udvidelsen af Asylgade og Frederiksgade vil aflaste Store torv, bl. a. for den store trafik, der fra Søndergade kører ad Guldsmedgade.

Trafikanalysen viser desuden, at langt den største trafik i Skolegyde kommer fra Kystvejen og ikke direkte fra havnen. Dette er vist på plan 21. Trafikken fra Kystvejen kan ledes ind i den nye hovedgade ved Nørreport.

En stor udvidelse af Klostergade-Munkegade-linien kan også undlades. I trafikkommissionens betænkning er der lagt stor vægt på en direkte forbindelse ad Munkegade for at få den mest direkte forbindelse fra Møllevangen og Munkegadekvarteret ind til centrum, men man har dog måttet give afkald på at føre trambusserne ad Ny Munkegade helt ned til Nørre allé, fordi man fra teknikernes side er bange for krydset ved Nørre allé, hvor Munkegade falder meget stærkt direkte ned til krydset. Man er enig med trafikkommissionen i, at det i visse henseender ville være ønskeligt med en direkte indføring af Munkegade-linien til Lille torv og professor Gottlob og afdelingsingeniør Halberg har vist en sådan linie i deres første udkast fra 1945. Man mener dog, at man på længere sigt må lægge mere vægt på, at de store yderdistrikter, Møllevangskvarteret og de andre boligkvarterer omkring Ringgaden, får tilfredsstillende forbindelse med byens centrum end Munkegadekvarteret, der ligger så nær

Forbindelse mod nordvest
*Betænkning afgivet af
trafikkommissionen i Århus
1948*

Se planen side 27

centrum, at trafikken til og fra kvarteret må antages i meget stor udstrækning at ske til fods.

Trafikkommissionens betænkning har, som det er fremhævet, kun taget sigte på en omlægning af de offentlige trafikmidler, hovedsageligt på basis af de nuværende forhold, medens man ved Frederiksgade-projektet og ved gadeudvidelser i almindelighed må arbejde på længere sigt.

Også et andet forhold taler imod Munkegade-liniens indføring til Lille torv, idet indføringen af linien i Guldsmedgade lige ved Lille torv vil give meget store vanskeligheder. På professor Gottlobs og ingeniør Halbergs oprindelige plan var Guldsmedgade drejet ud i den nye hovedgade længere mod nord, og man kunne derfor få en god indføring ad Klostergade, men efter at man har opgivet denne forandring af Guldsmedgade, synes det næsten uløseligt at føre Munkegade-linien ud på dette sted, hvor det i forvejen er vanskeligt at regulere færdslen. Det vil formentligt heller ikke være ønskeligt at pumpe så megen trafik ind her, idet denne trafik kan have tilbøjelighed til at køre videre over Lille torv-Bispetorvet og Skolegyde, hvilket ikke er heldigt, dels fordi forbindelsen mellem Lille Torv og Store Torv samt Skolegyde er ret snæver, dels fordi man helst vil undgå for stor trafik på dette sted.

Den trafik, der fra midtbyen skal mod nordvest, må enten bruge linien Grønnegade-Ny grønnegade-Samsøgade-Ny munkegade eller Langelandsgade eller Høegh Guldbergs gade eller, i den udstrækning det er muligt, den nuværende Munkegade-linie, som vel med tiden vil blive forbedret, efterhånden som husene trækkes tilbage ved nybygninger, men det er iøvrigt et spørgsmål, som må behandles mere indgående under arbejdet med selve dispositionsplanen.

Man vil derfor anbefale, at den øst-vestgående trafik gennem den indre by så vidt muligt ledes ad Åboulevarden, hvorfor en udvidelse af Mindebrogade er stærkt påkrævet.

Resumé

Til brug for såvel Frederiksgade-kommissionen som trafikkommissionen foretoges den 5.8.47 i tiden kl. 6—22 en trafikanalyse i den indre by, d.v.s. området begrænset af Nørreport, Nørregade, Nørre allé, Vester allé, Park allé, Ny banegårdsgade og havnen.

Ved analysen benyttedes interviews, idet hvert køretøj, der kørte ind i den indre by, fik kort udleveret, hvorpå noteredes, hvorfra køretøjet kom, køretøjets nummer, analysepostens nummer, klokkeslet, art og last. Ved alle poster inde i byen blev det af føreren medbragte kort forsynet med klokkeslet, og ved udkørselen fra den indre by afleveredes kortet med besvarelse af spørgsmålet hvorhen.

For cyklisternes vedkommende udleveredes kun kort på underposter og kun i tiden 6—9, og kortene returneredes gennem postvæsenet med beskrivelse af den fulgte rute gennem byen.

Samtidig med analysen foretoges en almindelig trafiktælling. Gennem tællingen og analysen har man dels fået et udtryk for trafikmængden i de forskellige gader og denne trafikmængdes fordeling på døgnets timer, dels har man fået oplyst, hvordan trafikken bevæger sig gennem byen.

Den største døgntrafik fandtes for køretøjers vedkommende på Skolebakken, nemlig 4.697 køretøjer, medens den største samlede trafik, regnet i trafikenheder, fandtes i Frederiks allé, nemlig 8.419 trafikenheder.

Det har vist sig, at navnlig den østlige del af Åboulevarden er dårligt udnyttet, medens omvendt Frederiksgade er hårdest belastet. Topbelastningen ligger for køretøjers vedkommende de fleste steder mellem 10—12 og 14—15, for cyklisterne vedkommende mellem 6—8 og 16—17. Den samlede time-trafik er de fleste steder størst i tiden 16—17. Som eksempel på vogntrafikkens fordeling kan nævnes, at man har fået tydeligt belyst, at trafikken fra Frederiks allé til den idre by fordeler sig ad flere gader — Morten Børups vej, Banegårdsgade, Vester allé, Sønder allé — og ikke fortsætter i større omfang ad Frederiksgade. En ikke ubetydelig del af trafikken fra Frederiks allé går fra Frederiks allé over Rådhuspladsen til Søndergade, men ville utvivlsomt have benyttet Frederiksgade, hvis den havde været udvidet.

Et af de spørgsmål, man også har ønsket belyst ved analysen, er spørgsmålet om den øst-vestgående trafik, idet de oprindeligt fremsendte forslag til hovedgaden lagde megen vægt på forbedring af de øst-vestgående trafikårer. Som hovedresultat er man kommet til, at den øst-vestgående trafik, herunder bl. a. trafikken fra havnen gennem Graven-Klostergade, ikke er af så stor betydning, som man havde regnet med. Man anbefaler, at den øst-vestgående trafik gennem den indre by så vidt muligt ledes ad Åboulevarden, og at Mindebrogade derfor udvides stærkt, medens en udvidelse Graven-Klostergade-Munkegade kun foreslås sikret ved byggelinier i passende bredde, således at der bliver forbindelse fra Graven mod vest.

Prognose for fremtidig trafik i Ny Hovedgade

På basis af trafikanalysen har man forsøgt at udarbejde en prognose for den fremtidige trafik i den nye hovedgade.

Frederiksgade-kommissionens foreløbige betænkning januar 1950

I den foreløbige betænkning bilag E er der gjort nærmere rede for beregningerne. Her skal kun gøres rede for hovedprincipperne og resultatet. Beregningen er foretaget i 4 etaper:

1. På grundlag af den trafik, som har været i Frederiksgade og Studsgade, samt den trafik, der er kørt uden om disse gader, men som med fordel kunne have benyttet disse, hvis de havde været brede og gode, har man søgt at beregne, hvilken trafik den nye hovedgade ville have haft, hvis den havde været der i 1947.
2. Man har derefter beregnet, hvor meget denne trafik vil blive forøget som følge af, at befolkningsmængden i Storårhus vokser.
3. Endelig har man beregnet, hvor meget biltrafikken yderligere vil blive forøget som følge af, at der kommer flere vogne pr. indbygger, end vi har i dag.
4. Til de fremtidstal for bil- og cykletrafikken, man derved er kommet til, er lagt et bidrag hidrørende fra offentlige trafikmidler i fremtiden.

Beregningernes forudsætninger

Det kunne være fristende at forsøge en deling af prognosen i den mængde trafik, der vil gøre brug af gaden, fordi den har ærinde i den, eventuelt som hjemmehørende her, og den mængde trafik, der kun kører igennem gaden uden ophold, enten på grund af gadens beliggenhed eller på grund af dens kapacitet. Medens der kan nævnes ekstreme tilfælde som blindgader, der kun har egentrafik, og facadeløse vejstrækninger, der kun har fremmedtrafik, ligger forholdet mellem de to trafikarters mængder ret uklart i en almindelig gade, hvor det både afhænger af bebyggelsens tæthed, art og brug, af gadens tilslutninger til andre gader og af trafikens art og intensitet på de tilsluttede gader. Uklarheden bliver ikke mindre ved, at et aktuelt forhold imellem de to trafikarter kan ændres på afgørende vis ved indførelse af trafikregulerende foranstaltninger.

Det er tidligere nævnt, at erhvervsbyggeriet langs den nye gade vil tilføre denne en betydelig mængde egentrafik. Ved at bruge en kendt trafikmængde i Frederiksgade og Studsgade som grundlag for fremtidsberegningerne forudsætter man i første omgang, at disse gaders forhold mellem egentrafik og fremmedtrafik kan overføres på den nye gade. Den unøjagtighed, som forudsætningerne kan rumme, må skønnes at ligge langt indenfor grænserne af den usikkerhed, der under alle omstændigheder må klæbe til trafikprognoser. Den kan dog give en formaning om, at man ikke må betragte de beregnede tal som værende for rigelige.

Hovedindfaldsposternes fordelingsplaner, hvoraf der er vist eksempler på planerne 19 og 20, er gennemgået et for et. Man har opnoteret dels den motorkøretøjstrafik, der fandtes i den nye hovedgades eksisterende del i 1947, dels den motorkøretøjstrafik, der efter hver fordelingsplan er skønnet at ville være gået derigennem, hvis den nye hovedgade havde eksisteret på det tidspunkt.

Hvor stor ville trafikken have været i Ny hovedgade i 1947?

Motorkøretøjer

Der er forudset en bekvem indføring af Asylgade i Frederiksgade, og at den nye hovedgades nordlige del i store træk følger Studsgade. Der er generelt regnet med, at de motorkøretøjer, der i 1947 tilsyneladende kørte en omvej, ville have benyttet Ny hovedgade i alle de tilfælde, hvor dette er skønnet at være en fordel, d.v.s. uanset om de kan have haft ærinde undervejs.

Der er f. eks. regnet med, at al trafik fra Høegh Guldbergs gade, Nørrebrogade og Knudriisgade, som havde ærinde omkring Lille torv-Store torv eller omkring Frederiksgade og Asylgade og syd derfor, og som i 1947 benyttede f. eks. Guldsmedgade-Borggade eller Paradisgade, ville benytte Ny hovedgade.

Der er endvidere regnet med, at halvdelen af den sammesteds fra kommende trafik, der i 1947 fulgte Nørreport-Kystvejen-Skolebakken-Havnegade-Dynkarken-Spanien og sydpå, ligeledes ville følge Ny hovedgade.

Trafik fra og til Kystvejen og Mejlgade nord for Nørreport til og fra Park allé og Frederiks allé er regnet at følge Ny hovedgade, ligesom trafik fra og til Kystvejen-Mejlgade nord for Nørreport til og fra området omkring Åboulevardens vestlige del og området omkring Marstrandsgade regnes at følge dels Åboulevarden, dels Ny hovedgades nordlige del.

Af plan 14 fremgår det, at en væsentlig del af trafikken fra Frederiks allé kørte ad Banegårdsgade eller over Rådhuspladsen for at køre ad Søndergade til Store torv. Selv om Frederiksgade havde været god og bred, kan man dog ikke antage, at al denne trafik ville vælge Frederiksgade, idet en del af trafikken enten kan have haft et kortere ærinde i Søndergade eller ville køre ad Søndergade for at komme gennem denne strøggade.

Plan 14: side 35

Der er ud fra disse betragtninger, for den sydlige dels vedkommende, regnet med, at halvdelen af den trafik, der nu kommer til eller udgår fra Store torv via Søndergade vil vælge Ny hovedgade.

Ved skønnet over, om bilerne vil følge den nye hovedgade, er der som ovenfor nævnt kun i ringe grad taget hensyn til, at de, der nu kører en omvej, kan have haft ærinde undervejs, d.v.s., at der nok er skønnet ret rigeligt med hensyn til den forventede biltrafik i Ny hovedgade. På den anden side har man andre steder fra erfaring for, at stærkt forbedrede trafikforbindelser øver en væsentlig tiltrækning på trafikken. Ligesom der i gaden bliver flere trafikmål — butikker, kontorer og andre erhvervslokaler.

Imidlertid skal der foretages en korrektion af de tal, man kommer til på basis af trafikfordelingsplanerne.

De tal, man for en tællepost i det indre gadenet kommer til ved at opnotere efter hovedind- og udfaldsposternes fordelingsplaner, er nemlig meget mindre end de tal, der fremgår af de direkte tællinger, idet disse fordelingsplaner kun viser rejser, der har passeret hovedind- og udfaldsposterne.

Det har vist sig, at den trafik i den indre by, der er med på ind- og udfaldsposternes fordelingsplaner, kun repræsenterer fra 25—63 % af den direkte talte trafik, varierende hovedsagelig efter afstanden fra ind- og udfaldsposterne, idet de højeste procenter findes nærmest disse poster. Gennemsnitlig er det kun ca. 50 % af den direkte talte trafik, der på denne måde kommer med, og man må derfor korrigere de tal, man i første omgang er kommet til.

Cykler Der er optegnet fordelingsplaner for cyklernes vedkommende på samme måde som for motorkøretøjer, og fremgangsmåden med hensyn til at fordele 1947-trafikken på en tænkt ny hovedgade har stort set været den samme. De eneste væsentlige forskelle er, at man for cyklernes vedkommende for den indgående Nørrebrogade-trafik, der havde ærinde omkring Lille torv—Store torv eller syd derfor, har regnet, at kun $\frac{3}{4}$ af denne trafik vil vælge Ny hovedgade, medens $\frac{1}{4}$ fortsat vil benytte deres nuværende rute, og for trafik fra eller til Store torv til og fra den sydlige del af byen er der taget hensyn til, at cyklisterne med større forkærlighed vælger Søndergade frem for de mere »døde« gader.

For vognenes vedkommende regnes der med, at al trafik vil vælge Ny hovedgade.

De tal, man på denne måde kommer til for Ny hovedgades forskellige strækninger, er blevet forhøjet, så de svarer til 100 % besvarelse. Besvarelsesprocenten var i gennemsnit 63, men materialet må betragtes som repræsentativt. Ligesom tilfældet var for biltrafikkens vedkommende, kom der også her til at mangle »indre trafik« og desuden yderligere for cyklernes vedkommende tal for den trafik, der kl. 6—9 er kørt ud af analyseområdet.

Efter at de deraf følgende korrektioner er foretaget, kommer man til nogle tal, der udtrykker trafik i begge retninger, men kun kl. 6—9, og spørgsmålet er da, hvor stor 16-timers trafikken (kl. 6—22) er. For at belyse dette, har man undersøgt forholdet mellem kl. 6—9 trafikken og 16 timers trafikken for alle 40 ind- og udfaldsposters vedkommende og har derved fundet, at kl. 6—9 trafikken kan regnes lig med ca. $\frac{1}{5}$ af 16-timers trafikken, når man regner med begge retningers trafik.

Et motorkøretøj regnes lig med 1 trafikkenhed (T. E.) og en cykel lig $\frac{1}{5}$ trafikkenhed, hvilket vil sige, at man regner med, at 5 cykler fylder lige så meget i trafikken som en bil. Det er et erfaringstal, man regner med såvel i København som i en hel del udenlandske byer. Når tallene for cykeltrafikken på denne måde omsættes i trafikkenheder, kan man direkte sammenholde tallene for de forskellige trafikarter.



22. Prognose for 1947-trafikken ført ad projekteret Ny hovedgade

Man kommer da til følgende tal for den trafik, Ny hovedgade ville have haft i 1947, hvis den havde været der på dette tidspunkt:

Ny hovedgadetrafik i 1947

	Vogne	Cykler i T. E.	Ialt
Frederiksgade (Rådhuspladsen—Østergade)	1.800	1.880	3.680
Frederiksgade (Østergade—Åboulevarden)	2.600	2.920	5.520
Asylgade	1.200	910	2.110
Immervad	3.500	3.520	7.020
Studsgade	3.200	3.200	6.400

Tallene angiver trafik i begge retninger tilsammen i tiden kl. 6—22.

For at illustrere dette har man på plan 22 indtegnet den beregnede trafik oven på kortet over trafikmængderne fra analysen. Den grønne stribe fra nord til syd viser den trafikmængde, som ifølge beregningerne ville have kørt ad



23. 1947-prognosetrafikken
 + forøgelse som følge af
 befolkningstilvækst
 (Vogne + cykler)
 (1 vogn = 5 cykler =
 1 trafikkenhed)

den nye hovedgade i 1947, hvis hovedgaden havde været der som projekteret, medens de grå striber angiver den trafik, som faktisk kørte der. Det forudsættes, at sporvognene stadig havde kørt i Søndergade-Guldsmedgade. Man må dog gøre opmærksom på, at trafikken i Søndergade, Guldsmedgade og mange andre gader ville være blevet formindsket, hvilket ikke er vist på planen.

Hvor meget vil trafikken i
 Ny hovedgade vokse på grund
 af befolkningstilvæksten?

Ved hjælp af analysekortene har man udregnet, hvor mange *bilrejser*, der i 1947 foretoges pr. 1.000 indbyggere fra den indre by til forskellige distrikter. Det var tanken at finde et mål for biltrafikens relation til indbyggerantallet; men materialet kan ikke anses for at være tilstrækkeligt, bl. a. fordi de forskellige distrikters større eller mindre antal erhvervsvirksomheder spiller en vigtig rolle i den forbindelse. Man har derfor valgt at regne med, at *bil-*

trafikken i Ny hovedgade forøges proportionalt med befolkningstallet, d.v.s., at 1947-trafikken skal multipliceres med faktoren 1,6, idet der er regnet med en befolkningsstigning fra ca. 146.000 i 1947 til ca. 235.000. (Det tal, man på dette tidspunkt regnede med i det almindelige byplanarbejde).

For *cyklernes* vedkommende har man derimod regnet med en relativ nedgang, idet man antager, at forøgelsen af cyklerne kun vil svare til det halve af forøgelsen i befolkningstilvæksten.

Der er i Danmark en cykel pr. 2,5 indbyggere, og der er næppe sandsynlighed for, at dette relative antal forøges. Man vil umiddelbart regne med, at cykeltrafikken vil vokse proportionalt med folketallet, d.v.s., at de tal, vi for 1947-trafikens vedkommende er kommet til i Ny hovedgade, skulle multipliceres med faktoren 1,6 — Storårhus' folketal vokset fra 146.000 til ca. 235.000 — men allerede tallene fra trafiktællingen i 1934 og 1939 viste et mindre stigningstal for cykeltrafik end for motortrafik. For hele landet steg motortrafikken med 47 %, medens cykeltrafikken kun steg med 29 %. Det kan også nævnes, at trafikkommissionen i sin betænkning fremhæver, at man regner med år 2000 at transportere 60 mill. passagerer mod i 1948—49 20 mill., altså en forøgelse, der langt overstiger stigningen i folketallet.

Den øgede biltrafik må givetvis også tage sin tilvækst i antal transporterede personer fra cyklisternes rækker.

Man er derved kommet til, at den nye hovedgade som følge af 1947-trafikens fordeling og befolkningstilvækst vil få følgende trafik:

	Ialt incl.	
	Vogne	Cykler T. E.
Frederiksgade (Rådhuspladsen—Østergade)	2.900	5.340
Frederiksgade (Østergade—Åboulevarden)	4.150	7.950
Asylgade	1.900	3.080
Immervad	5.600	10.180
Studsgade	5.100	9.260

På plan 23 er denne trafiks størrelse indtegnet som en grøn stribe. Der er her ikke regnet med offentlige trafikmidler i Ny hovedgade.

I 1947 fandtes der her i landet ca. 37 biler pr. 1000 indbyggere. Dette tal vil givetvis stige — i 1951 var der ca. 41 biler pr. 1000 indbyggere — og denne stigning må der tages hensyn til ved beregningen af den fremtidige trafik.

For at finde et rimeligt tal for det fremtidige antal biler pr. 1000 indbyggere har man undersøgt, hvilke biltal der regnes med dels andre steder her i landet, dels i andre lande som Sverige, England og U.S.A.

Antagelserne varierer meget. I Danmark har vejdirektoratet efter krigen lavet et par prognoser, bl. a. for det nordsjællandske vejnet. Man har regnet med 83 biler pr. 1000 indbyggere i 1980, men har dog medtaget 2 alternativer: dels 62 biler pr. 1000 indbyggere og dels 125 biler pr. 1000 indbyggere.

Hvad bliver resultatet, når man desuden skal regne med flere biler pr. 1000 indbyggere?

Stadsingeniøren i København har på et tidligere tidspunkt regnet med 67 biler pr. 1000 indbyggere i 1970, medens lektor P. P. Svejstrup i sin bog »Trafikvæsenets driftsøkonomi« regner med 100 biler pr. 1000 indbyggere.

I Stockholm har man regnet med at nå ca. 100 biler pr. 1000 indbyggere allerede i 1960, og i Göteborg har man regnet med mellem 80 og 130 vogne pr. 1000 indbyggere i 1970.

I Manchester i England har man regnet med 133 vogne pr. 1000 indbyggere i 1970.

I U.S.A. er forholdene væsensforskellige fra de europæiske. Allerede før krigen havde man i U.S.A. 227 vogne pr. 1000 indbyggere, og man regner med i 1970 at have 267 vogne pr. 1000 indbyggere. Når man ikke i Europa tager bilismens land U.S.A. som forbillede trafikalt, er det af flere grunde. De europæiske byer er i løbet af forholdsvis lang tid udbygget på grundlag af kollektive trafikmidler, medens der i U.S.A. er store områder — og endog nogle store byer — hvor offentlige trafikmidler er forholdsvis sjældne, og man derfor i højere grad er henvist til individuelle trafikmidler. Den individuelle transportmåde er dog langt den dyreste, både for bilejerne og for samfundet.

Ud fra disse betragtninger har man fundet det rimeligt som grundlag for projekteringen af Ny hovedgade at regne med et maksimalt køretøjsantal på 100 biler pr. 1000 indbyggere. Man har ikke under hensyntagen til usikkerheden ved en sådan prognose knyttet dette fremtidstal til noget bestemt år, men har dog sammenholdt det med det fremtidige folketal, 235.000. Denne forøgelse af bilantallet fra 37 pr. 1000 indbyggere til 100 pr. 1000 indbyggere medfører, at de tal, man gennem de foran omtalte beregninger er kommet til, skal multipliceres med 2,7. For Ny hovedgades forskellige strækninger får man da følgende vognantal:

	Vogne
Frederiksgade (Rådhuspladsen—Østergade)	7.900
Frederiksgade (Østergade—Åboulevarden)	11.200
Asylgade	5.200
Immervad	15.100
Studsgade	13.800

Hvilke off. trafikmidler får man i Ny hovedgade?

Ved trafikanalysen og -tællingen i 1947 så man helt bort fra offentlige trafikmidler, sporvogne og trambusser, dels fordi man fra sporvejene kunne få nøjagtige oplysninger om disse vognes antal de forskellige steder, dels fordi kommunen selv er herre over disse offentlige trafikmidlers fremtidige kørsel.

Ved beregning af den fremtidige trafik i den nye hovedgade må der imidlertid tages hensyn hertil, og man kan da stille spørgsmålet således: Hvilke offentlige trafikmidler skal der regnes med gennem den nye hovedgade, hvor mange linier bliver der, og hvor mange køretøjer kommer der i de travle

timer? Der er enighed om, at man ikke behøver at regne med sporvogne i den nye hovedgade, idet man ikke kan tænke sig at flytte sporene fra Søndergade-Guldsmedgade. Enten vil sporvognene fortsat følge de eksisterende ruter, eller også afskaffes de helt. Det kan således fastslås, at der kun vil blive tale om busser i den nye hovedgade. Man har derfor forsøgt at skønne, hvor mange linier, der vil komme gennem Ny hovedgade, når Storårhus (excl. Brabrand) har ca. 235.000 indbyggere. I øjeblikket føres ialt 8 linier gennem, omkring eller ind til bykernen, nemlig 2 sporvognslinier ad strøget, 2 trambuslinier ad Vester allé-Park allé, hvoraf de ene føres videre langs havnen nordpå; 2 trambuslinier føres ad Vester allé-Sønder allé-Ryesgade, 1 trambuslinie fra nord langs havnen og derfra ad Åboulevarden til Vester allé og 1 trambuslinie fra nord langs havnen til Bispetorvet. Efter trafikkommissionens forslag skulle man få 2 sporvognslinier ad strøget og 6 trambuslinier øst om bykernen langs havnen. Det store antal langs havnen er ikke udtryk for et behov, men derimod udtryk for en mangel på andre velegnede gadestrækninger, og det må anses for givet, at den nye hovedgade vil trække adskillige af disse linier til sig. Det samlede antal linier i Århus vil sandsynligvis også blive forøget, men om antallet bliver 10 eller 15 er vanskeligt at sige. Det vil formentlig være ønskeligt at føre en stor del af linierne gennem den nye hovedgade. Af hensyn til forholdene ved stoppestederne vil det dog næppe være ønskeligt at føre mere end 5 af linierne her igennem. De øvrige linier må føres ad andre gader. Som resultat af betragtningerne anslås altså, at der maksimalt skal føres 5 buslinier gennem den nye hovedgades sydlige del. Da man sikkert vil have de fleste af de nord-sydgående linier forbi Banegårdspladsen, må man desuden antage, at de 4 eller alle 5 linier også kommer gennem Asylgade.

I Immervad og Ny hovedgades nordlige del har man regnet med 3 linier. Ud fra visse overvejelser angående fremtidig befolkningstal, antal transporterede passagerer, linienettets længde m. m. er der, som nærmere omtalt i kommissionens foreløbige betænkning, jan. 1950, bilag E, foretaget nogle skønsmæssige beregninger af, hvor stor trafikhyppighed man må regne med med henblik på Ny hovedgades dimensionering. Resultatet kan sammenfattes således:

Ny hovedgades sydlige del skal regnes at kunne trafikeres af maksimalt 5 buslinier, der tilsammen i myldretiden har en intensitet på 60—70 vogne pr. time pr. retning eller i alt 800—950 vogne pr. retning i tiden kl. 6—22.

For den nordlige dels vedkommende (Immervad incl.) er de tilsvarende tal 3 buslinier, der tilsammen i myldretiden har en intensitet på 36—42 vogne pr. time pr. retning eller i alt 510 vogne pr. retning i tiden 6—22, idet man til brug ved prognosen har valgt at regne med 170 vogne pr. retning pr. linie i 16 timer.

På plan 24 er med grønt indtegnet den således beregnede fremtidige maksimale trafik, idet der stadig skal gøres opmærksom på, at det diagram, de



24. Fremtidig max. trafik
i Ny hovedgade

grønne striber er tegnet ind på, viser forholdene i 1947 og altså ikke er korri-
geret. Det er en selvfølge, at trafikken i de øvrige gader til den tid vil være
helt anderledes end nu, ligesom en del af de øvrige gader formentlig også bli-
ver udvidede eller omlagte. Såfremt man skulle tage hensyn til dette, vil bereg-
ningen blive uhyre kompliceret.

Det fremgår af såvel plan 22 som 23 og 24, at den største trafik i den nye
hovedgade kommer i Immervad. Dette skyldes formentlig dels gadens centrale
beliggenhed, dels at der kommer en stor trafik ad Åboulevarden, som søger til
Lille torv og den øvrige centrale bydel gennem Immervad.

Denne tendens forøges af den omstændighed, at man ikke fra Åboulevar-
den kan køre ad Søndergade.

Prognosens resultat

Det samlede resultat for de forskellige strækninger — incl. offentlige tra-
fikmidler — er opgjort i trafikenheder og er for begge retninger tilsammen:

	Ialt incl. busser og cykler i T. E.
Frederiksgade (Rådhuspladsen—Østergade)	10.340
Frederiksgade (Østergade—Åboulevarden)	20.440
Asylgade	11.820
Immervad	22.940
Studsgade	21.220

D.v.s. en 3—4 dobling af den trafik, gaden ville have haft i 1947, hvis den havde eksisteret den gang.

Som det tidligere er nævnt, er det imidlertid ikke døgntrafikken, der er afgørende for en gades bredde, men derimod de topbelastninger, som findes i den travle tid.

Ud fra de skønnede fremtidige tal for døgntrafikken i den nye hovedgade har man optegnet timediagrammer proportionale med 1947-timediagrammerne, og på disse er målt de fremtidige topbelastninger, der på grund af proportionaliteten naturligvis ligger på samme tidspunkter som i 1947. Disse maximale time-trafikmængder er opført i nedenstående første kolonne og er angivet pr. retning:

Frederiksgade (Rådhuspladsen—Østergade)	490	590
Frederiksgade (Østergade—Åboulevarden)	930	1.050
Asylgade	535	560
Immervad	1.120	1.225
Studsgade	1.065	1.150

I den anden kolonne har man regnet med, at topbelastningerne faldt sammen, og at disse topbelastninger for vogne og cykler er henholdsvis 10 % og 15 % af 16-timers trafikken. Tallene i første kolonne er nemlig baserede på proportionalitet med enkelte posters mere tilfældige timefordeling, og det er ikke sandsynligt, at biltrafikkens maximale timetal fortsat vil falde inden for de samme timer som i 1947.

*Jvnf. bilag C i foreløbig
betænkning fra januar 1950*

Hele prognosens resultat må tages med forbehold, idet man naturligvis ikke nøjagtigt kan beregne, hvor stor trafikken bliver så langt ud i fremtiden.

Hvis man vil søge at gøre sig forestillinger om prognosens resultat, uafhængig af de omfattende beregninger, kan det anføres, at den trafik, som antages at ville have kørt i Ny hovedgade, hvis den havde været der i 1947, er af samme størrelsesorden som den nuværende trafik i Park allé, Thorvaldsensgade, Vester allé for henholdsvis sydligste, midterste og nordligste del af Ny hovedgade, hvad vogntrafikken angår.

Man har desuden sammenlignet prognosens resultat med hensyn til trafikken sammensætning med de nuværende forhold. Det viser sig, at sammensætningen af den fremtidige trafik i Frederiksgade efter prognosen svarer tem-

melig nøje til den nuværende sammensætning i Søndergade, dog således, at der bliver noget færre cyklister og nogle flere personer i biler.

Hvilke gadebredder
må man have?

På basis af tallene for den fremtidige maximale timetrafik i hovedgaden kan man beregne, hvor mange frie vognbaner der skal være i de forskellige afsnit af gaden.

Vejchef Koefoed, København, har for stadsingeniørens direktorat i 1948 fremsendt en redegørelse vedrørende gaders kapacitet, baseret på københavnske og udenlandske erfaringer. Denne redegørelses tal er lagt til grund for de her foretagne kapacitetsberegninger.

For kørebanetrafik med mange cykler og med lyssignalregulering, som må forudsættes ved så stor trafik, kan man regne med, at en 3 m vognbane vil have en kapacitet på højst 500 trafikenheder, når forholdet mellem trafikbelastningerne pr. breddeenhed mellem gaden og en krydsende gade er 3:2.

Hvis dette forhold er 1:1, synker kapaciteten til 420 trafikenheder. Det vil sandsynligvis være disse to muligheder, der skal regnes med, men da man ikke har foretaget prognose også for de tværgående gaders vedkommende, er det vanskeligt at afgøre dette forhold nøjagtigt. På grundlag af 1947-forholdene og prognosen kan man dog skønsmæssigt anslå, at forholdet 3:2 vil være gældende ved Åboulevarden og mod nord, medens forholdet 1:1 er mere sandsynligt ved Rådhuspladsen.

Det antal vognbaner, man skal regne med, findes ved at dividere de maksimale timetal med kapacitetstallene. Nedenfor er udregnet de nødvendige gadebredder for begge retninger tilsammen.

I første kolonne er regnet med kapacitet 500 og de på timediagrammerne målte maksimale timetal (ovenstående tabels første kolonne); i sidste kolonne er der regnet med kapacitet 420 og med de største maksimale timetal (ovenstående tabels sidste kolonne).

	Antal frie vognbaner	
	min.	max.
Frederiksgade (Rådhuspladsen—Østergade)	2	3—4
Asylgade	2—3	3—4
Frederiksgade (Østergade—Åboulevarden)	4	5—6
Immervad	5—6	6
Ny hovedgade (Lille torv—Graven)	4—5	6
Ny hovedgade (Paradisgade—Nørreport)	4—5	6

I Immervad gør der sig særlige forhold gældende. Trafikken er for det første større her end på nogen anden strækning af den nye hovedgade, således at her skulle være 5—6 frie vognbaner, hvis ikke der lå 2 vigtige kryds, nemlig skæringen med Åboulevarden og skæringen med Lille torv, så nær hinanden. Disse 2 kryds vil bevirke, at der fra begge sider vil blive en opstuvning af vogne. Dette forhold bevirker måske, at Immervad yderligere må disponere over 2 frie

vognbaner, hvis man ikke vil risikere, at denne opstuvning kommer til at spærre trafikken i Åboulevarden og over Lille torv i myldretiden. Da afstanden mellem gadekrydsene er meget lille, kan man dog måske undgå stor opstuvning, hvis begge kryds lyssignalreguleres. Hvad der skal være til parkering eller henstilling af vogne må uden for disse vognbaner.

Efter trafikprognosen skulle der i største delen af den nye hovedgade skaffes plads til 5—6 frie vognbaner. Asylgade og den sydlige del af Frederiksgade kan nøjes med 3—4 frie vognbaner.

(Når der er brugt f. eks. angivelsen 3—4 vognbaner, er forklaringen den, at hvis man regner kapaciteten ud for hver kørselsretning for sig, kræves der 2 vognbaner pr. retning, medens trafikmængderne for begge retninger tilsammen i dette eksempel dog ikke er større end, at man rent teoretisk ved division med kapacitetstallene (500 eller 420) kunne nøjes med 3 vognbaner).

Som grundlag for beregningerne har man som nævnt valgt at regne med 100 biler pr. 1000 indbyggere i fremtiden. En gennemregning har vist, at man skal ned på mindre end $\frac{3}{4}$ af den forudsatte fremtidige bilmængde for at kunne tillade en formindskelse af det beregnede antal vognbaner.

Det er en selvfølge, at man ikke kan regne med ved hjælp af den nye hovedgade at have klaret trafikforholdene i den indre by for al fremtid. Den nye gade vil selv være med til at ændre trafikbilledet, og en eventuel stærkere og hurtigere vækst i trafikken end foran forudset kan til sin tid nødvendiggøre nye gadegennembrud, som det alligevel i dag vil være umuligt at forestille sig, endsige tage stilling til. Det bør derfor også sluttelig pointeres, at de foretagne beregninger kun kan betragtes som en rettesnor, når man skal vurdere bredden af den nye hovedgade ud fra den trafikale situation i dag og i den nærmeste fremtid.

Det fremtidige
bilantals indflydelse

Resumé På basis af trafikanalysen har man forsøgt at opstille en prognose for den fremtidige trafik i den nye hovedgade. Beregningerne er foretaget i 4 etaper på følgende måde:

1. På grundlag af den trafik, som faktisk har været i Frederiksgade og Studsgade, samt den trafik, der er kørt uden om disse gader, men som med fordel kunne have benyttet disse, hvis de havde været brede og gode, har man søgt at beregne, hvilken trafik den nye hovedgade ville have haft, hvis den havde været der i 1947.
2. Man har derefter beregnet, hvor meget denne trafik vil blive forøget som følge af, at befolkningsmængden i Storårhus vokser.
3. Endelig har man beregnet, hvor meget biltrafikken yderligere vil blive forøget som følge af, at der kommer flere vogne pr. indbygger, end vi har i dag.
4. Til de fremtidstal for bil- og cykeltrafikken, man derved er kommet til, er lagt et bidrag hidrørende fra offentlige trafikmidler i fremtiden. Man er enige om, at man ikke behøver at regne med sporvogne i den nye hovedgade, da man ikke kan tænke sig at flytte sporene fra Søndergade-Guldsmedgade. Enten vil sporvognene fortsat følge de eksisterende ruter eller også afskaffes de helt.

Forudsætningerne for beregningerne har været følgende:

- at* Storårhus får ca. 235.000 indbyggere,
- at* trafikken i den indre by vokser proportionalt med befolkningsmængden i Storårhus,
- at* den indre by stadig udvikles som »city«,
- at* hovedgaden udføres efter kommissionens projekt, men at gadenettet i den indre by ellers ikke forandres,
- at* de offentlige trafikmidler forbedres og udvikles og derfor anvendes relativt hyppigere, og at der kommer ca. 5 linier gennem Ny hovedgade,
- at* der i Storårhus bliver ca. 100 biler pr. 1000 indbyggere, og at bilerne udnyttes på samme måde som hidtil,
- at* der bliver relativt færre cyklister,
- at* alle biler, der kommer fra Nørrebrogade og har ærinde til Lille torv, Store torv og området syd herfor, anvender Ny hovedgade, medens 75 % af cyklisterne vil anvende denne rute,
- at* halvdelen af de biler, som kommer fra Frederiks allé og har ærinde omkring Lille torv, Store torv, vil benytte Ny hovedgade,
- at* trafikken i de øvrige 19 indfaldsveje til indre by fordeler sig som nærmere anført, og
- at* topbelastningens andel af den samlede døgntrafik bliver uændret.

Man vil forstå, at der er betydelige muligheder for, at nogle af disse forudsætninger ikke kommer til at slå til, men på den anden side må adskillige af forudsætningerne siges at være særdeles sandsynlige.

De samlede tal for den fremtidige trafik, man på denne måde er kommet til, svarer til en 3—4-dobling af den trafik, den nye hovedgade ville have haft, hvis den havde været der i 1947.

På basis af disse tal har man skønnet fordelingen af timetrafikken og er herved som slutresultat kommet til, at der efter prognosen i hele den nye hovedgade skal skaffes plads til 5—6 frie vognbaner, idet der dog i Immervad må skaffes plads til yderligere 2 frie vognbaner, medens Frederiksgade og Asylgade kan nøjes med 3—4 vognbaner.

Vognbanernes antal kan kun formindskes, hvis man tør gå ud fra, at den fremtidige bilmængde bliver væsentlig mindre end forudsat, og en formindskelse af det beregnede antal vognbaner er yderligere uønskelig, fordi man principielt bør foretrække et lige antal vognbaner.

Parkeringsforhold

Spørgsmålet om fremskaffelse af plads til bilparkering i den indre by i Århus er allerede nu ret påtrængende, og det er givet, at der i den kommende tid vil opstå endnu langt stærkere behov for parkerings- eller hensættelsespladser, således som det allerede er tilfældet i de fleste større byer.

Det vil derfor være en vigtig opgave at sørge for, at der i forbindelse med gadegennembruddet skaffes eller sikres så meget parkeringsplads som muligt, idet der dog tages passende hensyn til alle øvrige for udformning af gaden afgørende forhold.

Parkeringsbehovet

Parkeringsbehovets fremtidige størrelse kan naturligvis ikke fastslås med noget nøjagtigere tal, afhængigt som det er af mange forhold, hvis udviklingsmuligheder kun kan anes, men man kan dog sige, at behovet bl. a. vil stige som følge af det forøgede bilantal. Der er foran regnet med et fremtidigt relativt bilantal, der svarer til en 4—5 dobling af antallet i 1947, idet man dels har regnet med et fremtidigt relativt bilantal på 100 biler pr. 1.000 indbyggere, og dels med en forøgelse proportionalt med befolkningsvæksten.

Se Frederiksgade-kommissionens foreløbige betænkning af januar 1950

For at knytte begrebet om denne udvikling til mulighederne omkring Ny hovedgade har man herfra i 1949 ladet foretage en optælling af parkerede biler, der har vist, at op imod 800 vogne samtidig holder i den indre by såvel langs kantstenen som på offentlige pladser.

Den indre by omfatter i Århus ca. 1 km². I København har man i november 1946 ca. 940 vogne pr. km² på et område af ca. 5 km².

Ved tællingen af alle acceptable henstillings- og parkeringsmuligheder i den indre by vil man måske for tiden kunne komme op på 1.500 pladser i alt. Det skønnes, at der fremtidig på en gang skal kunne parkeres mindst ca. 3.000 vogne, der kræver ca. 3.200—3.400 pladser med den praktiske nødvendige margin.

For det foreliggende projekt kan man naturligvis ikke forlange, at det skal dække hele den manglende parkering i den indre by. I forhold til det beregnede etageareal vil for den nye hovedgades vedkommende være et behov på mindst 700 vognpladser. Samtidig vil der også komme et stigende behov i de tilstødende gader, så når man ser på Ny hovedgade og de tilstødende områder under eet, må der regnes med, at ca. 1.000 vognpladser er nødvendige i tilknytning til den nye hovedgade.

Hvilke parkeringsmuligheder kan skaffes?

Selv om man udnytter den brede strækning af den nye hovedgade mellem Borgporten og Nørreport til skråparkering i begge sider og på den sydlige strækning omkring Frederiksgade tillader mest mulig parkering langs kantstenen, kan der ikke regnes med mere end 250 holdepladser i selve gaden. I tilstødende gader: Den udvidede Nørreport, Borggade, Rosensgade, Telefon-

smøgen, gaden mellem Centrum og telefonhuset samt Volden kan der anbringes ca. 150 vogne, d.v.s., at der i alt kan skaffes holdemuligheder for ca. 400 vogne eller mindre end halvdelen af det sandsynlige mindstebehov.

Ved løsningen af spørgsmålet må alle parkeringer, der skyldes ejendommenes og forretningernes indehavere, personale og beboere, henvises til ejendommenes egne arealer, idet det vil være uoverkommeligt vedvarende også at rumme disse parkeringer på gaderne. Skal dette gennemføres, må man dog være meget strengere i sine krav til ejendommenes egen-parkering, end man hidtil har været, og gøre konsekvent brug af den nye byggevedtægts § 50. På denne måde kan måske ca. 20 % eller omkring 200 vogne finde anbringelse.

Der må derfor på anden måde skaffes udvej for at anbringe de resterende mindst 400 vogne. Da man næppe tør regne med at bryde karréer eller større dele heraf ned til dette formål, må anbringelsen ske i parkeringshuse eller under gaden. At henvise hele den manglende parkering til parkeringshuse vil næppe kunne gennemføres. En foreløbig undersøgelse synes at give gode muligheder for en parkering under meget lange dele af gaden. På strækningen Nørreport—Borgporten kan der i en 22 m bred tunnel anbringes ca. 200 vogne, medens der under rundkørslen ved Østergade kan anbringes ca. 150 vogne. Yderligere muligheder foreligger under Immervad og Lille torv, men vanskelighederne er her større på grund af eksisterende ledninger og bygninger. Ved en parkering under gadearealet vil anlægsudgifterne blive væsentlig mindre, såfremt man er i stand til at udføre et ikke for kort afsnit ad gangen, og inden der er anlagt ny gadebelægning.

Hertil kommer, at et tidligt anlæg af de underjordiske parkeringspladser vil medføre, at parkeringspladserne i gaden bliver mindre hårdt belastede og mere tilgængelige. Disse pladser bør kun benyttes til korttidsparkering, så gaden ikke bliver en parkeringsplads med et hav af langtidsparkerede vogne. En hurtigere omsætning og mindre hård belastning af pladserne vil være af største, attraktive betydning for bilende kunder til gadens forretninger. Det vil give bedre udsyn og vil ikke skade gadens anselighed og arkitektoniske værdi.

Parkeringsbehovet i tilknytning til den nye hovedgade anslås til ca. 1.000 vognpladser. Heraf kan der i gaden og de tilstødende gader skaffes ca. 400 pladser. Ca. 200 pladser er de omgivende bygningers egenparkering, der må henvises til at skaffe sig plads på egen grund. De resterende 400 vognpladser må søges skaffet ad anden vej f. eks. parkeringspladser i karréerne, parkeringshuse eller gennem underjordisk parkering, for hvilken der synes gode muligheder under rundkørslen og under den nye gades nordlige del. Anlæg af sådanne underjordiske parkeringspladser bør forberedes i god tid. Parkeringspladserne i selve gaden bør forbeholdes korttidsparkering.

Resumé

Erhvervsforhold

Centralisering eller
decentralisering
Plan 25: side 60

Plan 25 over butiksfordelingen i Storårhus illustrerer de naturlige tendenser, dels til mindre koncentrationer i forstædernes centrer og langs indfaldsvejene, dels til tyngdepunktsdannelse i den indre by. I by- og egnsplaner for Storårhusområdet følges den moderne byplanlægnings almindelige bestræbelser efter at skabe en vis decentralisering gennem spredning af mindre butikskvarterer og udvikling af egentlige industriområder. Sideløbende med tilrettelægnings af de nye områder må der imidlertid foregå en planlægning af de kvarterer, der udgør den centrale bykerne for hele Storårhus. Her er både lokale- og navnlig trafikforholdene allerede højst utilfredsstillende. Beskæftigelsestætheden og de deraf følgende vanskeligheder står langt fra mål med de tilsvarende forhold i sådanne kvarterer i København og andre storstæder; men jo mere vanskelighederne får lov at ophobe sig, des sværere bliver det at gennemføre tilfredsstillende løsninger.

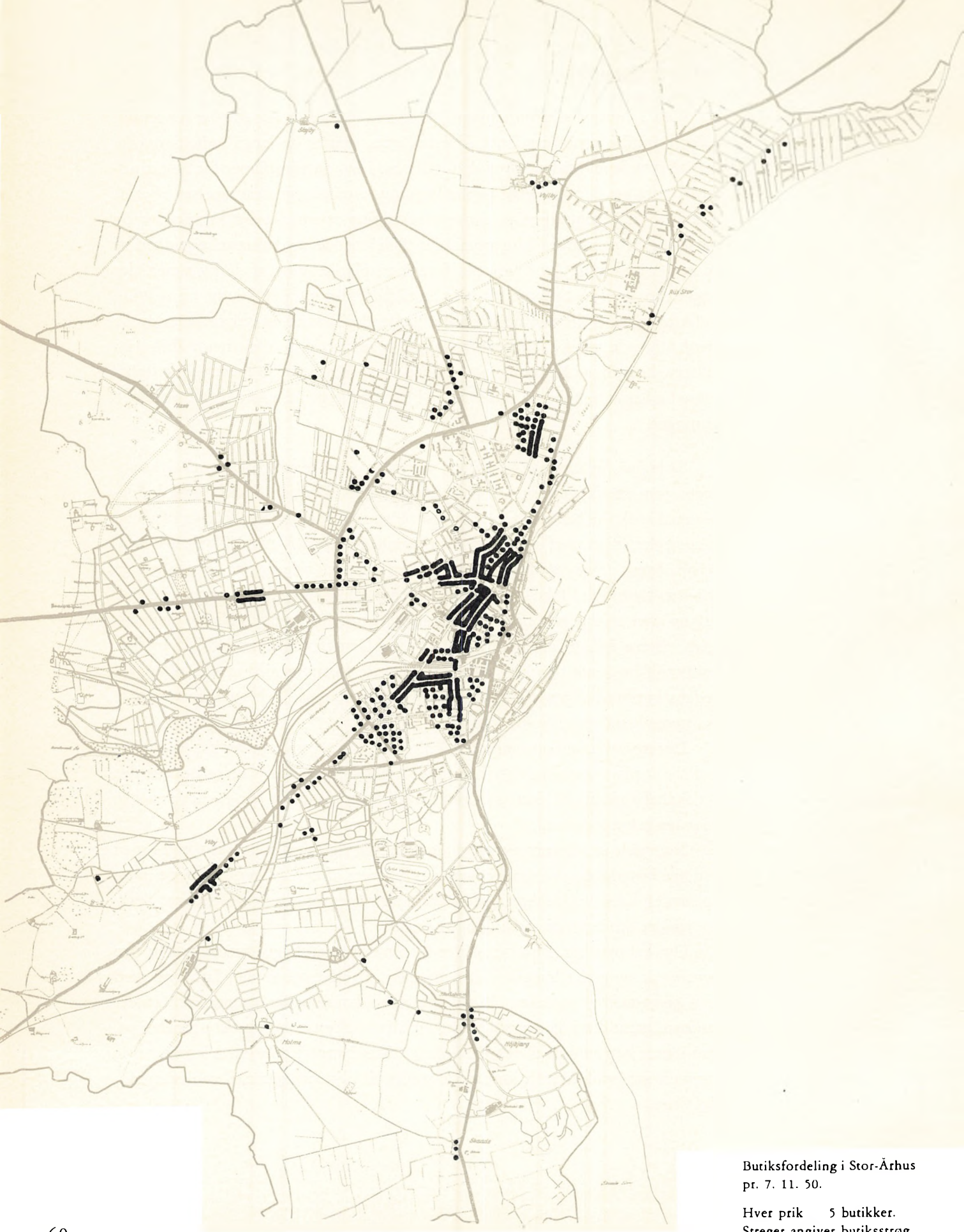
Tilgang af erhverv

Så længe det samlede byområde vokser, må der ventes tilgang af virksomheder, som ubetinget ønsker at placere sig i selve bykernen, f. eks. fordi de regner med at skulle betjene hele storbyområdet. Nogle af dem kan finde plads på arealer, der frigøres af indeklemte virksomheder, som flytter til industriområderne i byens udkant og længere ud. Det er navnlig ønskeligt, at der foregår en sådan udflytning af fabriksmæssige virksomheder, der volder ulemper ved røg, støj og svær transport, da sådanne ulemper er mindre generende i industrikvarterer i byens udkant end i den indre bydel. Den frivillige udflytning foregår imidlertid med stor træghed, og man må være forsigtig med at øde offentlighedens kræfter og penge på utidige forsøg på at rense bykernen for allerede eksisterende industrielle virksomheder.

Det storårhusianske samfund må altså have interesse i, at der skabes mulighed for at placere endnu en vis mængde virksomheder i den indre by, uden at det skal ske på måder, som forværrer trafikforholdene, og her træder den nye hovedgade hjælpende til.

Store dele af allerede eksisterende trafikvanskeligheder kan afhjælpes med den nye hovedgade, der skærer igennem centrum af den erhvervsprægede indre by som en bred færdselskanal af høj rang, og ligesom erhverv tiltrækker færdsel, gælder det modsatte også i nogen grad.

Om behovet for erhvervslokaler følger trop med byggeriet langs den nye hovedgade og andet byggeri i den indre by vil afhænge af den fart, hvormed man gennemfører projektet. Bliver det forholdsvis hurtigt gennemført, er det sandsynligt, at der i de øverste etager vil blive indrettet lejligheder til beboelse, som senere kan ændres til erhvervslokaler. Sker byggeriet derimod langsomt, er det mest sandsynligt, at bygningerne straks vil blive indrettet til erhvervsmæssigt brug.



Butiksfordeling i Stor-Århus
pr. 7. 11. 50.

Hver prik = 5 butikker.
Streger angiver butiksstrøg.

Undersøgelser af forholdet mellem bolig og erhverv har vist, at 65 % af det samlede etageareal i den indre by anvendes til erhverv, resten til beboelse. Fordelingen mellem bolig og erhverv for de enkelte bygninger er vist på plan 27.

Man har på tilsvarende måde undersøgt de bygninger, man regner med at nedrive for at gennemføre den nye hovedgade, og det viser sig, at her anvendes ca. 63 % af etagearealet til erhverv. I bygninger, der er opført i årene 1924—35, anvendes ca. 60 % af etagearealet til erhverv.

Først når man tager bygningerne mod Søndergade for sig selv, er der større udsving i denne fordeling, idet 75 % af etagearealet her er anvendt til erhverv. Man har derfor i den foreløbige betænkning udtalt, »at der ved den nye hovedgade næppe bliver mere end 35 % beboelse, og at erhvervet med tiden vil fortrænge denne beboelse helt eller delvis«.

Man må her gøre opmærksom på, at der er betydelige vanskeligheder ved at indrette bolig og erhverv sammen, og at der i den nye byggevedtægt stilles skærpede krav til sådanne bygninger.

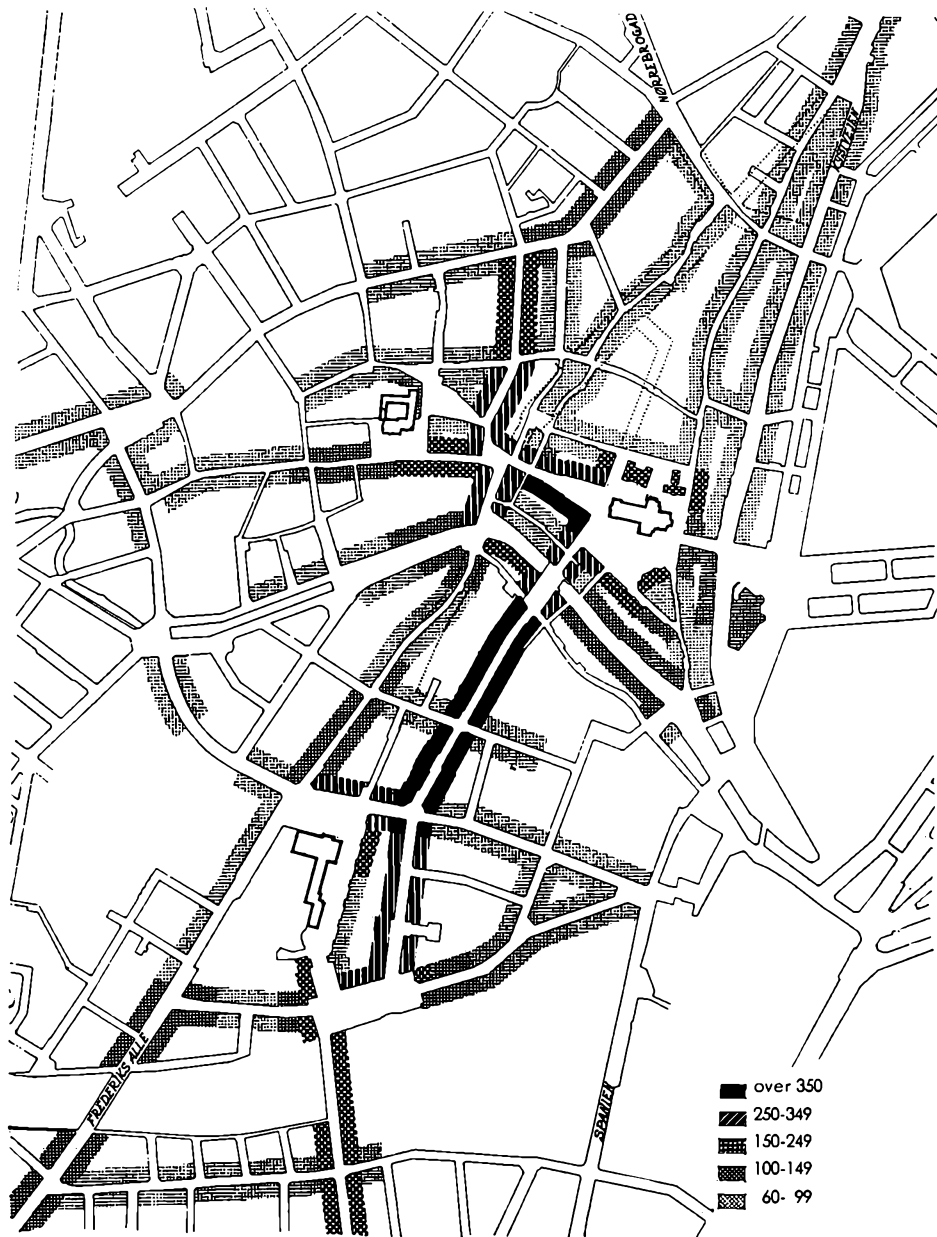
For at skaffe friareal til beboerne kan udnyttelsesgraden ikke blive så høj, som hvis det er rent erhverv, og lydisolering og andre tekniske installationer, der kræves for at formindske generne ved den blandede anvendelse, fordyrer husene. Det vil sikkert i langt de fleste tilfælde være mest økonomisk at bygge bygninger til rent erhverv. Ganske vist er der sikkert mange mennesker, der vil foretrække at bo i den centrale bydel, men for det første vil disse boliger sikkert blive relativt dyre, og for det andet vil det jo under alle omstændigheder blive en meget lille del af Storårrhus' befolkning, der vil kunne komme til at bo her. Samfundsmæssigt vil det sikkert derfor være rigtigt at give erhvervet fortrinsret på den centrale plads, idet en sådan disposition sikkert i højere grad vil komme hele byen til gode.

For at vurdere, hvilken indflydelse den nye hovedgade vil få på erhvervslevets udvikling og forskydning, er det naturligt at se på grundværdikortet, som afspejler grundenes anvendelsesmuligheder til erhverv, specielt butikker.

Plan 26 viser grundværdierne, som de blev fastsat i 1950. De højeste værdier ligger langs Søndergade—Store torv. De næsthøjeste langs Ryesgade, Lille torv og Immervad samt den sydlige del af Guldsmedgade, og den næste kategori tager den nordlige del af Guldsmedgade samt M. P. Bruuns gade.

Når værdierne er forholdsvis ringe langs Frederiksgade—Studsgade, er det utvivlsomt, fordi disse gader er så dårlige og smalle, at de har en forholdsvis ringe trafikmængde.

Når Ny hovedgade bliver gennemført, kunne man tænke sig, at nye butikker her ville konkurrere med butikker i de nuværende strøggader, Ryesgade, Søndergade, Store torv, Lille torv, Immervad og Guldsmedgade, og at grund-



26. Grundværdier ansat ved 10. alm. vurdering 1950

værdierne derfor ville stige langs Ny hovedgade og falde i de nuværende strøggader.

Denne tendens ville formentlig også vise sig, hvis Århus var en stationær by, men såfremt Storårhus stadig vokser, som man antager, er det sandsynligt, at de nuværende strøggader vil bevare deres værdi eller stadig stige, og at Ny hovedgade skaffer plads til den udvidede butiksplads, som den voksende by kræver.

Såfremt man ikke gennemfører den nye hovedgade, vil butiksudvidelsen formentlig i højere grad ske ad gaderne uden for den indre by.

Når hovedgaden kommer, må man antage, at Frederiksgade—Immervad



27. Indre by: bygningernes anvendelse.

vil blive en god butiksgade, omend den får en helt anden karakter end de mere intime smalle butiksgader.

I hvor høj grad den nordlige del fra Lille torv til Nørreport vil blive strøg-gade, er noget vanskeligere at bedømme, men med den store trafik, den utvivl-somt vil få, er det i hvert fald indlysende, at den vil blive velegnet for visse butikker og andet erhverv, og at grundværdierne derfor vil stige stærkt.

Århus har mange små erhvervsvirksomheder, og rekognosceringen viser, at der findes et stort antal håndværks- og småindustrier i den indre by.

Værkstedshuse

Et stort antal af disse virksomheder bor i gamle dårlige huse til en lav hus-leje. Efterhånden som de gamle huse forsvinder i forbindelse med Ny hoved-gades gennemførelse eller af andre årsager, kan det være vanskeligt for disse virksomheder at få egnede lokaler, idet kun de færreste af virksomhederne er i stand til selv at bygge. Til afhjælpning af dette forhold kan der i den indre by opføres værkstedshuse, hvor disse småvirksomheder kan leje de nødvendige lokaler. Sådanne huse er med held opført i København og andre steder, og der har været projekter fremme hertil flere steder i Århus, men ideen er ikke reali-seret. Det vil være en stor fordel, om een eller flere af værkstedshusene opføres, umiddelbart før man går i gang med nedrivning til et af afsnittene i Ny hoved-gade, idet en del af de virksomheder, der bliver husvilde ved nedrivningen, da har mulighed for at flytte hen i værkstedshusene. Man gør opmærksom på, at der måtte være mulighed for at opføre sådanne værkstedshuse på kommunens grunde ved Nygade og ved Studsgade (Hjorts gård).

Bebyggelsesmæssige og æstetiske forhold

Udseendet af bymidten er utilfredsstillende

Århus ligger smukt langs bugten, og denne beliggenhed er godt udnyttet i de ydre bydele og videre ud til frie omgivelser mod nord og syd med skov og strand. I modsætning hertil virker den indre bydel noget indelukket og med temmelig mange triste gadebilleder. Og selv om udnyttelsesgraden de fleste steder ikke er høj, er bebyggelsen tæt og planløs, og tilstrækkelig lys og luft er ikke sikret.

Når de ydre bydele er så gode, er det, fordi det efterhånden er lykkedes at beherske både gadeanlæg og bebyggelse, og grunden til, at den ældre bydel er mindre tilfredsstillende, er netop, at bebyggelsen og gadeændringer er blevet til uden sans for beherskelse af forholdene og regulering af helheden.

Bortset fra ganske få gamle huse, der endnu har en skønhedsværdi i sig selv, består bymidten af bygninger fra de sidste 100 år, og langt de fleste er uden arkitektonisk værdi.

Gadenettet i denne bebyggelse er reguleret i alt for monoton og ensartet bredde. Men samtidig med, at nogle gader er gennemført ganske primitivt i ensartet bredde, har andre gader ikke kunnet gennemføres ensartet, så resultatet er blevet, at facaderne springer frem og tilbage på en forvirrende og uhensigtsmæssig måde, hvorimod en brugsmæssigt begrundet variation kunne give en harmonisk afveksling.

Medens der er endog særlig god udsigt over og tilknytning til vandet nord og syd for, har man ikke fra noget sted i bymidten en virkelig fornemmelse af vandets nærhed eller af at stå lige op ad byens store havn. Et udblik her og dér vil skabe liv og friskhed, og selv om det kan være svært at opnå, bør det tilstræbes.

For byggehøjderne gælder det samme som for byggelinierne. De kan meget vel varieres efter forholdene, når det gøres under en beherskelse af helheden. Men når det mange steder er gjort ganske tilfældigt med store brandgavle, som slet ikke er beregnet til at ses, men i virkeligheden bliver noget af det mest iøjnefaldende, er det galt. Det, som gør adskillige gadebilleder i Århus' bymidte så grimme, er netop de mange brandgavle, som i deres tilfældige og arkitektonisk ganske ubeherskede form i alt for høj grad præger udseendet.

I fremtidigt byggeri bør denne virkning søges undgået, dels ved gennemførelse af ens hushøjder på passende gadestrækninger, dels ved at særligt høje huse enten opføres fritliggende på grundene uden brandgavle i skel eller får en facademæssig udformning af de gavle, der rager op over nabohusene.

Desuden er bebyggelsen for uensartet; nabohuse kan være så forskelligt udformet, at harmoni er udelukket. Der bør sikres fornøden hensyntagen.

For tæt bebyggelse

Til bedømmelse af karakteren af den eksisterende bebyggelse, dels i de af projektet berørte områder og dels i hele den indre by, er foretaget en rekognosce-



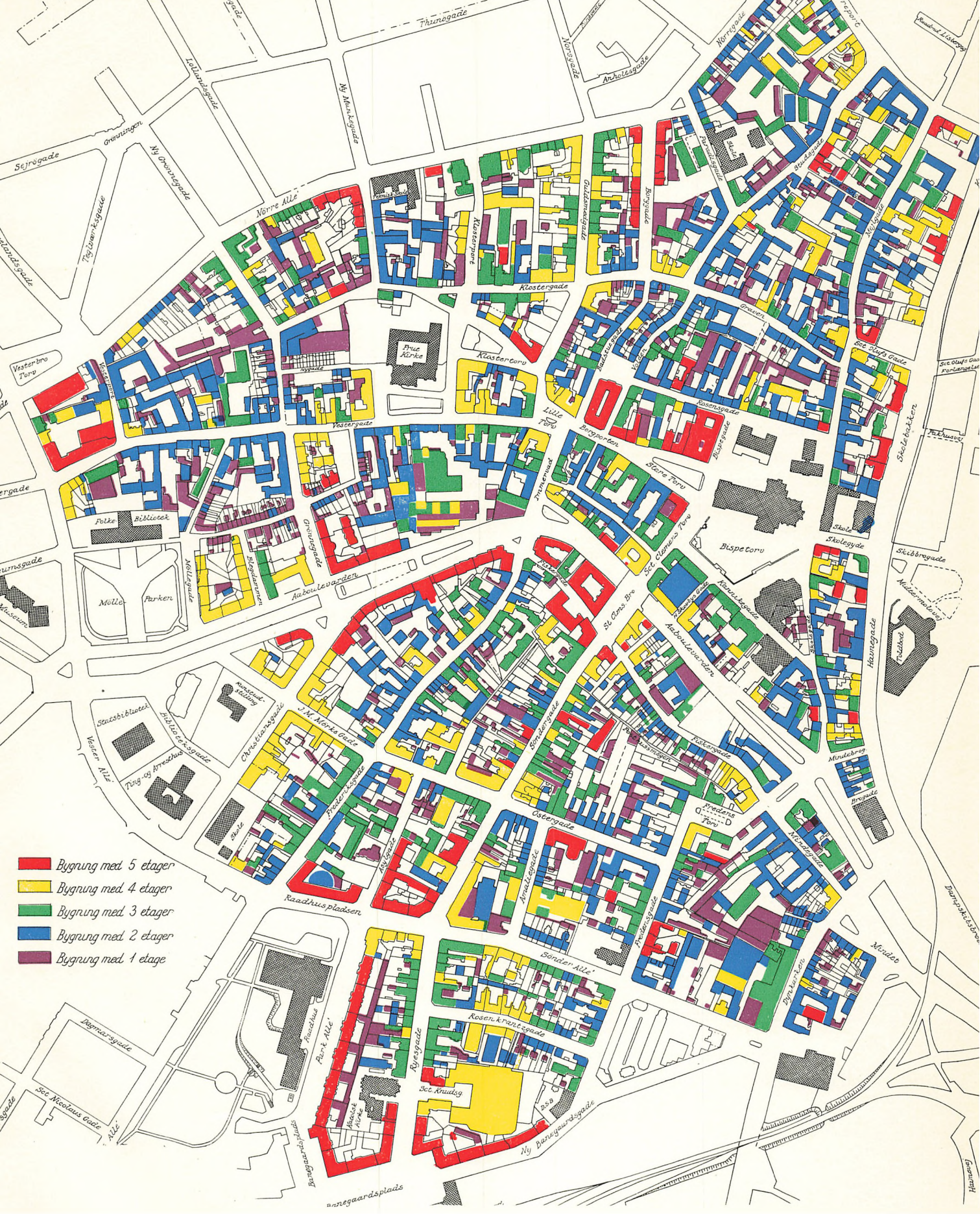
28. Indre by.
Udnyttelsesgraden er ikke
høj, men bebyggelsen er
tæt og planløs.

ring af bebyggelsen. På plan 29 er vist højden af de enkelte huse. Ved betragtning af denne plan vil man konstatere, at bebyggelsens indbyrdes placering er meget rodet og tæt — især i de af projektets nordlige del berørte karréer — således at man i denne henseende kan karakterisere bebyggelsen her som utilfredsstillende. De enkelte bygninger er lave, så udnyttelsesgraden er relativt lav, men friarealerne er for små. Der bliver ingen mulighed for opholdsarealer og parkering, varetransport og arbejdskørsel får dårlige forhold, og der er ofte for dårlig adgang for lys og luft.

Plan 29: side 67

Den gennemgribende regulering af bebyggelsen, som projektet giver anledning til i de berørte karréer, åbner muligheder for forbedring af disse forhold. Det vil ikke være nødvendigt inden for gadeprojektets rammer at beskæftige sig med at søge bestemmelser og krav til opnåelse af disse forbedringer fastlagt, idet det fremtidige byggeri sikkert vil komme til at foregå efter den nye byggevedtægts ikrafttræden, og der findes heri de fornødne bestemmelser.

Regulering efter
den nye byggevedtægt



29. Indre by. Bygningernes højde.

Sanering

På side 16 har man opsummeret projektets hovedopgaver, og som et af de vigtigste formål er anført forbedring af den tætte bebyggelse og sanering af et stort antal gamle, dårlige boliger.

Ved fastlæggelsen af den nye gade har man så vidt muligt valgt en linieføring, der forudsatte nedrivning af bebyggelse af så dårlig kvalitet som muligt; dels fordi man på denne måde fik saneret de dårlige områder, dels fordi gadegennembruddet derved bliver så billigt som muligt.

Af plan 46, der viser, hvad der er bygget efter år 1900, ses det da også, at der langs de berørte gader kun er et meget lille antal ejendomme opført senere end år 1900. En optælling inden for projektets seks etaper giver således, at af de berørte 155 ejendomme er de 140 eller ca. 90 % opført før 1900.

Plan 46: side 107

Boligkommissionen har i 1950 på foranledning af kommissionen til revision af boligtilsynsloven ladet foretage undersøgelser til belysning af saneringsbehovets størrelse i hele kommunen. Som resultat af disse undersøgelser fremgår det, at der i kommunen findes i alt 129 ejendomme med tilsammen 256 boliger og 94 mindre virksomheder, som uden tvivl vil kunne kondemneres totalt. Det er kommissionens opfattelse, at dette tal er baseret på en forsigtig bedømmelse, og det virkelige saneringsbehov vil være en del større, idet der herudover vil være grundlag for en række partielle kondemneringer, først og fremmest ca. 350 kælderlejligheder, ca. 500 lejligheder i side- og baghuse samt et ikke ubetydeligt antal utilstrækkeligt isolerede loftslejligheder, hovedsagelig i ældre ejendomme.

Af samme opgørelse fremgår, at der findes i alt 844 ejendomme i kommunen, som er opført før 1878 og ikke senere har gennemgået så omfattende om- og tilbygninger, at ejendommen kan siges at være væsentligt ændret. I disse ejendomme, hvoraf største delen er beliggende i den indre by, findes i alt 2.310 lejligheder og 931 virksomheder. Hovedparten af disse ejendomme må, såfremt de ikke er kondemnabile, anses for at være i en sådan tilstand, at mere eller mindre omfattende ombygninger vil være påkrævede for opretholdelse af en tidssvarende standard.

Boligkommissionens kontor har desuden foretaget en klassificering af alle ejendomme omkring den nye hovedgade. Resultatet af denne foreløbige undersøgelse er vist på plan 30.

Rød farve angiver de bygninger, der formentlig kan kondemneres i henhold til § 10 (frister indtil $1/2$ år).

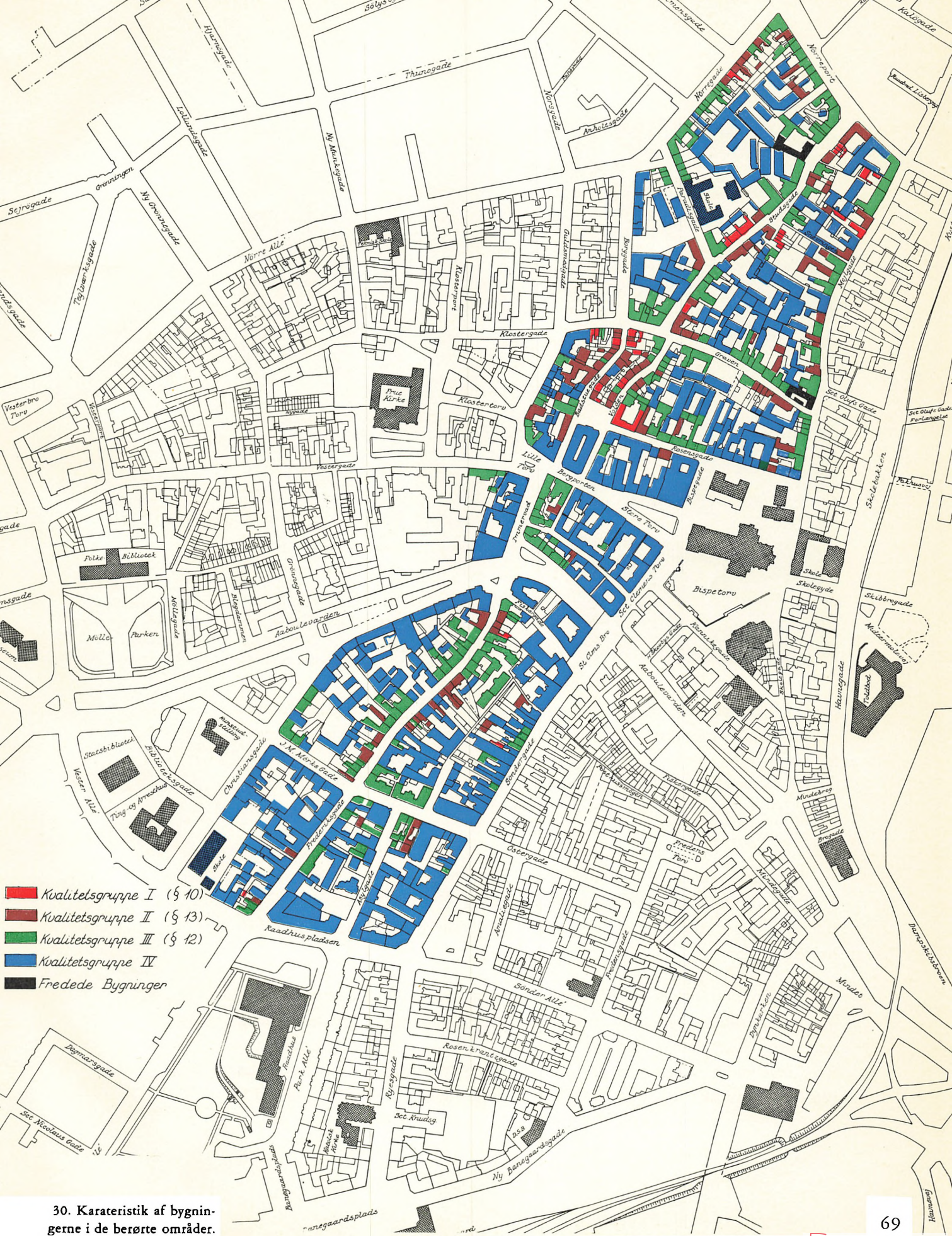
Kategori I

Med brun farve er vist de bygninger, der menes at kunne kondemneres på tid i henhold til § 13 (frister fra 12—25 år).

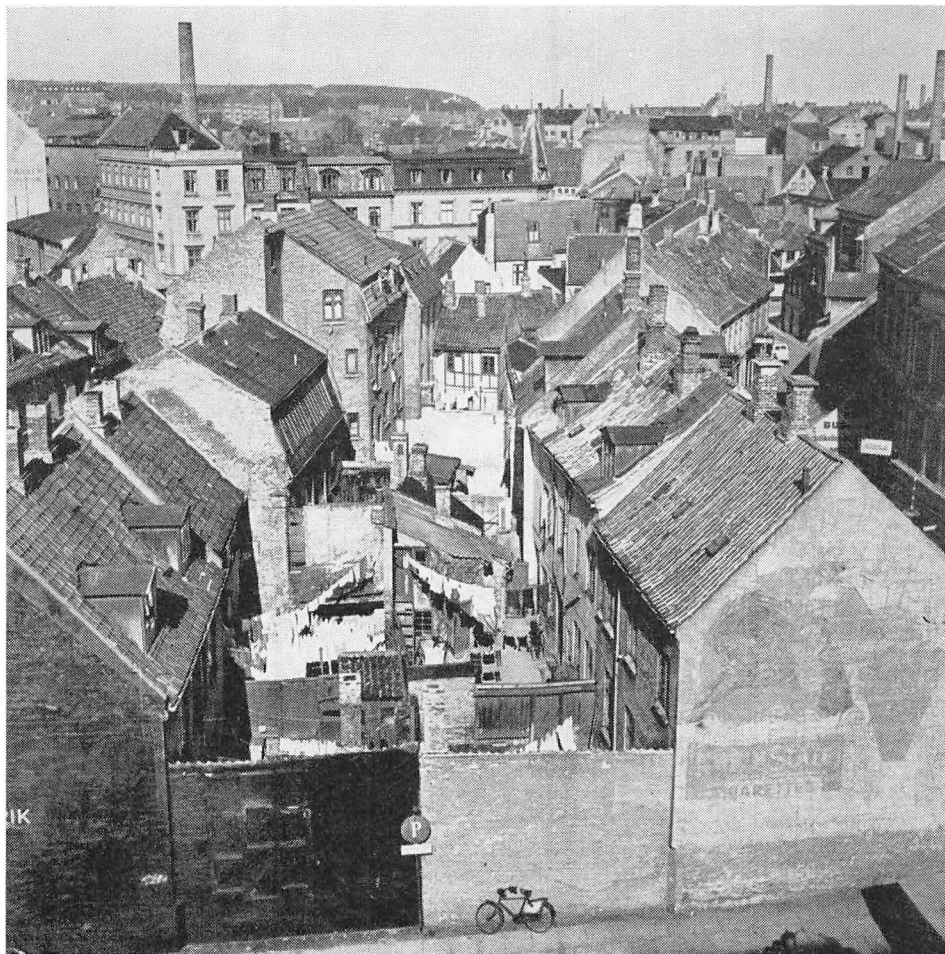
Kategori II

Grøn farve angiver de bygninger, der skønnes at kunne påbydes istandsat

Kategori III



30. Karakteristik af bygningerne i de berørte områder.



31. Karreen mellem Badstuegade og Volden. Karreen anses i sin helhed for saneringsmoden.

efter påbud i henhold til § 12, eller med andre ord, bygninger, der skønnes egnede til modernisering. For en del af disse vedkommende må det dog anses for usandsynligt, at en modernisering vil være rentabel, men de ses ikke at kunne dømmes strengere i henhold til boligtilsynsloven. På den anden side er der også en del af disse bygninger, som kun kræver mindre ændringer, f. eks. af installationerne.

Blå farve angiver de bygninger, der ikke skønnes at kunne påtales i henhold til loven. I denne kategori findes dog en del ikke særlig gode eller værdifulde bygninger, som på grund af anvendelsen til erhverv ikke kan påtales i henhold til loven.

Kategori IV

Planen viser, at en enkelt karré, nemlig karréen mellem Badstuegade og Volden, indeholder bygninger, hvoraf største delen skønnes at kunne kondemneres efter § 10 eller § 13. Også andre af karréerne, navnlig i Studsgadekvarteret, indeholder en betydelig del af disse dårlige bygninger. På Frederiksgades østside findes adskillige bygninger, der skønnes at være kondemnabile efter § 13.

	Kategori				
	I	II	III	IV	Ialt
Antal ejendomme	22	40	59	34	155
% af samlet antal ejendomme	14	26	38	22	100
Antal lejligheder	30	102	245	91	468
% af samlet antal lejligheder	6	22	53	19	100
m ² etageareal beboelse	1503	4969	19902	8311	34685
% af samlet etageareal beboelse	4	14	58	24	100
m ² etageareal erhverv	1263	7808	14950	32813	56834
% af samlet etageareal erhverv	2	14	26	58	100
m ² etageareal ialt	2766	12777	34852	41124	91519
% af det samlede etageareal	3	14	38	45	100
Grundareal m ²	3614	9251	20831	23910	57606
% af samlet grundareal	6	16	36	42	100

Det må fremhæves, at vurderingerne ikke har været forelagt den samlede boligkommission og altså kun er et udtryk for teknikernes foreløbige skøn, idet kun en del af området har været genstand for detaljeret gennemgang. Endvidere må tages i betragtning, at planen kun må betragtes som skitse-mæssig indtil eventuelle kondemneringskendelser er afsagt og evt. prøvet for en højere instans. Planen viser dog med al tydelighed, at man ved at gennemføre projektet får nedrevet et betydeligt antal saneringsmodne ejendomme. Af ovenstående tabel fremgår, hvorledes bygningerne fordeler sig gennem de fire kategorier. I tabellen er kun medtaget ejendomme fra de seks etaper, som er vist på plan 45.

Desuden berøres mange karréer, som ganske vist kun indeholder en mindre del kondemneringsmodne ejendomme, men hvor forholdene alligevel er meget dårlige, fordi bebyggelsen er tæt og kaotisk; der mangler friarealer, og der er desuden en sådan sammenblanding af bolig og erhverv, at forholdene er yderst utilfredsstillende for begge parter. Man må derfor antage, at nogle af de karréer, som berøres af den nye hovedgade, vil kunne erklæres for saneringsområde i henhold til saneringslovens § 24.

Såfremt saneringsloven ændres, således at der også kan ydes tilskud og lån fra staten til nedrivning og opførelse af ejendomme, der anvendes til erhverv, skulle der i endnu større udstrækning være mulighed for at få planerne realiserede.

Historiske forhold

I »Arkitekten« 1920 har magister Hugo Matthiessen skrevet en lille redegørelse for den ældste bydannelse, særlig »Bispestaden«.

Det fremgår heraf, at byen er dannet omkring Immervad, overgangen over åen, hvor hen til vejene har ført. Byens ældste del har rimeligvis været omkring Frue kirke og kloster, og en noget yngre del dannedes omkring domkirken, efterhånden som kirken voksede frem og med tiden udvidedes. Medens bypartiet om klosteret næppe kan spores i planen som noget særligt, er den gamle bydel om domkirken endnu tydelig at følge i gader, pladser og stednavne og danner stadig en samlet helhed »Bispestaden«, der er kernen i det gamle Århus og i byen som helhed.

Mod øst afgrænses kirkestanden af havneområdet, mod syd af åen — Mindedgade, åmundingen — mod vest af Immervad, Borgporten, Volden, Badstuegade og mod nord af Graven med Nørreport ved Mejlgade.

Nogle historiske undersøgelser og gravninger har i tidens løb givet supplerende oplysninger, bl. a. er i Badstuegade fundet en række pæle fra voldanlægget, som må have ligget mellem Badstuegade og Volden.

Inden for »Bispestaden« er de fleste gader de gamle; et blik på kortet viser, at de er snævre og krumme og har en anden karakter end gaderne i de omgivende bydele; bymidten dannes af domkirken med Store torv som den ældste store plads.

Selv om de gamle bydele, bortset fra kirkerne, ikke indeholder huse fra den oprindelige tid og heller ikke ud over partiet omkring domkirken, særlig Store torv, har bybilleder af værdi, så er gadenettet som helhed et velbevaret vidnesbyrd om den gamle by og bykerne. Det vil derfor være naturligt at tage dette i betragtning og, når nye anlæg er fornødne, prøve at forene de nye krav med hensynet til det historiske gadenet.

Fredning

Af arkitektonisk værdifulde gamle bygninger er der, ud over kirkerne, meget få, og ingen af dem er af betydelig værdi. Men nogle ligger der, hvor de nye gadeanlæg formentlig vil komme, og bør om muligt indgå i den fremtidige helhed. I »Den gamle by« har Århus en samling gamle bygninger, hvis værdi og skønhed enhver kan se, fordi de er sat i god stand og indføjjet i en helhed. Men det bedste vil naturligvis være, om husene sættes i stand, hvor de står, så at de stadig kan være til gavn og glæde i den levende by. Trods et eventuelt ydre forfald kan gamle huse være gode og solide, så at de istandsatte og indpassede i omgivelserne kan gøre fuldt ud nytte den dag i dag og i lang tid frem.



32. Det fredede hus
Nørreport 20.

Af de fredede bygninger, som falder inden for området for det nye gadeanlæg, er den arkitektonisk mest værdifulde Nørreport 20, Roes gaard, nu Seests, bygget 1798 af murermester A. Kruse, af hvem der findes i alt 12 fredede bygninger i Jylland, hvoriblandt en særlig fremragende: Nørrejyllands tøjhus i Randers. Århusbygningen, der vises på plan 32, er et velformet hus, der ved sin størrelse og kraftige, enkle hovedform vil kunne hævde sig i gadebilledet som et godt byhus, her hvor færdslen fra landevejen nordfra møder den gamle bymidte. Det er fredet i klasse B. Udover det gamle kloster ved Frue kirke har Århus ingen bygninger fredet i klasse A.

Projektet

På grundlag af alle foranstående undersøgelser og overvejelser har kommissionen udarbejdet et projekt til en ny hovedgade i Århus. Projektet illustreres ved hovedtegning med byggelinier, plan 34, et bebyggelseseksempel på plan 35 og et modelfotografi af dette forslag på plan 36 samt af fem skitser.

Inden man går over til den detaljerede beskrivelse af projektet i sin helhed, skal man ganske kort redegøre for, på hvilke måder og i hvilket omfang det efterkommer de forskellige krav, der kan opstilles ud fra de foretagne undersøgelser og overvejelser.

De to i fremtiden trafikalt sideordnede og vigtige gade Asylgade og Frederiksgade udvides. Trafikken fra M. P. Bruuns gade og Banegårdspladsen får ad Park allé og Asylgade en god og tillokkende forbindelse ved, at Asylgade føres retlinet ind i Frederiksgade, hvor man til sammenføring af trafikken foreslår en rundkørsel. En sådan anses for at give den bedste mulighed for en jævn og hurtig glidende trafik i denne krydsning af 5 gader. Uanset om man senere vil vælge en anden ordning, vil det formentlig altid være en fordel, at der er rigelig plads.

Trafikale hensyn

Fiskergades udmunding i Frederiksgade umiddelbart op til det vigtige kryds ved Åboulevarden er uheldig og foreslås forlagt til Åboulevarden under Clemens bro.

Immervad bliver den stærkest trafikerede del af hele den nye gade og udvides til at tage denne trafik.

Lille torv udvides til en størrelse, der på rimelig vis tillader udfletning af den fra mange tilstødende gader kommende trafik. Det ville måske være en fordel, om Guldsmedgade kunne omlægges til at udmunde i den nye gade, men der foreligger her et udtalt ønske fra de handlende i gaden, at denne ikke får en sådan omlægning, og kommissionen har derfor allerede i 1946 opgivet den tanke.

Fra Lille torv til Østbanetorvet — eller i første omgang til Nørreport, anlægges en anselig fordelingsgade, der ved en forlængelse af Bispegade kan sættes i forbindelse med Søndergade, så Store torv og Borgporten kan aflastes. Borggade og Klostergade føres samlet ud i den nye gade, og Graven lukkes for egentlig gennemkørsel, således at man opnår få gadetilslutninger og undgår uheldige kryds.

Nørreport udvides til forbindelse mellem Randersvej og havnen og til at forbinde Nørrebrogade og Kystvejen med den midt imellem de to gader liggende nye fordelingsgade.

Den indre bys forbindelse med havnen kan ske ad Nørreport og Åboule-

varden. Til forbedring af sidstnævnte forbindelse anbefales en udvidelse af Mindebrogade.

Der regnes overalt med mindst det antal vognbaner à 3 meters bredde, som trafikprognosen opstiller som minimumskrav for de forskellige strækninger.

Antal vognbaner	Prognosens krav		Projektet
	min.	max.	
Frederiksgade syd	2	3—4	3
„ nord	4	5—6	5
Asylgade	2—3	3—4	3
Immervad	5—6	6	6
Lille torv—Nørreport	4—5	6	4—6

Til dækning af parkeringsbehovet er der overalt i alle gadestrækninger regnet med mindst 2 holdebaner à 2,5 meters bredde. På strækningen Lille torv—Nørreport tillader gadebredden, at man om ønsket udvider antallet af parkeringspladser ved at indrette skråparkering. Det har dog ikke været hensigten at søge dækket hele det fremtidige parkeringsbehov på gadearealet. Det øvrige behov må derfor dækkes ved parkering i sidegader, underjordiske anlæg, parkeringshuse, pladser i karréerne o. lign.

Historiske hensyn

I forslaget er grænserne for den middelalderlige by, således som de endnu er synlige ved de gamle gadelinier i Volden og Graven, tænkt bevarede, og grænserne kan yderligere understreges i gadeudformning og bebyggelse.

Forslaget regner også med muligheden af, at flere af de fredede bygninger kan indgå som et led i den fremtidige bebyggelse, hvilket i hvert fald bør sikres ved Nørreport 20, der som antydnet på en skitse på grund af sin kraftige, enkle hovedform kan klare sig godt, selv om de omgivende bebyggelser får flere etager, når blot det nye udformes med rimelig hensyntagen til det gamle hus.

Vigtigst er det at tage hensyn til domkirken, og her er i forslaget særlig lagt vægt på, at synet af kirken fra Lille torv kan blive tilfredsstillende, og at Store torv bevarer sin virkning af sluttet plads foran kirken. Der bør også lægges vægt på, at pladsen nord for kirken udformes således, at det bliver til gavn for kirken, eventuelt som et anlæg uden gennemkørsel, helst forøget i størrelse.

Arkitektoniske hensyn

De arkitektoniske hensyn, som bør iagttages ved det nye gadeanlæg, er dels hensyn til bestående arkitektoniske værdier og dels hensyn af arkitektonisk art, som nyanlæggene i sig selv medfører.

Det sidste omtales under afsnittet, der beskriver forslaget.

I de bydele, som gadeanlægget omfatter, findes der kun arkitektoniske værdier, der må respekteres, i bymidten ved Store torv.

Det må særlig fremhæves, at partiet Lille torv—Borgporten—Store torv—domkirken har en god og sluttet helhedsvirkning. Dette parti bliver som byens



33. Store torv—Borgporten. Den tilspidsede facon og det snævre „pas” mod Lille torv giver særlige arkitektoniske muligheder.

midte særlig karakteristisk for Århus. Den arkitektoniske virkning beror ikke på husene, som er temmelig uensartede og tildels meget kedelige, men ligger i sammenspillet mellem torvene, bygningshøjderne og kirken. Lille torv er den urolige plads med de mange gader, der mødes — en slags forplads. Borgporten er den snævre forbindelse mellem de to torve, så snæver, at torvene skilles helt ad, så at uroen fra Lille torv stænges ude fra Store torv. Og Store torv er karakteristisk ved sin trekantform, der netop har en størrelse, som indrammer og

fremhæver domkirken usædvanlig godt. Det er af betydning, at de to lange torvesider er ubrudte, uden gadeudmundinger.

Bebyggelsen vil formentlig om Lille torv kunne tænkes forholdsvis høj, 4—6 etager, hvilket bedst kan give hold på pladsen, når så mange gader skal bryde bebyggelsen. For at undgå, at pladsvirkningen opløses af de store gadebredder i det nye gadeanlæg, slutter de brede gader mod pladsen med, at husene er bygget ud over fortovet, hvorved gadebredden som helhed ikke formindskes, men åbningen i torvets husfacader bliver mindre.

Omkring Store torv er det næppe nødvendigt at søge en i højderne ensartet bebyggelse gennemført. Som det nu er, virker det heldigt, at husene ved Borgporten og ved hjørnerne nærmest kirken er de højeste; det giver en god helhedsvirkning, og det er utvivlsomt af betydning, at bebyggelsen derimellem er lavere; særlig godt er det, at sydsiden er lav, så at pladsen får rigelig lys og sol. Det uensartede og levende i de forskellige husudformninger er af værdi, men en større indbyrdes harmoni kunne være ønskelig.

Forslag til det nye gadeanlæg

Forslaget (jvf. plan 34 i mål 1:2000) går ud på at føre gadeanlægget fra Rådhuspladsen til Lille torv, som udvides betydeligt, og derfra direkte til Nørreport og med mulighed for videreførsel til østbanegården. Af hensyn til overskuelighed og orientering er gaden gjort så retlinet, som forholdene tillader.

Helheden

Den nordlige del bliver næsten helt retlinet og så godt som vandret; den sydlige del bliver tvunget af forholdene noget krummet og en hel del stigende mod syd, navnlig på det midterste stykke.

Ved Nørreport vil en bred gadeudmunding mod havet åbne for udsigt til havnen og Århusbugten. Ved Graven er også foreslået forbindelse mod vandet over Sct. Olufs kirkegård, men her hindrer bebyggelsen øst for Kystvejen indtil videre udsyn til havnen.

Som helhed føres gadeanlægget uden om den gamle bydel med domkirken, »Bispestaden«, hvorved det gamle område ikke alene kan lades uændret, men der skabes også betingelser for at fremhæve den oprindelige afgrænsning stærkere end nu.

Af afgørende betydning er den fremtidige bebyggelses højde og art. Da den nuværende bebyggelse i hele bymidten har mange lave huse, og en tæt og høj bebyggelse ubetinget bør undgås af sundhedsmæssige grunde, er den fremtidige nye bebyggelse tænkt så åben og lettilgængelig for lys og luft som muligt.

Kun enkelte steder, f. eks. omkring Lille torv—Store torv og på egnede steder i øvrigt, kan lægges noget højere bebyggelser og enkelte højhuse.

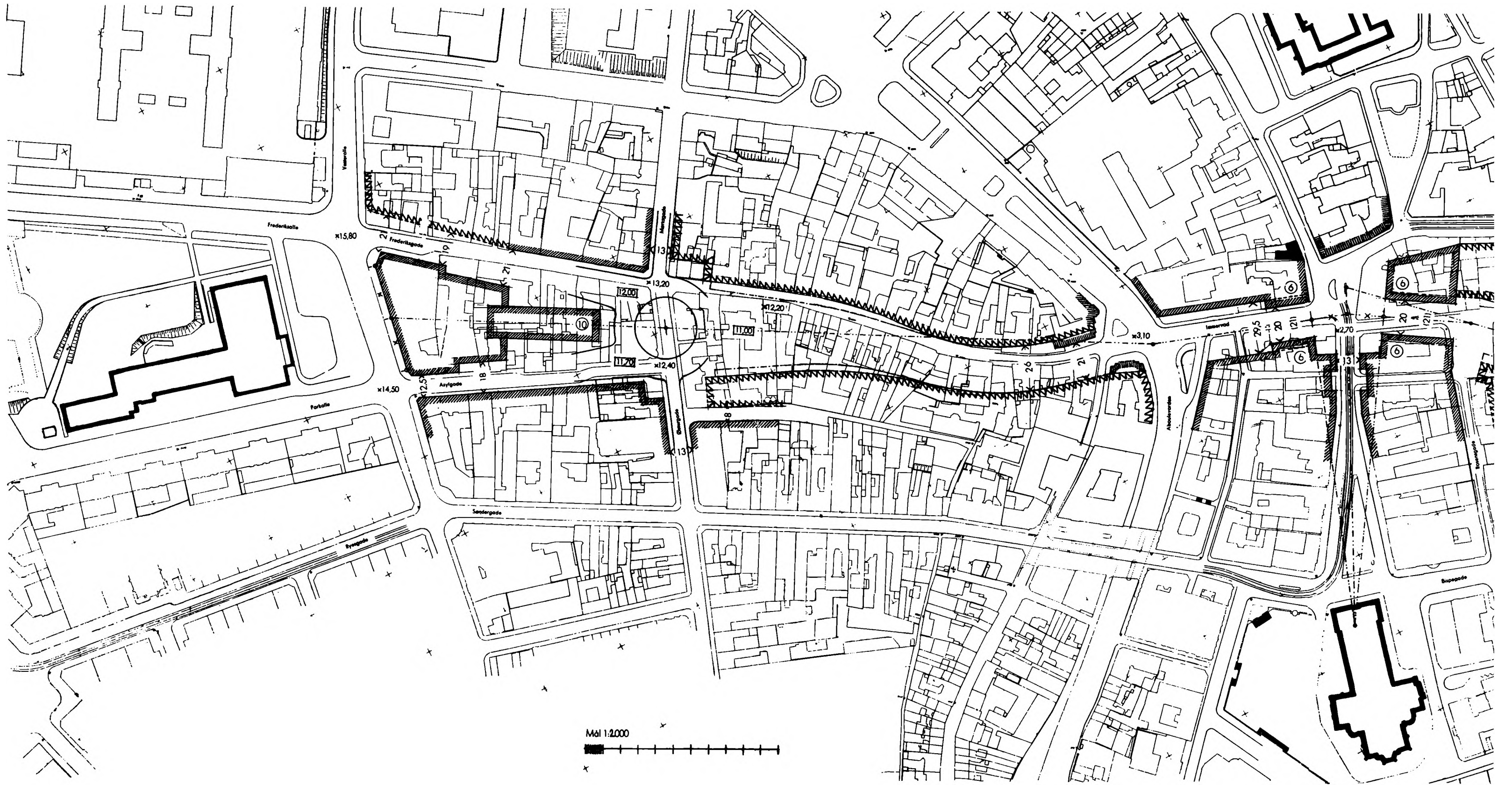
Bebyggelsens udformning foreslås fri så godt som overalt både med hensyn til højde og gadeflugt, men samtidig begrænset, dels af bestemmelser om byggetæthed (udnyttelsesgrad), dels af hensynet til lys og luft (byggevedtægt) og dels således, at husene må afpasse sig til hinanden både i det indbyrdes forhold og i forhold til anlæggets helhed.

Forslaget regner derfor i stor udstrækning med »frie byggelinier«, hvor bebyggelsen efter byrådets tilladelse kan udformes frit og f. eks. trækkes tilbage, eventuelt med bevoksning foran eller parkeringsplads o.s.v. og i forskellig højde, men afpasset som led i den helhed forslaget fastsætter.

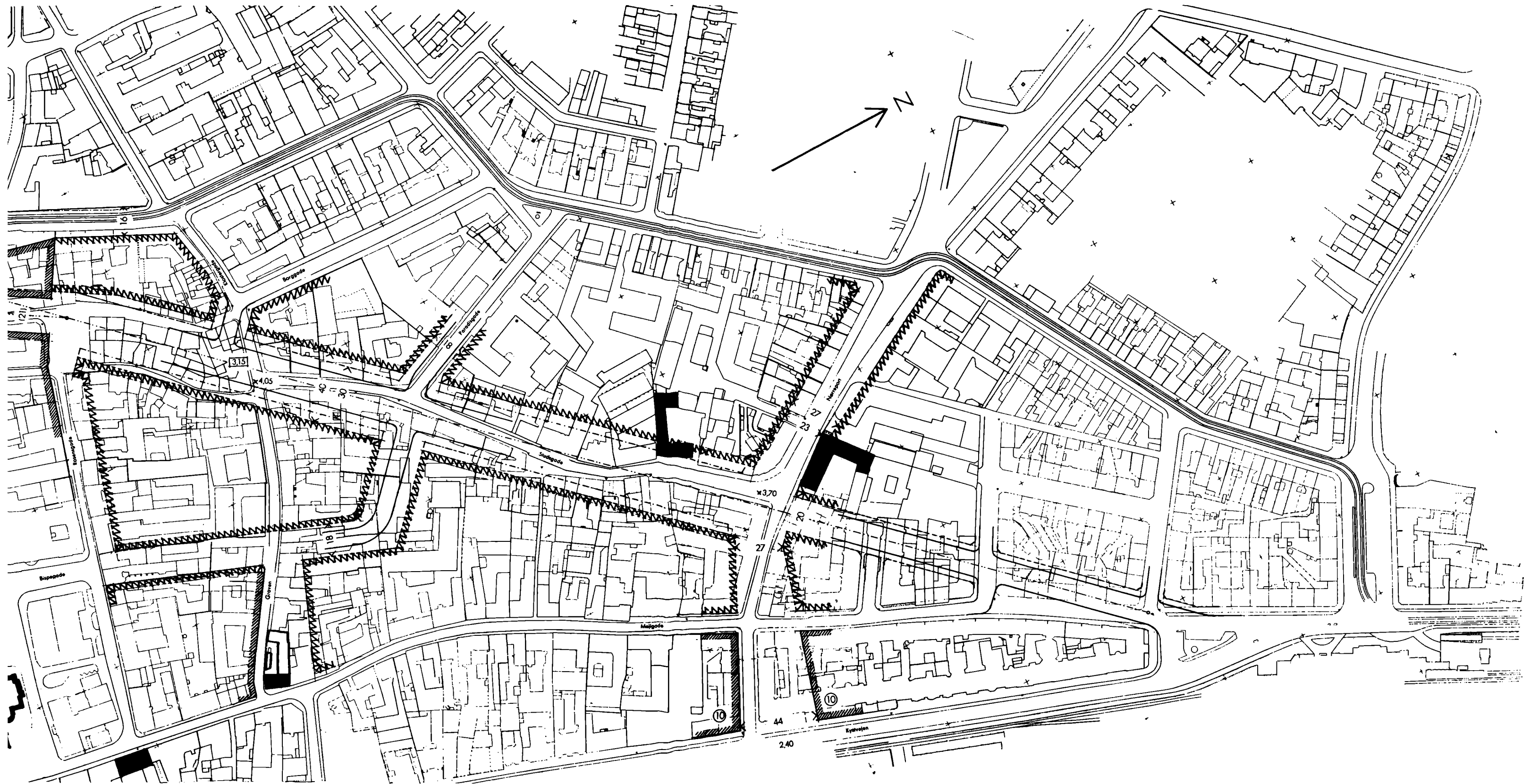
En sådan udformning vil være det rette, når bebyggelsen som her kan forudses at ville ske stykvis over en lang periode.

Fra pladsen ved rådhuset udvides Frederiksgade, som er en naturlig indføring til bycentret. Asylgade, der som videreførsel af Park allé efter trafikprognosen synes at få endog større trafik end Frederiksgade, udvides ligeledes, og gaderne samles i en udvidet udmunding af Frederiksgade ved Åboulevarden. For at opnå fornøden bredde må fortovene enkelte steder ved udmundingerne eventuelt lægges ind i de eksisterende huses stueetage.

Den sydlige del



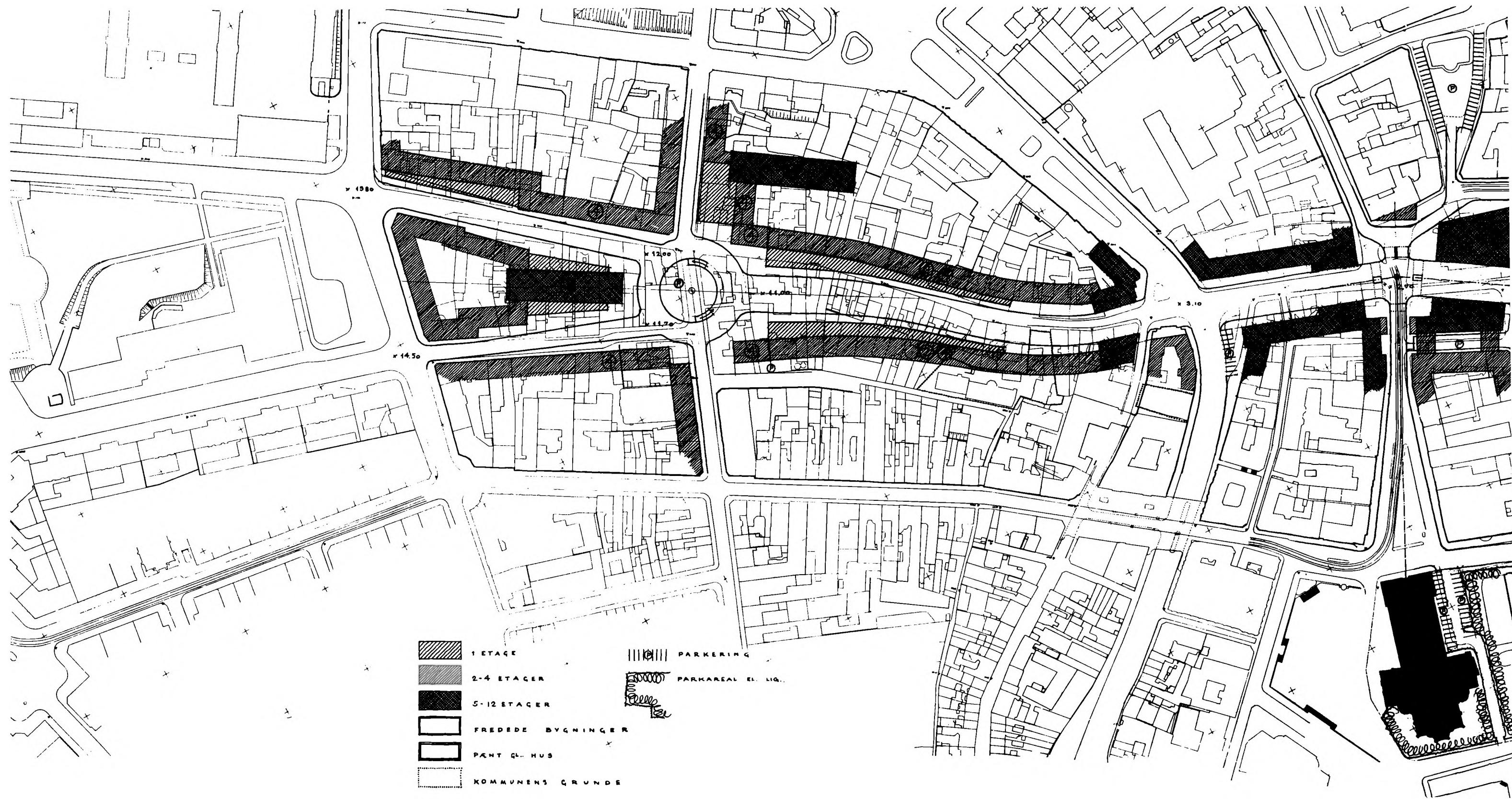
Mål 1:2000

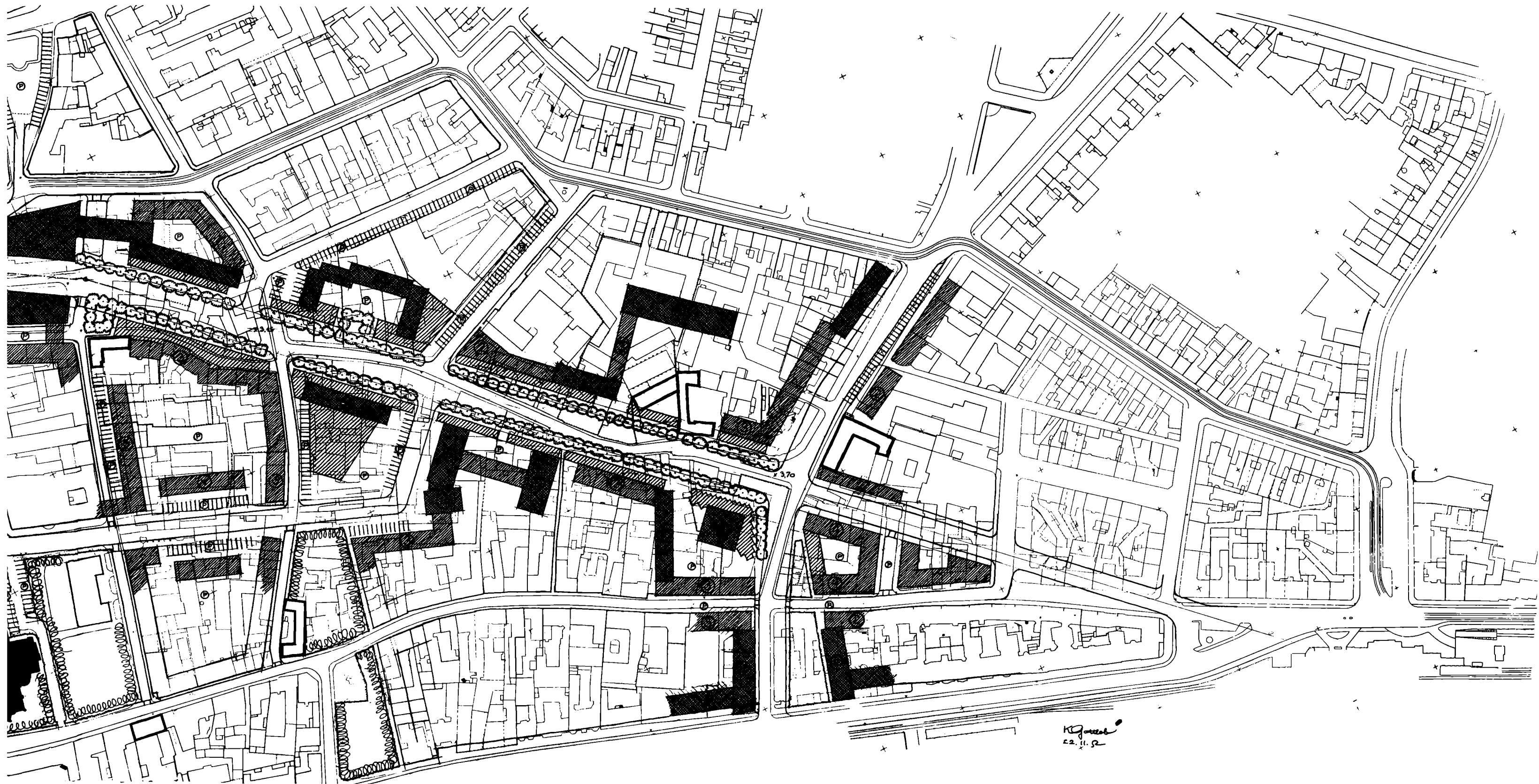


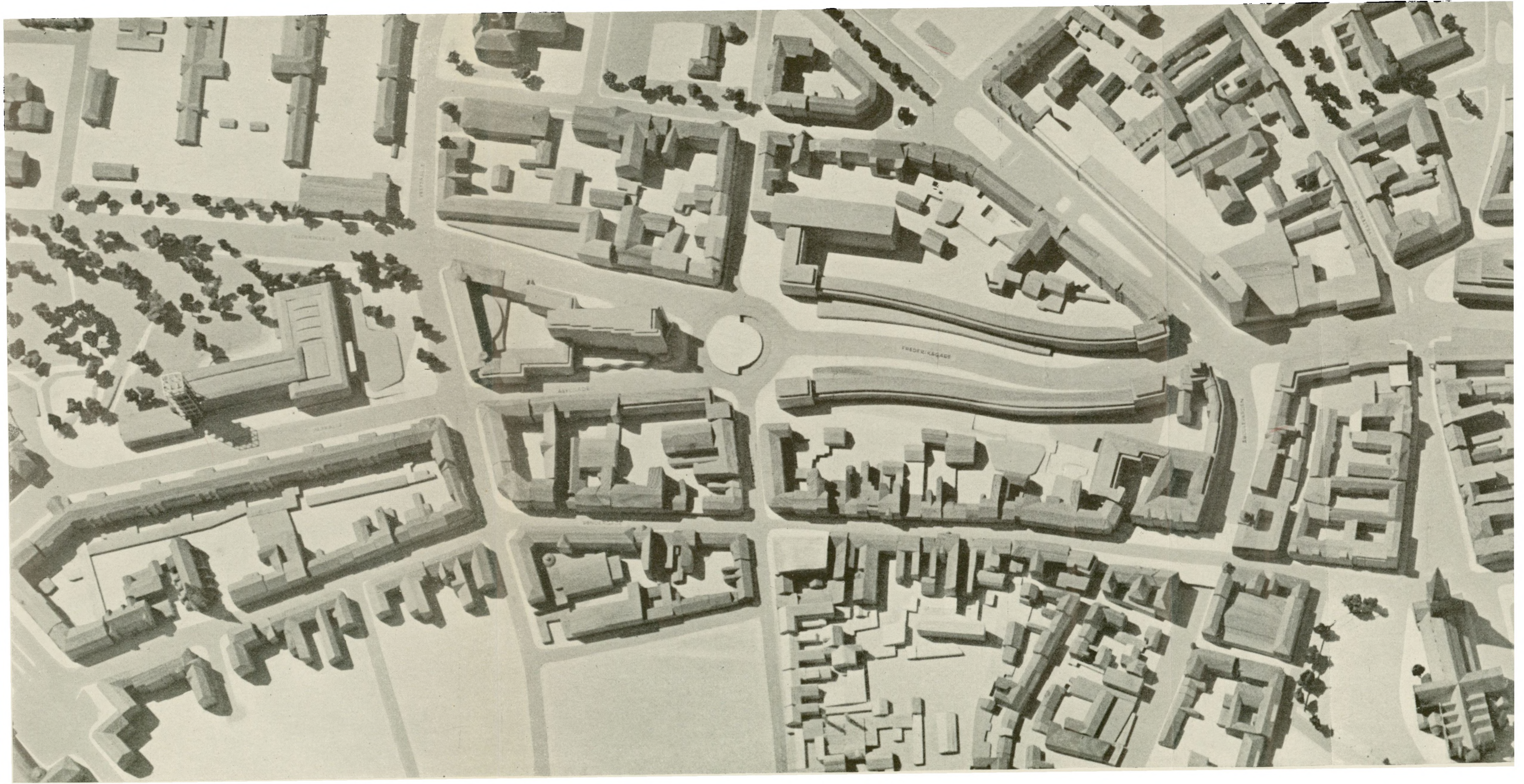
- Byggelinier, hvor bebyggelsen skal holdes i linien.
- Byggelinier, hvor en fri udformning af bebyggelsen er tilladt inden for linien.
- Byggelinier, hvor den ekst. bebyggelse kan blive, men om muligt bør ændres.
- Byggelinier, hvortil byrådet undtagelsesvis kan tillade midlertidig bebyggelse.
- Fredede bygninger.

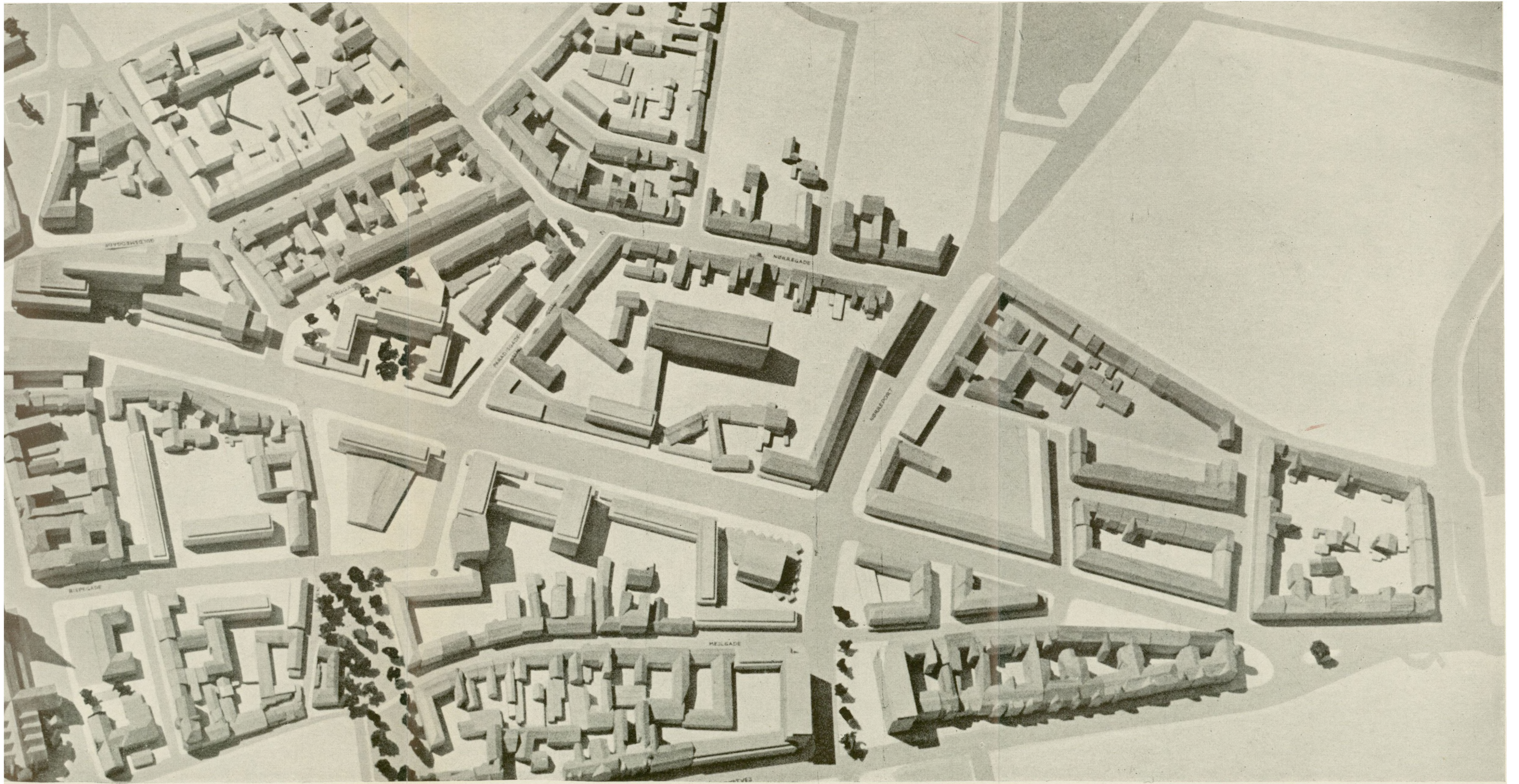
- Udgangspunkt for anlæg.
- Retningslinie for anlæg.
- Etageantal. Hvor etageantallet ikke er anført, kan opføres fra 2 til 6 etager.
- Ekst. kote.
- Fremtidig kote.

34. Hovedplan med byggelinier.

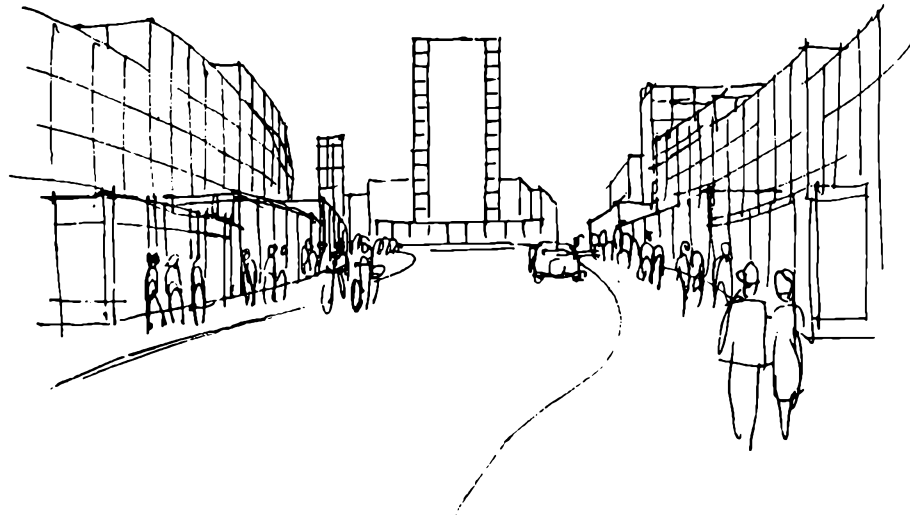








36. Modelfoto i mål 1:2.000 af bebyggelseksempel.



37. Frederiksgade
set mod syd.

Af hensyn til oversigt og orientering er gaderne ført så retlinet igennem, som den eksisterende bebyggelse tillader.

De to trafikåre samles i en rundkørselsplads, som kan blive så stor, at den kan rede trafikken tilfredsstillende ud. Pladsen vil give luft i et snævert og kompakt kvarter, som nu står i stampe trods den centrale beliggenhed. Med en stor plads bliver stedet anseligt, og da det er lige ved rådhuset og umiddelbart ved strøget — butiksgaden Søndergade — må det anses for sandsynligt, at det vil blive et værdifuldt sted for handels-, forretnings- og kontorvirksomheder, der ikke er særlig knyttet til butikker.

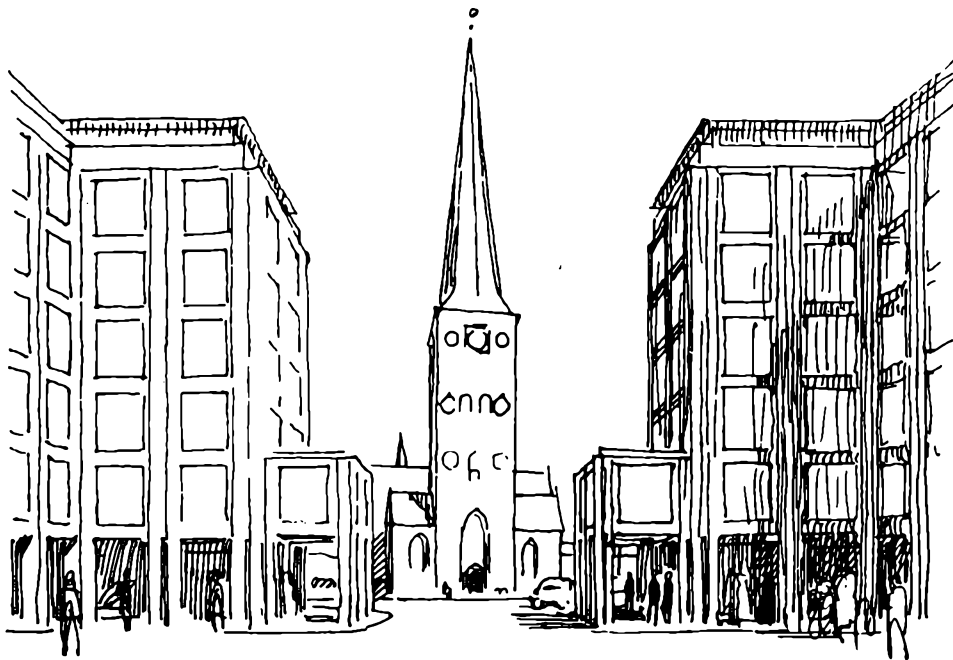
Fra rundkørslen bliver der en trekantet aflang forbindelse ned mod Åboulevarden. Dette parti har en stærk stigning mod syd. På grund af disse højdeforhold, og da parkering utvivlsomt vil være ønskeligt, kan det tænkes, at stedet særlig udnyttes hertil. Bedst kan dette formentlig gøres ved parkering under rundkørselens gadeniveau med ramper på passende steder. Til udjævning af den nuværende uensartede stigning er der beregnet afgravning på op til 1,2 m på det værste sted ved rundkørslen.

Bygningshøjderne ved gadesiderne vil det være rimeligt at foreslå på 3—5 etager i tilslutning til de nyere bebyggelser, der findes. Foran byggelinien kan på en strækning tillades 1 etages butikker bygget midlertidig frem. Man får herved en mulighed for at udligne gadesænkningen til forblivende huse i Frederiksgades vestside.

Desuden er der foreslået et højhus syd for rundkørslen, da det ikke her vil skygge for anden bebyggelse og vil give gadebilledet en særlig accentuering. I karréen vest for Frederiksgade vil der muligvis også kunne blive plads til et højhus.

Den midterste del

Immervad udvides hovedsagelig ved tilbagerykning af den østlige gadeside, der sikkert vil være lettest at ændre.



38. Borgporten mellem Lille torv og Store torv.

Lille torv udvides og reguleres. Mod Store torv rykkes torvesiden lidt tilbage, så der dannes en klar indgang til Store torv svarende til den oprindelige Borgport.

Omkring Lille torv vil der være gode vilkår for store butikker og magasiner, og torvets udseende vil afhænge meget af de kommende nybygninger. Da vi her er i byens centrum, bør der lægges meget vægt på udseendet. Særlig omhu kræves ved udformningen af overgangen mellem Store og Lille torv, stedet for den gamle Borgport. Her er foreslået overbygning af fortovene for at fremhæve adskillelsen uden at hindre trafikken, og ved, at disse overbygninger kun bliver på to etager, kan opnås en lignende helhedsvirkning, som den gamle bebyggelse havde ved at være forholdsvis lav og herved fremhæve domkirkens størrelse.

Ud over en vis afvejning af højderne særlig i snævringen mod Store torv vil en regelmæssig ensartet bebyggelse af Lille torv ikke være påkrævet. Hvis husene bliver arkitektonisk lødige og med rimelig indbyrdes hensyntagen, vil en forskellig udformning tildels også i højden rimeligvis være udmærket.

Vestsiden af Lille torv er meget skæv, hvilket dog ikke er særlig iøjnefaldende, men en afslutning, der er vinkelret på pladsens længdeakse, vil være at foretrække og foreslås derfor som en ønskelig fremtidsmulighed.

Trafikken på Lille torv bliver stor, men da torvet ikke er stor nok til en rundkørsel til megen trafik, vil det bedste rimeligvis blive et normalt gadekryds, reguleret ved trafiksignaler. Dette kan opnås ved, at kørslen ikke får lov til at brede sig over pladsen, men føres over den i gadernes kørebanebredder. Herved bliver ret store dele af pladsen forbeholdt fodgængere, hvilket vil være en fordel, netop hvor der er mange butikker.



39. Ny hovedgades nordlige del set mod nord.

Den nordlige del

Fra Lille torv mod nord er terrænet næsten vandret og bebyggelsen meget trist og for størstedelen uanselig. Netop fordi bebyggelsen mest er af ringe værdi, er der sjældent gode muligheder — oven i købet så nær bymidten — for at gøre den nye gade stor og anselig samtidig med, at hele områdets værdi vil stige overordentligt.

Efter et svagt knæk til at formidle overgangen anlægges gaden i ret linie fra partiet ved Lille torv til Nørreport med eventuel fortsættelse videre til Østbanetorvet.

Gennembrydningen fra Nørreport til Østbanetorvet vil medføre nedrivning af en del ret nye huse, så dette stykke kan først gennemføres senere. Men det vil i alle tilfælde være rigtigst at have denne mulighed for øje som slutresultat.

Ved Klostergade-Graven sker en afgravning på ca. 0,60 m, hvorefter strækningen kan blive fuldstændig plan.

Fra den nye hovedgade udvides Nørreport stærkt mod øst ned mod Kystvejen, således at der her kan blive mulighed for at få et blik ud over havnen og Århusbugten til Mols. Det må herved forudsættes, at bebyggelse ikke finder sted på havneområdet ud for Nørreport. Denne gennembrydning har også særlig betydning ved at sætte trafikken fra Randersvej direkte i forbindelse med Kystvejen. Og hvis gennemføringen af hovedgaden til Østbanetorvet ikke straks udføres, vil denne brede gennembrydning også danne en god forbindelse mellem hovedgaden og Kystvejen-Grenåvej.

Hovedgadens nordlige del er foreslået 40 m bred mellem byggelinierne, hvorved opnås et anseligt gadebillede, eventuelt med plads til nogen beplantning. Bebyggelsen bør kunne udformes meget frit, så hver ejendom kan tilfredsstille sit behov, men med fornøden hensyntagen til omgivelserne, og hvor



40. Ny hovedgade ved Nørreport set mod nord.

det er ønskeligt, kan byrådet tillade, at bebyggelse på 1 etage springer indtil 5 m frem på fortovet. Der kan opnås en levende og afvekslende bebyggelse, men det kræver en fast og smidig administration for at sikre mod forvirring og uro.

Hushøjderne kan vel sættes til 4—6 etager som helhed, men kan visse steder være lavere og andre steder højere, f. eks. vil det være godt, om Nørreports afslutning ved Kystvejen blev fremhævet med 2 højhuse.

Fra Bispegade er der ført et nyt gadeanlæg mod nord tværs over gennem-brydninger ved Graven og udmundende midt i den nye hovedgade. Denne fortsættelse af Bispegade bliver også en fortsættelse af »Strøget« fra Søndergade og vil sikkert tage en del trafik, som fra Søndergade skal nordpå eller omvendt; men da forbindelsen nordpå ikke er direkte, men bøjer til siden, vil det næppe blive en alt for stærkt benyttet forbindelse, hvilket heller ikke er tilsigtet, bl. a. fordi det ville medføre for megen trafik direkte forbi domkirkens hovedindgang. Derimod vil partiet, der foreslås som fortsættelse af Bispegade, sikkert i stor udstrækning kunne bruges til parkering og garageanlæg, hvortil der på dette sted, tæt ved bycentret, er megen brug for plads.

Bispegades forlængelse



41. Nørreport set
mod Kystvejen.

Bispegades forlængelse passerer Graven, hvis navn fortæller om den gamle nordlige bygrænse for »Bispestaden«. Det vil være rimeligt at bevare den gamle krumme byggelinie og fremhæve den ved uden for den at skabe en lille »grønning« — blot ved en udvidelse af gaden med lidt bevoksning — som kan tænkes sat i forbindelse med »Sct. Olufs kirkegård« ned mod Kystvejen. Her standser nyere bebyggelse på havnepladsen for udsigt over vandet — men ændres forholdene med tiden, vil det være af stor værdi at få den igen. Mellem Rosengade og domkirken er der nu et noget uvenligt behandlet parti. Det ville være ønskeligt at omforme partiet til et haveanlæg som en fredelig plads ved kirken i modsætning til det livlige Bispetorv på kirkens modsatte side.

Etapeinddeling

Et så omfangsrigt projekt som Ny hovedgade vil selvsagt ikke kunne gennemføres i eet stræk. En del områder vil sikkert blive gennemført helt ved privat initiativ, andre vil kunne blive liggende, indtil nybygningsønsker fremkommer fra privat side, men i nogle områder er ændringerne så gennemgribende, at man næppe kan forvente, at private kan starte gennemførelsen her uden offentlig støtte. Samtidig må det tilstræbes, at projektet — selv om det gennemføres i afsnit — vil byde tilstrækkelige fordele i hvert afsnit for sig, og at man undgår at få partier stående i mange år med tomter, gamle huse, brandgavle og nybygninger i en forvirring.

Projektet må derfor opdeles i afsnit af en sådan størrelse, at de hver for sig byder på trafikmæssige og arkitektoniske forbedringer, uden at afsnittene dog bliver større, end at de kan forventes gjort færdige i løbet af 2—4 år.

Når hensyn tages til, at hver etape skal stå for sig selv, dels arkitektonisk og dels færdselsmæssigt — hvorved tænkes på, at den nye gade skal give passende tilslutning til det eksisterende gadenet, fås en inddeling af projektet i 6 *etaper* samt en del områder, hvor gennemførelse uden at skade helheden vil kunne afvente en meget gunstig lejlighed.

Hvor mange etaper?

I Frederiksgade-kommissionens foreløbige betænkning af januar 1950 er nævnt, at man må kunne forvente, at Ny hovedgade kan gennemføres på 20—30 år. Regner man med 6 etaper à 4 år, kan man få gennemførelse over 24 år.

Tidsfrister

Det foreslås at fastsætte sådanne 4-årige etaper, begyndende f. eks. i 1958, således at forstå, at byrådet principielt vedtager, at projektet skal gennemføres i 6 stk. 4-årige etaper. Der kan derefter vedtages een etape ad gangen, således at en påbegyndt etape altid kan gøres færdig, idet det for byens ansigt vil være væsentligt, at hver etape for sig bliver færdig, hvorimod man stadig bevarer den mulighed at lade tidsrummet mellem to etaper variere efter konjunkturer, behov m. m.

Når 1958 foreslås som begyndelsesår, begrundes det med en formening om, at byen til den tid dels vil have afhjulpet bolig manglen, og dels på grund af den sig stærkt nærmende udbygning til den tid vil være ved at være klar af finansiering af nye skoler, nye veje, udbygning af værker m. m.

På omstående etapeplan, plan 45, er vist en sådan inddeling i 6 etaper: I-VI. Endvidere områder, der uden skade kan afvente gunstig lejlighed: Bogstaverne Q R S T U V X. Inden for etaperne I, II, III og V er med bogstaverne a b c e f g h k m n o p vist mindre afsnit, hvorom gælder, at de selvstændigt

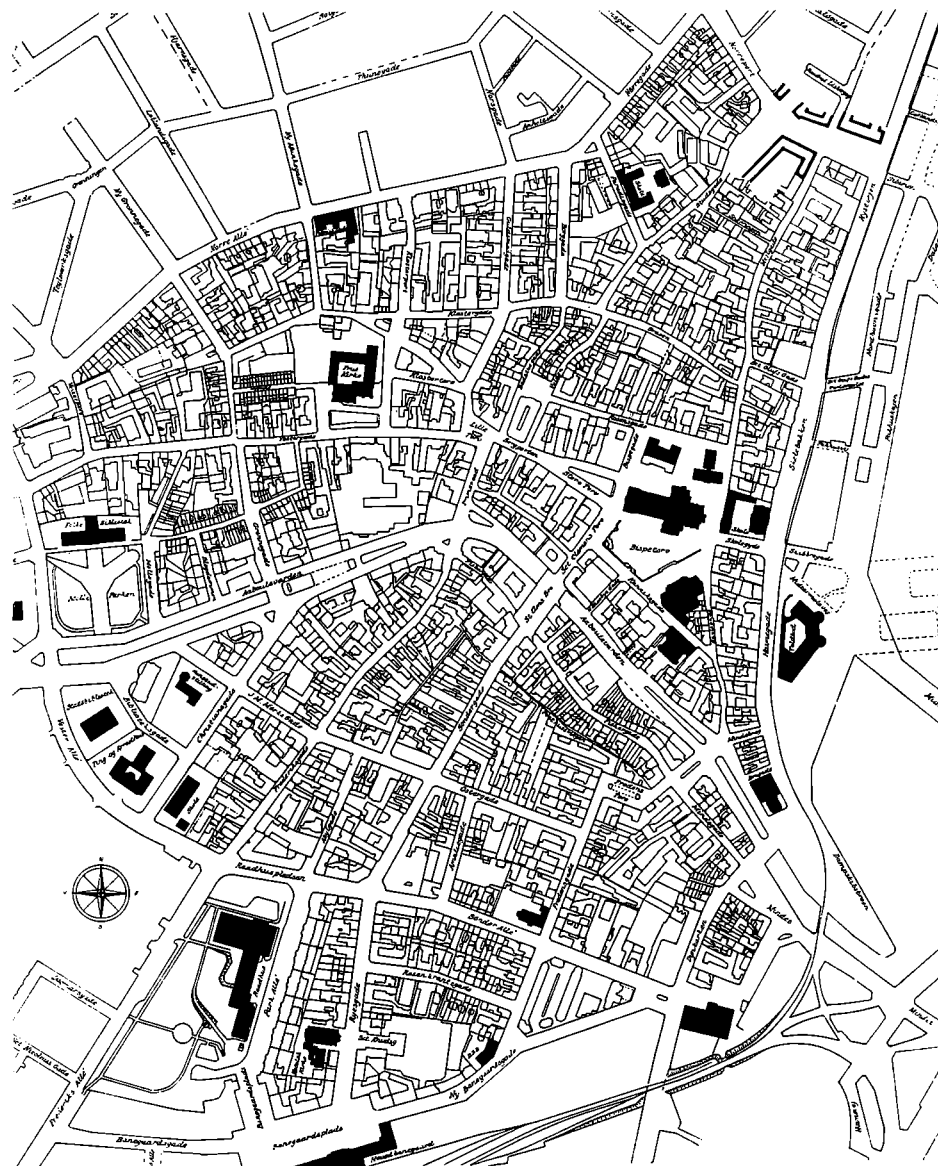
Plan 45: side 95

42. Etape I. Som selvstændig løsning giver denne etape en tiltrængt udvidelse af Nørreport, som fører den stærke trafik mellem Randersvej og havnen samt adskillige buslinier.

Etapen omfatter nedrivning af huse med:

Ejendomsskyld 1.982.000 kr.
 Grundskyld 640.000 -
 Etageareal 13.817 m²
 Lejligheder 97 stk.
 Beboere 293
 Virksomheder 52
 Beskæftigede 273

Der kan nybygges ca. 18.800 m² etageareal.



kan løses før eller efter hele etaper, såfremt det af hensyn til områdets værdi, private byggeønsker eller andet måtte være ønskeligt. Disse underafsnit vil i nogen grad kunne stå alene i arkitektonisk henseende, men vil ikke give nogen egentlig færdselsmæssig forbedring.

Bispegades forlængelse betragtes som et i nogen grad selvstændigt gadegennembrud, hvis gennemførelse er afhængig af, om udviklingen gør den mulig og ønskelig, og den er derfor holdt uden for etapeplanen.

Ligeledes betragtes Ny hovedgades forlængelse fra Nørreport til Østbanetorvet kun som en eventuel fremtidig mulighed, og den holdes også udenfor.

Den valgte nummerering af etaperne angiver — som begrundet nedenfor i beskrivelsen af de enkelte etaper — kun en *mulighed* for rækkefølgen, men



43. Etape II. Som selvstændig løsning giver denne etape en god forbindelse fra Lille torv, ad Borggade til Nørreport samtidig med, at den åbner god adgang til de i dag noget døde gader, Studsgade og Graven.

Etapen omfatter nedrivning af huse med:

Ejendomsskyld	4.000.000 kr.
Grundskyld	1.785.000 -
Etageareal	15.831 m ²
Lejligheder	85 stk.
Beboere	293
Virksomheder	86
Beskæftigede	352
Der kan nybygges ca.	16.600 m ² etageareal.

denne må i virkeligheden afhænge af flere forhold, bl. a. fremkommende byggeønsker.

Der skal hermed gives en kort oversigt over hver af de enkelte etaper, idet der samtidig henvises til planerne 45 og 42-43-44, hvor det er vist, hvorledes hver enkelt af etaperne selvstændigt kan indgå i det eksisterende gadenet. Ångående etaperne detailforhold henvises til følgende afsnit: Projektet i tal.

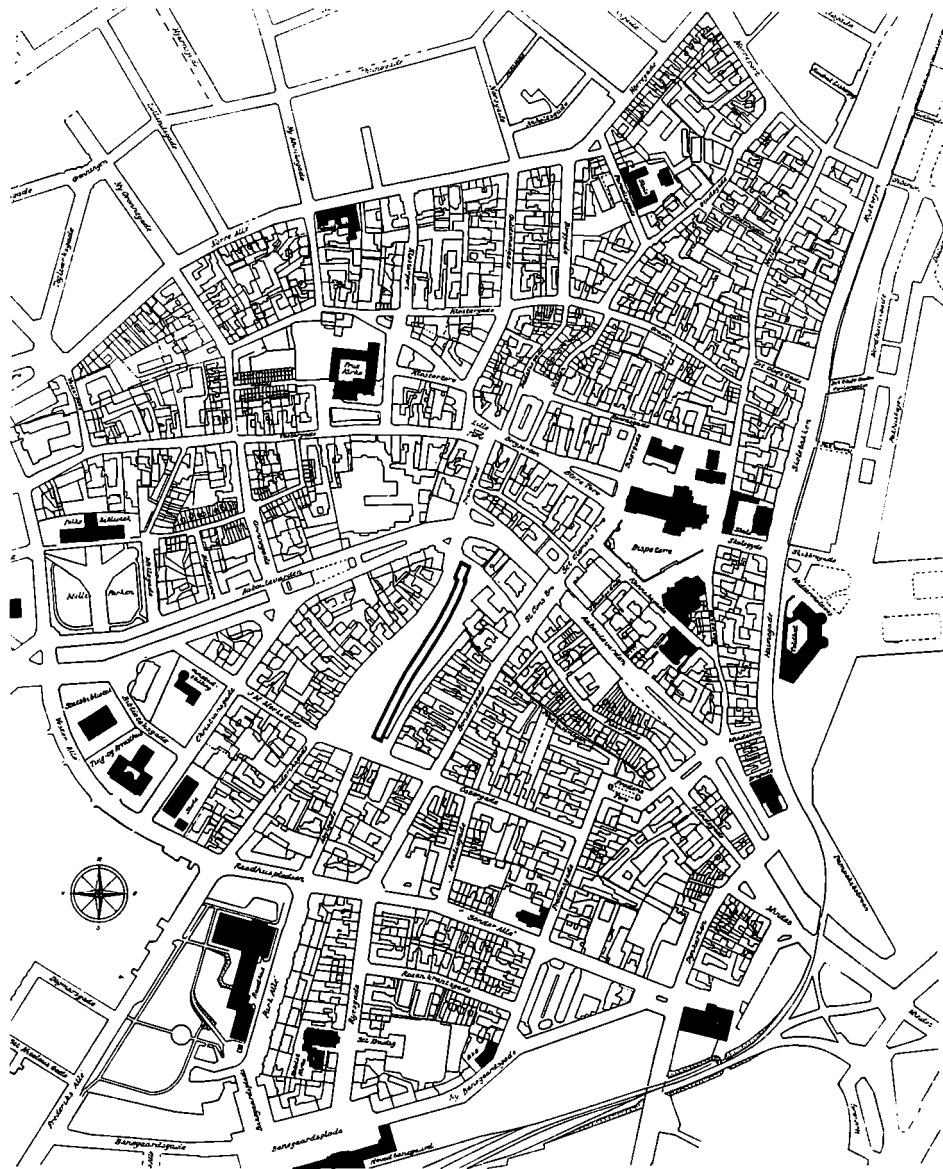
Etape I. (1958-62) Nørreports trafikale forbedring presser stærkt på. Den store trafik incl. en offentlig trafiklinie med store busser skal gennem et nåleøje på mindre end 7 m i totalbredde. Fotografiet, plan 3, giver et indtryk af de vanskelige forhold. Blot man gennemfører et af underafsnittene i denne

De enkelte etaper

Plan 3: side 14

44. Etape IV. Som selvstændig løsning giver denne etape en stærkt tiltrængt udvidelse af den nordlige del af Frederiksgade samt forbinder Asylgade med denne udvidelse.

Etapen omfatter nedrivning af huse med:
 Ejendomsskyld 3.376.000 kr.
 Grundskyld 882.100 -
 Etageareal 18.474 m²
 Lejligheder 88 stk.
 Beboere 262
 Virksomheder 51
 Beskæftigede 391
 Der kan nybygges ca. 19.400 m² etageareal.



etape, vil man straks opnå trafikale forbedringer. Gennemførelse lettes af, at kommunen allerede ejer en del grunde i etapen.

Når den sydlige side af Nørreport mellem Studsgade og Nørregade er angivet som et område, der kan afvente særlig gunstig lejlighed, skyldes det, at man — under hensyn til ønsket om ikke at gøre projektet for omfattende — vil mene, at denne strækning, der kun et enkelt sted indsnævres til ca. 14 m, i mange år vil kunne gøre fyldest, som den er.

Etape II. (1962-66) Borgporten. Uanset at selve Frederiksgade dernæst synes at være den strækning, der presser mest på, er det dog muligt, at afsnittet Guldsmedgade-Borgporten bør være anden etape. Frederiksgades udvidelse vil ganske vist skabe aflastning for Søndergade-Store torv, men vil måske presse

yderligere trafik ind i de snævre, krogede gader omkring Borgporten. Ved at gennemføre den her foreslåede etape II åbner man en god, mindst 14 m bred forbindelse mellem Lille torv og Nørregade ad Borggade. Endvidere åbner man en ordentlig adgang til Studsgade, og man vil sikkert herved vække interessen for denne noget »døde« bydel og derved gøre den senere gennemførelse af Ny hovedgade lettere.

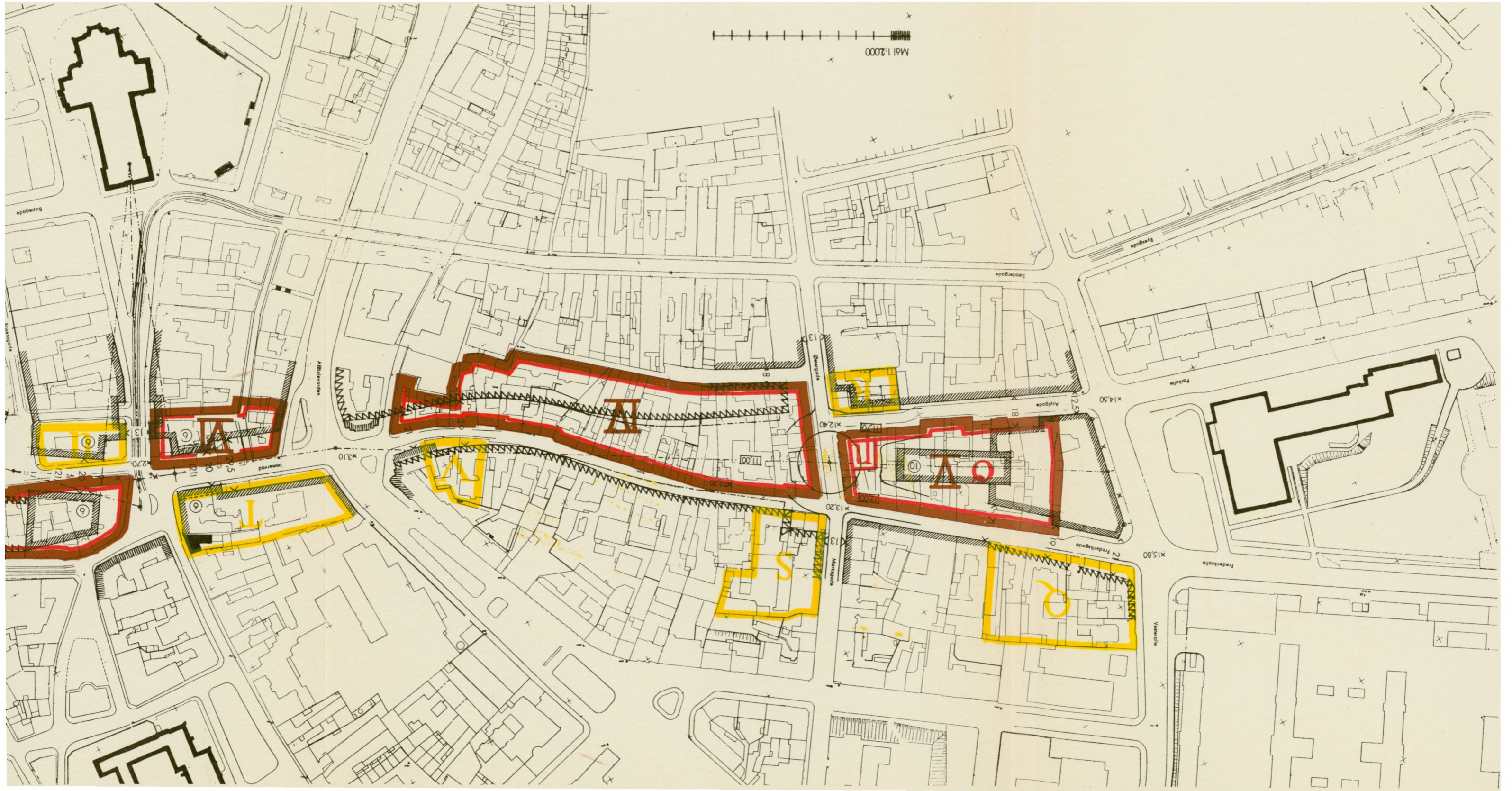
Etape III. (1966-70). Studsgadestrækningen. Om denne strækning eller selve Frederiksgade-strækningen derefter bør være næste etape, kan næppe afgøres på forhånd; men da strækningen danner forbindelsesled mellem etaperne I og II, og en gennemførelse derved vil gøre den nordlige del af Ny hovedgade færdig i store træk, er den vist som tredje etape. Etapen kan som antydtes deles op i flere afsnit, og der kan måske være mulighed for, at flere af afsnittene vil blive løst samtidig med de tidligere etaper. Det af særlig gode bygninger bestående afsnit med bl. a. Struers laboratorium vil kunne blive liggende ud over terminen uden at genere på afgørende måde.

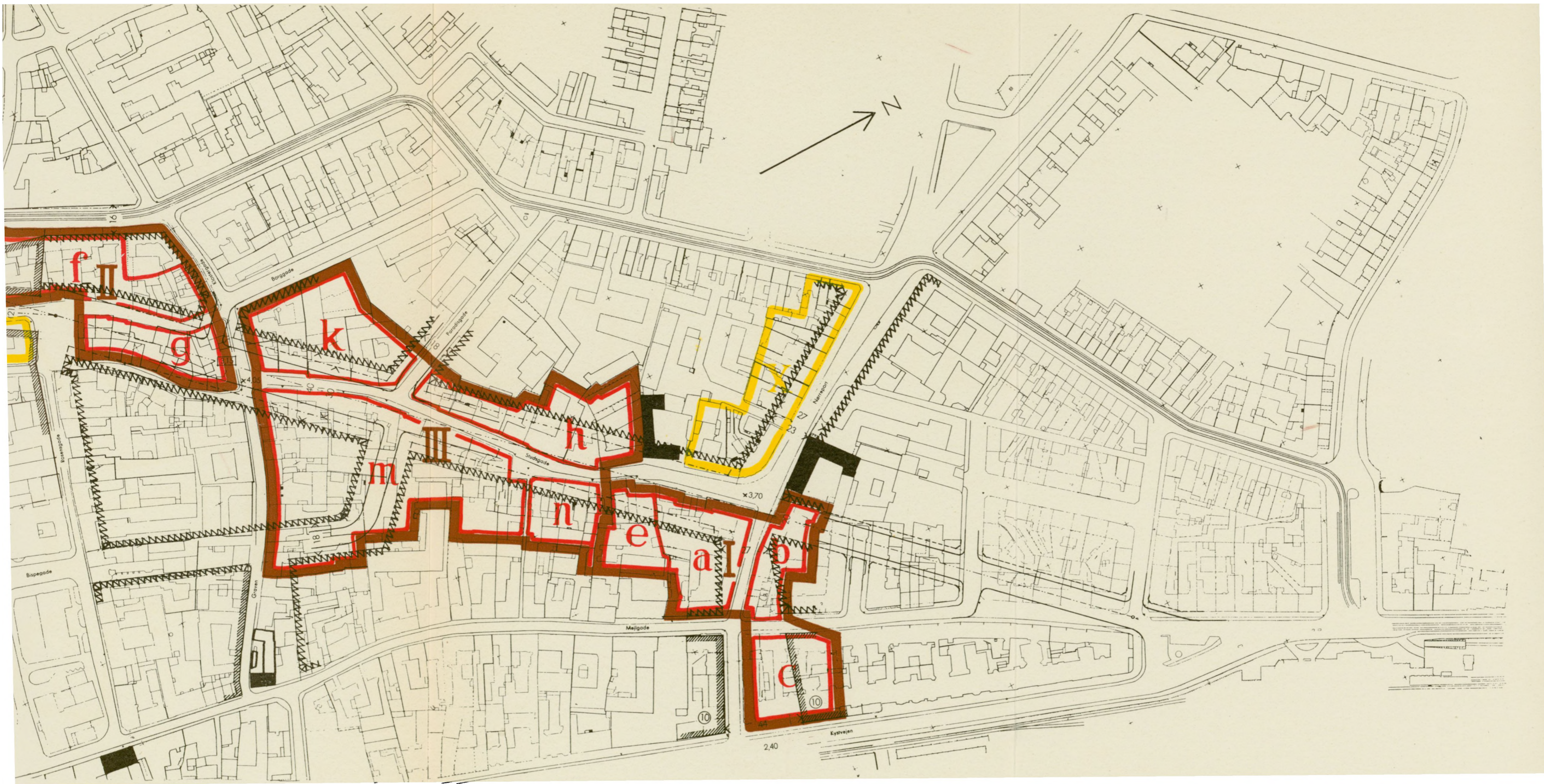
Etape IV. (1970-74). Frederiksgade. Efter gennemførelse af etaperne I, II, og III vil der uden tvivl være skabt stor interesse for Frederiksgades udvidelse og dermed mulighed for bedre rentabilitet af denne etape. Det bemærkes, at de to store virksomheder i denne etape, A/S Århus sæbemølle og A/S Anthon Christensen samt andre mindre grundejere har fået tilladelse til til- og ombygninger mod, at disse uden udgift for kommunen fjernes efter 1965 på påkrav, og at man derved allerede har forberedt denne etapes gennemførelse efter 1965.

Etape V. (1974-78) Karréen mellem Frederiksgade og Asylgade. Etapen vanskeliggøres vel nok af den foreslåede udformning med eet 10-dages hus, som kun kan løses under een bygherre, men den særdeles fine beliggenhed gør dog en sådan løsning sandsynlig. Afsnit p med Arbejder spare- og lånekassen vil kunne blive liggende i alt fald, til den øvrige etape er færdig til indflytning.

Etape VI. (1978-82) Immervad. Etapen vil fuldende Ny hovedgade i de store træk.

Ved at sætte bestemte terminer for de enkelte afsnit kan man yderligere — uden derfor at binde sig til gennemførelse netop på det ansatte tidspunkt — opnå at give en rettesnor for byggeinteresserede og de nuværende grundejere, der derigennem kan vide, at de må disponere efter at skulle væk til dette tidspunkt, men at de på den anden side også i nogen grad kan regne med at kunne fortsætte uhindret til den tid, ligesom der vil kunne tillades om- og tilbygninger på de af projektet berørte ejendomme, når det nybyggede blot kan fjernes vederlagsfrit senest til det fastsatte tidspunkt. Man undgår derved, at projektet til Ny hovedgade i en årrække lægger en død hånd på store dele af den indre by.





45. Etapeplan.

Med brun farve og romertal er angivet hovedafsnit.
 Med rød farve og små bogstaver er angivet underafsnit,
 der kan løses før eller efter det pågældende hovedafsnit.
 Med gul farve og store bogstaver er angivet afsnit, der
 kan afvente særlig gunstig lejlighed.

Projektet i tal

Til bedømmelse af projektet i sin helhed skal der her gives forskellige talmæssige oplysninger om størrelse og andre forhold.

Tallene dækker de på plan 45 viste etaper I-VI, men ikke områderne uden for disse. De nævnte områder berøres ganske vist også af projektet, men da det ikke er nødvendigt at realisere ændringerne her for at få gaden igennem i tilstrækkelig stor bredde, kan man vente med at berøre disse områder, indtil særlig gunstig lejlighed byder sig, og det anses derfor for rimeligt at undlade at regne dem med, når man i dag skal gøre projektets størrelse op.

Antal ejendomme, ejendomsskyld, grundskyld og bygningsværdi

Etape	Antal ejendomme	Ejendomsskyld	Grundskyld	Bygningsværdi
I	27	1.982.000	640.000	1.342.000
II	44	4.000.000	1.785.800	2.214.200
III	41	3.775.000	1.280.700	2.494.300
IV	24	3.376.000	882.100	2.493.900
V	10	1.830.000	604.200	1.225.800
VI	9	1.400.000	675.800	724.200
Projektet	155	16.363.000	5.868.600	10.494.400

De i tabellen anvendte tal stammer fra ejendomsskyldvurderingen pr. 1. oktober 1950.

Fire af etaperne er delt op i mindre områder, hvorom det gælder, at de kan gennemføres før eller for enkeltes vedkommende efter hele etaper, idet en sådan isoleret gennemførelse rent arkitektonisk og bebyggelsesmæssigt kan stå for sig selv, uden at den dog giver tilstrækkelige færdselsmæssige forbedringer. For disse underafsnit ser tallene således ud:

Underafsnit	Antal ejendomme	Ejendomsskyld	Grundskyld	Bygningsværdi
I a	7	456.000	200.300	255.700
I b	8	464.000	119.400	344.600
I c	7	770.000	219.600	550.400
I e	5	292.000	101.200	190.800
II f	25	3.222.000	1.496.200	1.725.800
II g	19	678.000	289.600	388.400
III h	8	670.000	262.400	407.600
III k	7	1.061.000	379.800	681.200
III m	20	1.446.000	520.200	925.800
III n	6	598.000	118.300	479.700
V o	9	1.310.000	553.200	756.800
V p	1	520.000	51.000	469.000

Fra statstællingen pr. 5. november 1950 har man fået tallene for antal af lejligheder i de berørte ejendomme, og fra folkeregistret er pr. samme dato hentet tallene for beboere. For etaperne ser disse tal således ud:

Antal lejligheder
og beboere

Etape nr.	Antal lejligheder							Antal beboere
	1 vær.	2 vær.	3 vær.	4 vær.	5 vær.	6 vær.	Ialt	
I	11	35	22	12	4	13	97	293
II	4	35	28	5	6	7	85	270
III	4	48	55	27	10	9	153	549
IV	7	42	22	11	4	2	88	262
V	1	7	9	6	1	4	28	90
VI	9	4	4	4	9	5	17	69
Ialt	27	171	140	65	25	40	468	1.533

For de enkelte underafsnit inden for etaperne ser de tilsvarende tal således ud:

Underafsnit	Antal lejligheder							Antal beboere
	1 vær.	2 vær.	3 vær.	4 vær.	5 vær.	6 vær.	Ialt	
I a	2	13	2	1	2	1	21	62
I b	5	9	7	2	0	2	25	56
I c	1	7	5	8	2	10	33	117
I e	3	6	8	1	0	0	18	58
II f	1	15	15	2	3	6	42	142
II g	3	20	13	3	3	1	43	128
III h	1	6	7	3	2	1	20	80
III k	0	6	7	8	5	5	31	137
III m	3	36	22	10	3	2	76	235
III n	0	0	19	6	0	1	26	80
V o	1	7	8	4	1	4	25	79
V p	0	0	1	2	0	0	3	11

På tilsvarende vis er undersøgt, hvor mange erhvervsvirksomheder de i projektets seks etaper berørte ejendomme indeholder, og hvor mange personer der er beskæftigede i disse virksomheder. Optællingen af virksomheder er foregået ved simpel recognoscering på stedet i sommeren 1950, og antallet af beskæftigede er hentet fra landserhvervstællingen i 1948 suppleret med direkte indhentede oplysninger. Tallet omfatter også virksomhedens indehaver, men ikke eventuelle hjemmearbejdere. Det bemærkes, at tallene for antal beboere og for antal beskæftigede i nogen grad kan indbefatte de samme personer. Tallene for antal virksomheder og beskæftigede ser således ud:

Antal virksomheder
og beskæftigede

Etape nr.	Butikker og lign.	Kontorer og lign.	Værksteder og lign.	Andet	Ialt	Antal beskæftigede
I	24	12	15	1	52	273
II	59	8	12	7	86	352
III	50	11	24	7	92	610
IV	38	2	10	1	51	391
V	15	8	6	3	32	230
VI	16	1	2	1	20	143
Ialt	202	42	69	20	333	1.999

Som for de tidligere opgivne tal anføres også her de tilsvarende tal for virksomheder og beskæftigede i de enkelte underafsnit for sig.

Underafsnit	Butikker og lign.	Kontorer og lign.	Værksteder og lign.	Andet	Ialt	Antal beskæftigede
I a	5	4	4	1	14	62
I b	9	3	2		14	59
I c	5	5	5		15	116
I e	5		4		9	36
II f	34	8	11	7	60	280
II g	25		1		26	72
III h	4	7		3	14	102
III k	17		4		21	160
III m	24	4	10	3	41	268
III n	5		10	1	16	80
V o	15	4	6	2	27	161
V p		4		1	5	69

For gennemførelse af projektet skal der i de tidligere nævnte seks etaper nedrives eksisterende bygninger med et samlet etageareal som anført i nedenstående tabel. Tallene er fundet ved recognoscering på stedet.

Antal m² etageareal i huse, der skal nedrives

Etape nr.	Etageareal, der må nedrives					%
	m ² beboelse	%	m ² erhverv	%	m ² ialt	
I	6.254	45	7.563	55	13.817	100
II	6.177	39	9.654	61	15.831	100
III	11.527	39	18.129	61	29.656	100
IV	6.512	35	11.962	65	18.474	100
V	2.243	24	6.911	76	9.154	100
VI	2.012	44	2.575	56	4.587	100
Ialt	34.725	38	56.794	62	91.519	100

Fordelt på underafsnittene ser de tilsvarende tal således ud:

Underafsnit	Etageareal, der må fjernes					%
	m ² beboelse	%	m ² erhverv	%	m ² ialt	
I a	1.088	28	2.763	72	3.851	100
I b	1.222	39	1.879	61	3.101	100
I c	3.038	61	1.952	39	4.990	100
I e	906	49	969	51	1.875	100
II f	4.318	35	7.929	65	12.247	100
II g	1.859	52	1.725	48	3.584	100
III h	1.623	27	4.312	73	5.935	100
III k	3.020	39	4.652	61	7.672	100
III m	4.678	35	7.312	65	11.990	100
III n	2.206	54	1.853	46	4.059	100
V o	1.736	23	5.787	77	7.523	100
V p	507	31	1.124	69	1.631	100

Til sammenligning med ovenstående tal er der forsøgt skønnet over, hvor meget der kan nybebygges på de byggegrunde, der bliver tilbage efter nedbrydningerne og efter, at der er udlagt arealer til gade: Disse grunde er målt op efter planen, og til nettogrundarealerne er der lagt et tillægsareal bestående af arealet ud for grunden til gades midte. I henhold til den nye byggevedtægt for Århus kan derefter dette bruttoareal udnyttes efter udnyttelsesgraden 2,0, når det sker efter en samlet bebyggelsesplan, d.v.s., bygges med det dobbelte antal etagemeter. Ved en sådan teoretisk beregning kommer man til, at der i de seks etaper kan nybygges ca. 120.000 m² etageareal. Tallet er meget summarisk, men kan på grund af mange forhold ikke udregnes nøjagtigt. Nogle steder vil der kun kunne ske en mindre udnyttelse end påregnet, andre steder vil der måske på grund af ganske særlige forhold kunne tillades en lidt højere udnyttelsesgrad.

Nye bebyggelsesmuligheder

Da alle ovenstående tal kan være vanskelige at bedømme, når man ikke umiddelbart har kendte størrelser at sammenligne med, bringes her nogle tilsvarende tal til dette brug.

Sammenligningsgrundlag

	Hele indre by	Projektets 6 etaper	Projektet i % af indre by
Ejendomsskyld	177.246.000	16.363.000	9,2
Grundskyld	53.201.000	5.869.000	11,0
Ejendomsskyld ÷ grundskyld	124.045.000	10.494.000	8,5
Etageareal	865.630	91.519	10,6
Antal lejligheder	3.597	468	13,0
„ beboere	13.292	1.533	11,5
„ beskæftigede	18.268	1.999	10,9
Nybebyggelse (skønnet)		120.000	12,7

I foranstående tabel er opført forskellige oplysninger vedrørende det område, der i denne betænkning er benævnt: Den indre by i Århus. I tabellen er tillige anført, hvor stor en procentdel det tilsvarende tal for projektet udgør.

Vesterbro i Ålborg

Det i Aalborg i 30'erne gennemførte gadegennembrud Vesterbro omfattede nedrivning af i alt 81 ejendomme med ca. 300 lejligheder. Dette projekt blev gennemført i løbet af ca. 3 år.

Borgergade—Adelgade
i København

I København arbejdes for tiden med den allerede delvis gennemførte sanering og nybebyggelse af hele kvarteret omkring Borgergade-Adelgade. Denne store sanering omfatter ialt nedrivning af ca. 300 ejendomme indeholdende ca. 2.800 lejligheder, 400 butikker og ca. 460 andre virksomheder.

Resumé

Talberegninger over projektets omfang indskrænkes til at omfatte de på plan 45 viste 6 etaper, som er nødvendige at realisere for at få den nye gade gennemført i fornøden bredde og i en arkitektonisk set tilstrækkelig udformning. De øvrige berørte områder kan afvente særlig gunstig lejlighed.

De seks etaper omfatter nedrivning af 155 ejendomme til en samlet ejendomsskyld på 16.363.000 kr. Disse ejendomme rummer 468 lejligheder med 1.533 beboere og 333 virksomheder med 1.999 beskæftigede, og de har et samlet etageareal på ca. 91.500 m².

På de arealer, der bliver til rest efter nedrivningerne, kan der — uanset at meget store dele af disse arealer udlægges til nye gader — på grund af, at bebyggelsen indordnes under en samlet bebyggelsesplan, antagelig nybygges med ca. 120.000 m² etageareal, og denne bebyggelse kan få betydelig bedre lysforhold og friarealer end det meste af det eksisterende byggeri.

Det retlige grundlag

Et så omfattende projekt som Ny hovedgade vil ikke kunne forventes gennemført alene ved gensidig, frivillig overenskomst mellem de interesserede parter, og man må derfor sikre sig, at der findes retlig hjemmel for kommunen til at gennemføre projektet.

Som nedenfor anført eksisterer en sådan fornøden hjemmel i byplanloven, men det må imidlertid tilrådes, at det hermed foreliggende projekt foreløbig kun vedtages som en dispositionsplan. Det er jo ikke meningen, at projektet skal vedtages til omgående gennemførelse. Hvordan og hvornår de enkelte dele gennemføres, vil afhænge af kommunens ønsker, de økonomiske forhold, privat initiativ og meget andet. Det vil være forkert på forhånd at fastlægge planen så detaljeret, som en byplanvedtægt kræver det, idet man derved let binder udviklingen i en spændetrøje, som kan virke meget skadelig. Ingen kan forudse kommende krav og vilkår for en plan, der strækker sig over 25 år eller mere. En tinglyst byplan vil blive for tungt et apparat og vil straks rejse krav og protester.

Vedtages som
dispositionsplan

En vedtagelse som dispositionsplan giver hovedtrækkene for gadeanlægget, men i så smidig en udformning, at det senere ved gennemførelse eller fremkommende byggeønsker vil være muligt at tilpasse nye krav og ønsker til helhedsplanens hensigt.

Det giver endvidere i første omgang den fordel, at både kommunen og grundejerne kender planen og må bruge den som rettesnor ved ny- eller ombygningsønsker, f. eks. således, at der for ejendomme, som planen forudsætter nedrevet, kan tænkes en bl. a. skattemæssig anerkendt afskrivning over et vist åremål.

En dispositionsplan har ikke samme bindende virkning som en byplan. Den vil dog blive et led i dispositionsplanen for Århus, som skal godkendes af ministeriet og betragtes som en aftale med dette. Den vil således herefter kun kunne ændres efter ministeriets godkendelse og vil til en vis grad binde kommunen.

For den enkelte grundejer vil dispositionsplanen betyde, at kommunen vil søge hindret alle større bygningsarbejder, som ikke følger planen, på de af planen berørte grunde. Disse omfatter alle grunde inden for samtlige på etapeplanen viste områder. Mindre om- og tilbygninger vil eventuelt kunne tillades på kortere tid,, alt efter i hvilket område grunden er beliggende.

Hvis man i dag ville realisere gennemførelse af planen eller et afsnit af denne, måtte det formentlig ske efter lov nr. 181 af 29. april 1938 om byplaner i det omfang, man ikke kan komme igennem med ekspropriationsbestemmel-

Byplanloven
og andre love

serne i vejvedtægtens § 26 og den gældende bygningsvedtægts § 5, hvilket ville være det simpleste. I visse tilfælde må også kunne benyttes saneringsloven. Efter byplanlovens § 1 kan boligministeriet efter indstilling af kommunalbestyrelsen godkende en byplan for vedkommende kommune eller en del af denne, og i § 2 er anført:

»I en byplan kan der træffes bestemmelse om vejes beliggenhed, retning og bredde, byggelinier og hjørneafskæringer, vejes indbyrdes tilslutning . . . beliggenhed af torve og andre til alm. færdsel bestemte pladser . . .«

I §§ 12-25 findes bestemmelser om ekspropriation, erstatning m. m. for dispositioner, som træffes i henhold til byplanloven. Der er derfor ingen tvivl om, at planen eller dele af den kan gennemføres efter byplanloven.

Da en omgående gennemførelse ikke er aktuel, er der imidlertid mulighed for, at man imellemtiden opnår den i mange henseender sikkert lettere hjemmel, der — i lighed med Københavns byggelov — findes i det forslag til en ny byggevedtægt for Århus, som er under forberedelse, og som er vedtaget af byrådet.

Regulering

Ifølge denne nye vedtægts kapitel 6 kan dispositionsplanen vedtages som en »reguleringsplan«, d.v.s. en plan, som i *hovedtrækkene* fastslår den fremtidige bebyggelsesordning, herunder arkitektonisk begrundede byggehøjder og lignende, uden at den skal tinglyses på de enkelte grunde.

I byggevedtægts § 31 står således:

»Er den bestående grundformning, bebyggelses- eller gadeforholdene på et område af en sådan beskaffenhed, at vedtægts forskrifter vedrørende disse forhold ved fremtidige bebyggelser inden for området kun vil kunne overholdes på tilfredsstillende måde ved en samlet planlægning for dette, kan der i en af byrådet vedtagen reguleringsplan fastsættes bestemmelser om ordningen i hovedtræk af de fremtidige bebyggelses- og gadeforhold på området i henhold til vedtægts forskrifter. I en reguleringsplan kan endvidere optages bestemmelser til sikring af adgang til opnåelse af de i § 41, stk. 1, omhandlede offentlige formål.

. . . Når der om reguleringsplanen . . . er udfærdiget off. bekendtgørelse, medfører planen den retsvirkning, at fremtidige nybygninger eller ombygninger inden for området skal finde sted i overensstemmelse med den pågældende plan, og at de af planen omfattede grunde og bygninger kan fordres afstået eller forandret efter reglerne i de efterfølgende paragraffer . . .«

Når planens eller en etapes gennemførelse og dermed samling af enkelte ejendomme m. m. skal finde sted, kan byrådet udarbejde en »udredningsplan«,

hvor i bl. a. erstatningsspørgsmålet kommer frem. Herom indeholder byggevedtægtens § 32:

»Når der ikke mellem de pågældende grundejere, panthavere og andre indehavere af rettigheder i ejendomme, der omfattes af en reguleringsplan, kan opnås enighed om gennemførelsen af en bebyggelse, der af byrådet kan godkendes som stemmende med reguleringsplanen, kan der om ordningen af de pågældende retsforhold træffes bestemmelse i en ved byrådets medvirken tilvejebragt udredningsplan . . .

Opnås der ikke enighed mellem alle berettigede om de i et forslag til udredningsplan indeholdte bestemmelser, kan forslaget ledsaget af de fremkomne indsigelser og ændringsforslag af byrådet indstilles til reguleringskommissionens afgørelse.«

Denne særlige af kommunalbestyrelsen uafhængige »reguleringskommission«, som nedsættes efter nærmere regler i byggevedtægten, afgør alle spørgsmål vedrørende planens gennemførelse, fastsættelse af erstatninger m. m. Den må antages at blive et værdifuldt organ ved gennemførelse af reguleringsplanerne og dermed af dispositionsplanen, efterhånden som dennes realisation finder sted, fordi den — som altså skal påkende de af byrådet udarbejdede udredningsplaner — vil være i stand til at bevare kontinuiteten fra den ene udredningsplan til den anden.

Den nye byggevedtægt indeholder desuden hjemmel for de kommunale myndigheder til om fornødent at ekspropriere og til at træffe bestemmelser om bygningshøjder, bebyggelsens anbringelse på grunden, parkeringsforhold samt en vis censur over den arkitektoniske udformning.

Den nu foreliggende plan foreslås vedtaget som *dispositionsplan* uden egentlig retsvirkning. Ved gennemførelse af de enkelte afsnit kan man efterhånden anvende en af de ovenfor nævnte muligheder, idet man ved hvert afsnit anvender den metode, man finder mest hensigtsmæssig.

Resumé

I visse tilfælde kan man formentlig ved frivillig overenskomst med de byggende opnå det, man ønsker, i andre tilfælde vil det måske være praktisk, at kommunen opkøber ejendommene og derefter sælger dem, og man kan da i salgsbetingelserne opnå det, man ønsker. Hvor man ikke kan komme igennem på anden måde, kan det være nødvendigt at udarbejde og fastlægge partielle byplaner eller reguleringsplaner efter den nye byggevedtægt.

Indtil den nye byggevedtægt træder i kraft, må man udelukkende anvende vejvedtægten, den gældende bygningsvedtægt eller byplanloven på de steder, hvor man ikke kan træffe frivillig overenskomst med grundejerne. Man kan foretage ekspropriation efter vejvedtægt, byplanlov eller efter den kommende byggevedtægt. Endvidere vil i visse tilfælde kunne eksproprieres efter saneringsloven.

Gennemførelsen

Som tidligere nævnt omfatter Ny hovedgade-projektet inden for de på plan 45 viste seks vigtigste etaper nedrivning af eksisterende huse med ialt ca. 91.000 m² etageareal og opførelse af nybygninger med ialt ca. 120.000 m² etageareal. Dette sidste tal svarer til ca. 14 % af det samlede etageareal i hele den indre by og er altså af en sådan størrelsesorden, at man må gøre sig alvorlige forestillinger over, om et sådant nybyggeri kan indgå i den naturlige udvikling, eller om det vil betyde en voldsom ændring af forholdene f. eks. med hensyn til beskæftigelse, udbud af lokaler m. m.

Vil der være arbejdskraft til projektets gennemførelse?

Gennemføres projektet over 25 år svarer det til et gennemsnitligt nybyggeri på ca. 4.800 m² etageareal årligt.

De senere års nybyggeri i Århus kommune omfatter:

	Beboelses- ejendomme m ²	Fabrikker, værksteder, kontorer, butikker m. v. m ²	Andre ejend. (skoler, hospitaller og lign.) m ²	Ialt m ²
1948	83.880	19.438	14.081	117.399
1949	100.128	15.873	37.222	153.223
1950	126.045	9.930	43.148	179.123
1951	106.538	19.717	31.600	157.855
1952	118.844	11.081	63.024	192.949

De bygninger, der skal opføres i Ny hovedgade, svarer vel stort set til de i kolonne 2 nævnte. Dette byggeri har i årene 1948-52 gennemsnitlig udgjort ca. 15.000 m² etageareal. Ny hovedgade forudsætter 4.800 m² etageareal årligt, d.v.s. ca. $\frac{1}{3}$ af det gennemsnitlige byggeri af den art i perioden 1948/52.

Selve Århus kommune nærmer sig jo nu sin udbygning, hvorfor en vis del af erhvervs- og institutionsbyggeriet tvinges til at koncentrere sig på de ledige grunde ved Ny hovedgade. På den anden side må hele Storåarhus-området betragtes som eet arbejdsmarked. Selv om en stigende del af byggeriet foregår i forstæderne, må man derfor regne med, at også Århus kommunes arbejdskraft for en stor del vil være beskæftiget derved.

Kan det forudses, om der bliver tilstrækkeligt behov for de nye lokaler?

Et tilstrækkeligt behov for de nye lokaler kan siges at være en nødvendig forudsætning for projektets gennemførelse, eller i alt fald for at gennemførelsen bliver økonomisk forsvarlig, men det må også straks siges, at det vil være meget vanskeligt at opstille en blot nogenlunde pålidelig prognose for dette behov.

For en almindelig betragtning synes det, som om der i dag i »city« er et vist pres på lokaler til ethvert formål. Hvis Storåarhus, som forudsat i egnsplanen, i løbet af de 25-30 år, gennemførelsen af projektet skulle vare, fort-

sætter med at vokse ret stærkt, må behovet for »citylokaler« også vokse. Ganske vist vil hele behovet naturligvis ikke falde på arealerne ved den nye gade, men også ligge andre steder i den indre by og i lokaler, der overgår fra beboelse til erhverv, ligesom der måske i nogen grad vil finde en vis »citydannelse« sted i forstæderne, som vil tage en del af forøgelsen.

På den anden side vil behovet for gode lokaler til forskellige erhverv i den centrale bydel formentlig have en tendens til at vokse stærkere end befolkningen i Storårhus. De vigtigste butiksgader — strøget — er i dag fuldt presset af butikker og med et latent behov for mere plads. Med forøgelsen af indbyggertallet vil behovet for strøgplads yderligere vokse, og da strøghandelen næsten altid følger færdslen, vil butikkerne formentlig straks brede sig i den nye gade. Et fingerpeg herom har man i, at »Magasin du Nord« i forventning om den nye gades gennemførelse valgte at nybygge i Immervad i stedet for på det nuværende »strøg«.

Havnens planlagte store udvidelser mod nord kan også betyde et vist behov for kontorlokaler, som meget passende kan ligge i den nye gade omkring Nørreport.

Endelig kan det tænkes, at en del af de virksomheder, der må vige for gadegennembruddet, rykker over i nybyggeriet. På den anden side vil en del virksomheder sikkert efterhånden flytte ud fra »city« til de nye industri kvarterer. Man må også gøre opmærksom på, at $\frac{1}{3}$ af etagearealet i den indre by anvendes til beboelse, og at der heri er en udvidelsesmulighed for erhvervet, selv om naturligvis ikke alle lejligheder er anvendelige til erhverv.

Ud over ovennævnte betragtninger har man — for at få et lille indtryk af projektets størrelse i forhold til den tidligere udvikling i den indre by — foretaget en simpel optælling af etagearealet i samtlige i den indre by opførte nybygninger i årene 1900-1949.

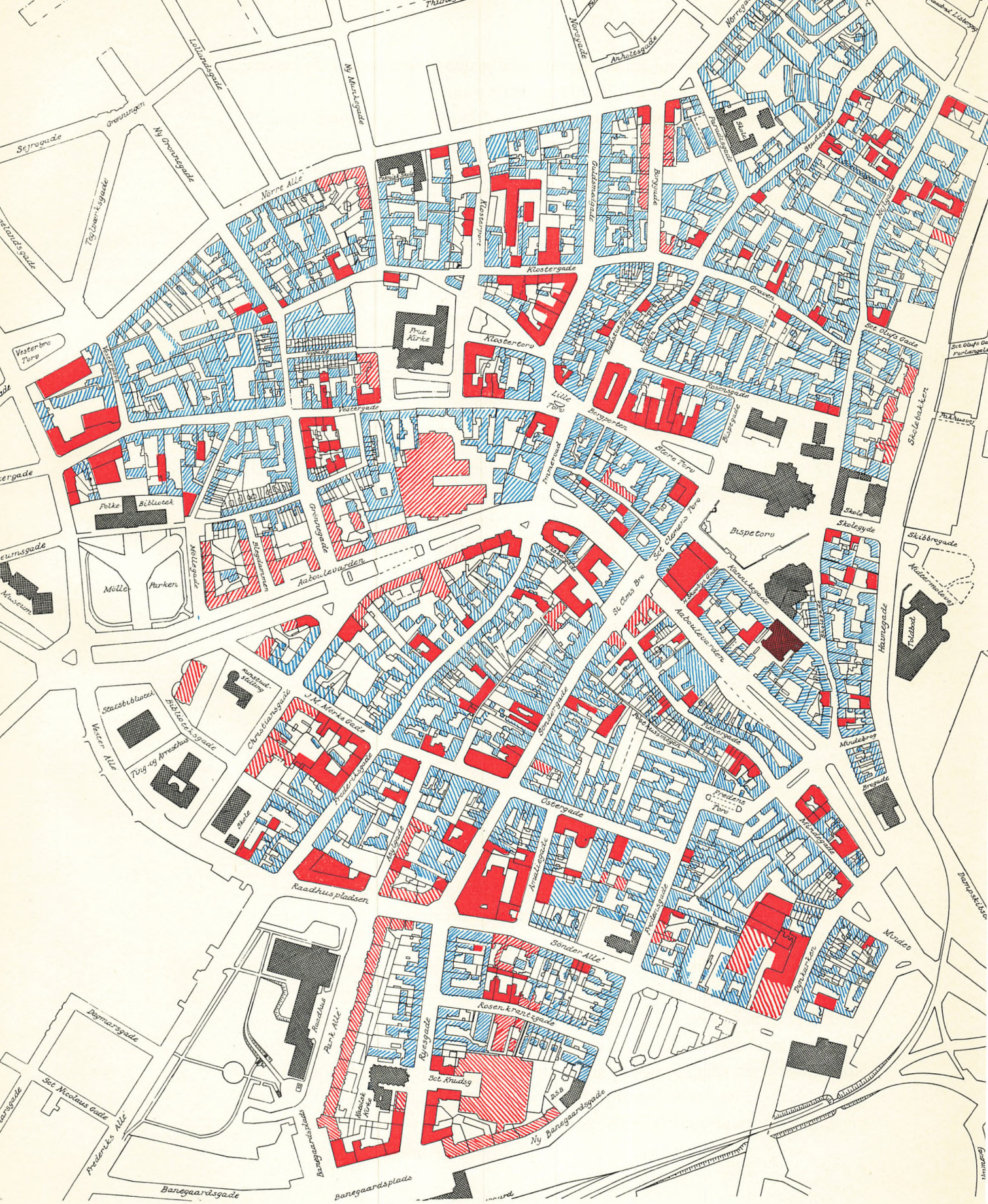
Resultatet er opgjort for fire perioder à 12 år, og på plan 46 er vist det samlede resultat, idet de bygninger, der er opført på tom grund, er vist med skravering, medens de bygninger, som er opført, efter at andre bygninger er nedrevet — altså ved selvsanering — er vist med fuld farve.

I de fire perioder er der opført nybygninger til såvel bolig som erhverv med et samlet etageareal som følger:

1900-1911	ca. 104.500 m ²	etageareal
1912-1923	— 88.500 m ²	—
1924-1935	— 98.000 m ²	—
1936-1948	— 59.000 m ²	—
<hr/>		
1900-1948	ca. 350.000 m ²	etageareal

I de seks etaper af Ny hovedgade-projektet kan der efter en løselig be-

Kan projektet ventes gennemført på 25 år?



- Bygning på saneret grund
- Bygning på fri grund
- Bygning opført før 1900

46. Bygninger opført i indre by i årene 1900–1949

regning, hvori man går ud fra en gennemsnitlig udnyttelsesgrad af de berørte grunde på 2,0, bygges ialt ca. 120.000 m² etageareal.

De seks etapers byggeri udgør kun ca. $\frac{1}{3}$ af byggeriet i den indre by i 50 år — og sammen med den omstændighed, at en forøgelse af befolkningstallet i Storårrhus antagelig vil give anledning til udvidelse af erhvervsbyggeriet i »city«, ser det sandsynligt ud, at projektet kan gennemføres i løbet af 25 år.

Det kan ikke afvises, at der i dette spørgsmål ligger et meget alvorligt problem. Der findes i de huse, der må fjernes, mange mindre virksomheder og butikker, som vanskeligt lader sig indpasse i det nye byggeri med dets høje priser, ligesom beboerne i de eksisterende lejligheder for største part ikke kan flytte ind i nye, dyre lejligheder.

Der skal her gives en kort redegørelse for, hvordan man i dag kan tænke sig, udviklingen skal finde sted. Problemet opdeles i: storindustri, småindustri og håndværk, butikker og kontorer og boliger.

De to-tre virksomheder under denne kategori, må flyttes til industrikvartererne. De forholdsvis små og dyre arealer langs Ny hovedgade er ikke egnede til storindustri. »Røg, støj og ilde lugt« vil genere naboerne, og den tunge trafik til virksomheden skal føres ad de i forvejen stærkt trafikerede hovedgader. En flytning til rigelige arealer med gode tilkørselsforhold og med mulighed for rationel indretning af virksomhedens lokaler må også være en fordel for virksomheden selv. Det afgørende for disse virksomheder er sikkert, at de i god tid kan forberede en sådan udflytning.

For de mange virksomheder af denne art, der er beliggende langs den nye gade, kan nedrivningen af deres lokaler blive et problem. Skal virksomheden — som det sikkert er tilfældet for de flestes vedkommende — absolut ligge i »city« for derved at være rigtig beliggende for kundekredsen, er problemet særlig stort, fordi der i forvejen er stort pres på lokaler af denne art i den indre by. At virksomhederne i øjeblikket for en stor del bor i gamle, dårlige lokaler i side- og baghuse, gør ikke sagen lettere, fordi lejen her er forholdsvis lav.

Når betænkningen vedtages og offentliggøres, må det formodes, at nogle virksomheder sørger for i tide at skaffe sig nye lokaler, men for alle dem af resten — som ikke kan indpasses i nybyggeriet af økonomiske eller andre grunde — må der skaffes anden udvej. Som en mulighed kan her nævnes centralt beliggende værkstedshuse. I disse huse, der bygges i mange etager og forsynes med elevatorer, transportanlæg og alle tekniske installationer, og som indrettes således, at de kan deles op i lokaler af størrelse efter ønske, kan måske en del af de virksomhederne, der må flytte, finde midlertidig eller blivende husly. Kommunen ejer allerede flere grunde, der synes at være fortræffelige til formålet, bl. a. den ved saneringen af Nygade fremkomne grund, og den af kommunen ejede grund Studsgade 29, Hjorts gård.

Hvordan skal det gå for de nuværende erhvervsdrivende og beboere?

Storindustri

Småindustri og håndværk

For de større, kapitalstærke butikker — herunder restauranter, banker m. m. — indskrænker problemet sig sikkert til at finde det rette sted i nybyggeriet at placere sig, og til at de kan flytte dertil straks, uden at de midlertidigt skal til at indrette sig andetsteds. I den forbindelse skal der peges på, at der flere steder er mulighed for at opføre strækninger af nybyggeri, inden man nedriver de eksisterende bygninger, således at butikker og andre virksomheder umiddelbart kan flytte fra deres gamle lokaler til de nye og kun bliver generet i den forholdsvis korte tid, nedrivningen af de gamle huse og anlægget af gaden henover tomterne tager.

For såvel denne kategori som de andre gælder det, at det er en fordel, hvis kommunen forinden projektets realisation har opkøbt nogle af ejendommene langs den nye gade, således at det bliver muligt ved magelæg eller anden aftale at flytte virksomheder hertil.

For de mange mindre butikker i de af projektet berørte ejendomme, som ikke har mulighed for at flytte til de nye dyre ejendomme, er problemet større, og det er vanskeligt at vise nogen udvej, men formentlig løses spørgsmålet i alt fald delvis ved, at der vil finde en almindelig oprykning sted, når de nye lokaler langs Ny hovedgade skal fyldes.

Også ved nedrivning af beboelse fremkommer store problemer, og det bliver nødvendigt at gøre sig klart, hvor de mennesker, som nu bor i bygningerne, kan flytte hen. Det er formentlig kun få, der har råd til at flytte hen i de nye huse. Også i den henseende vil det imidlertid være praktisk, hvis man fastlægger etapeplan, således at man nogenlunde kender tidspunkterne og det antal lejligheder, der nedlægges, og kan træffe de nødvendige foranstaltninger, hvadenten disse skal gå ud på at opføre særligt erstatningsbyggeri, at sætte beboerne ind i ældre lejligheder eller eventuelt sætte dem ind i de nye bygninger og give huslejetilskud.

Det kan oplyses, at i de seks afsnit drejer det sig om 468 lejligheder med 1533 beboere. Man må dog gøre opmærksom på, at en del lejligheder er usunde, saneringsmodne lejligheder uden friarealer, som uanset Frederiksgade-projektet alligevel burde rømmes, samt at en del andre lejligheder antagelig vil blive fortrængt af erhverv i den kommende periode, således at beboerne alligevel måtte flytte væk.

Fremgangsmåden ved gennemførelsen vil blive forskellig for de forskellige afsnit, idet den er afhængig af mange forhold, men hovedtrækkene må sikkert blive således:

Når der er byggeønsker på en strækning, kan de pågældende, hvis de ikke selv ejer grunden, erhverve den, nedrive det eksisterende og opføre de nye bygninger. Såfremt de byggende ikke selv kan erhverve grundene, er der mulighed for, at kommunen ved magelæg eller ekspropriation kan erhverve grun-

dene og nedrive bygningerne. Efter ryddeliggørelse af grund og anlæg af gade sælges restarealerne til byggegrunde. Bebyggelsen kan også gennemføres ved oprettelse af aktieselskaber med eller uden kommunal deltagelse og f. eks. med interessenternes grunde som aktiekapital. I enkelte tilfælde kan der ved kommunens indgreb skaffes regulering med i øvrigt uberørte grunde for at lette gennemførelsen f. eks. med hensyn til fælles bygningsafstand eller udnyttelsesgrad.

Man må tillægge det stor betydning, at der skabes det bedst mulige samarbejde mellem det offentlige og byens borgere, banker og andre institutioner for at løse denne opgave.

Slutning

I denne betænkning er i det foregående anført de vigtigste undersøgelser og resultaterne af kommissionens arbejde.

Der er foruden de her nævnte foretaget en lang række undersøgelser, som man dog ikke har fundet det nødvendigt at gengive, dels fordi stoffet derved ville blive mindre overskueligt, og dels fordi en del af undersøgelserne ikke har ført til særlige resultater.

Selv om projektet er stort, må kommissionen anbefale, at det vedtages. De ventede trafikforhold vil nødvendiggøre så gennemgribende foranstaltninger, at de alene giver tilstrækkelig motivering for de store indgreb. Da bilerne udgør et så væsentlig led i trafikforøgelsen, må det anses for naturligt, at der ydes betydelige tilskud til gennemførelse fra »vejmillionerne«, og kommissionen anbefaler at rette opfordring til staten herom.

Det store projekt vil foruden trafikforbedringerne også kunne blive værdifuldt på andre måder og kan medvirke til at gøre den indre by til et værdigt centrum for Storårhus.

Projektets gennemførelse vil således medføre sanering af mange dårlige boliger, og der må i denne forbindelse peges på muligheden for tilskud fra statens saneringsmidler.

Set på denne baggrund har man ikke ment, det ville være rigtigt at tage hensyn til, om enkelte huse kunne bevares, hvis projektet derved på nogen måde bliver ringere. På den anden side har man søgt at gøre projektet så smidigt som muligt, således at visse store bygninger kan blive liggende en årække uden at genere væsentligt, men således at projektet bliver helt tilfredsstillende, når de en gang nedrives.

Man har undersøgt et meget stort antal andre muligheder for hovedgaden og foretaget omfattende økonomiske beregninger, også for disse muligheder, men det har stadig vist sig, at forskellen mellem endog ret beskedne projekter og det foreslåede projekt ikke er særlig stor, bl. a. fordi man næsten under alle omstændigheder skal nedrive husrækkerne.

Til slut kunne man stille det spørgsmål, hvorledes den indre by vil udvikle sig, hvis man ikke vedtog det foreslåede projekt.

I så fald ville der sandsynligvis blive opført nye huse hist og her på de steder, hvor det er simplest at nedrive eksisterende huse, eller hvor der er specielle ønsker om at bygge.

I årenes løb ville der utvivlsomt blive opført temmelig mange huse på denne helt planløse måde. Man ville derved skabe nye trafikvanskeligheder og dårlige forhold, fordi det nye og det gamle ville blive blandet sammen på en uheldig måde, og man opnår ikke de store værdier for byen, som den nye hovedgade vil skabe.

Frederiksgade-kommissionen i januar 1954

S. Unmack Larsen,
borgmester, formand.

R. Svane Hansen,
byrådsmedlem.

P. Friis Olsen,
byrådsmedlem.

A. Mogensen,
stadsarkitekt.

K. Okholm,
bygningsinspektør.

E. Tjørnehøj,
økonomidirektør.

J. C. Sørensen,
rådmand, viceborgmester.

J. R. Fanger,
rådmand.

K. Gottlob,
arkitekt, kgl. bygningsinspektør.

Bent Hunø,
stadsingeniør.

Gunnar Staal,
juridisk direktør.

Gunnar Wiene,
afdelingsarkitekt.

Århus byråd har i sit møde d. 11.-2.-1954 eenstemmigt vedtaget det at Frederiksgade-kommissionen i den foreliggende betænkning fremsatte projekt til Frederiksgades udvidelse og videre gennemførelse mod nord, betænkningens plan nr. 34 (kaldet Ny hovedgade gennem den indre by i Århus), idet projektet er vedtaget, således som det er udformet og beskrevet i betænkningen.

Århus byråd, den 16. februar 1954.

Unmack Larsen.

Gunnar Staal.