



HELHEDSPLAN FOR AABENRAA HAVN & BY VISION

Udarbejdet af Aabenraa Kommune i samarbejde med NIRAS Konsulenterne
Besluttet af Aabenraa byråd 26. august 2009

1 INDHOLD

1 INDHOLD	2
2 FORORD	3
3 INDLEDNING	5
3.1 Baggrund, mål og vision	5
4 HELHEDEN	9
4.1 Den grønne by	9
4.2 To scenarier	11
4.3 Den grønne struktur	13
4.4 Sammenhænge og forbindelser	15
4.5 Havnen	17
4.6 Omdannelsesområder	19
4.7 Midtbyen	21
4.8 Infrastruktur	23
5 PROCESSEN	27
5.1 Inddragelse	27
5.2 Workshopforløbet	29
5.3 De tre scenarier	31
5.4 W2 - udviklingsworkshop	33
6 EKSIST. FORHOLD	37
6.1 Byens historie	37
6.2 Samspil mellem by, havn og vand	39
6.3 Erhvervshavnen	41
6.4 Bindinger	43
LITTERATUR	45

På baggrund af mange indkomne projektansøgninger om nye byggerier i Aabenraa midtby, på lystbådehavnen og på erhvervshavnen besluttede byrådet den 28. januar 2009, at der skulle udarbejdes en helhedsplan for de kommende 30 års udvikling i Aabenraa Havn og By – en helhedsplan for Aabenraa midtby, erhvervshavn, lystbådehavn og strandpromenade.

En helhedsplan, som fastlægger rammer for byrådets ønsker til byens indretning og udvikling, vil give byens borgere og erhvervsliv sikkerhed for, hvilke aktiviteter der kan forventes etableret i byens enkelte delområder og hermed give større tryghed ved nye investeringer i Aabenraa havn og by.

Denne rapport indeholder helhedsplanens vision og udstikker pejlemærker for indholdet i de efterfølgende mere detaljerede temaplaner som sti- og vejplanen og planer for delområder. Samtidig anskueliggør den hvilke planspørgsmål, der savner nærmere afklaring.

Visionen er udarbejdet i et bredt samarbejde med lokale foreninger, organisationer og erhvervsliv for herved at sikre visionens kvalitet og levedygtighed samt for at sikre størst mulig ejerskab til planen hos de aktører, der skal være med til at realisere den.

Helhedsplanen enkelte faser

Helhedsplanens udarbejdelse består af i alt 6 faser:

1. fase

Opstartende møder, organisering, opsamling af baggrundsmateriale, analyser

2. fase

Dialog med interessenter, analyseworkshop og udviklingsworkshop

3. fase

Vision for helhedsplanen med evt. alternativ præsenteres og forelægges byrådet til drøftelse og godkendelse samt udvælgelse af delprojekter, som efterfølgende skal bearbejdes nærmere

4. fase

Udarbejdelse af delprojekter evt. med økonomiske screeninger / handlingsplaner og politisk vedtagelse

5. fase

Udarbejdelse af kommuneplantillæg og lokalplaner evt. i samarbejde med bygherrer fra de tidligere modtagne byggeprojekter

6. fase

Realisering af de kommunale planer, herunder strandpromenade, omlægning af vej- og stiforløb og -belægning m.m.m.

Tidsperspektiv

Når byrådet har godkendt og besluttet visionen for Aabenraa havn og bys fremtidige udvikling samt udpeget de delprojekter, der skal arbejdes videre med, påbegyndes arbejdet med fase 4.

Vi forventer, at de udpegede delprojekter er færdige til beslutning i byrådet foråret 2010.

Tove Larsen

Borgmester



Midtbyen

Den grønne Kile

Erhvervshavnen

Lystbådehavnen

Strandpromenaden

AFGRÆNSNING & DELOMRÅDER

3 INDLEDNING

3.1 BAGGRUND, MÅL OG VISION

Baggrund

Byrådet i Aabenraa besluttede den 28. januar 2009 at udarbejde en helhedsplan, der kan fungere som pejlemærke for de kommende 30 års udvikling i Aabenraa by – en helhedsplan for Aabenraa midtby, erhvervshavn, lystbådehavn og strandpromenade.

Arbejdet med Helhedsplanen er sat i værk på baggrund af et ønske om at styrke sammenhængen mellem by og vand og tage hånd om de udfordringer, der ligger i havnens og byens fremtidige udvikling.

Helhedsplanen er blevet udarbejdet i et tæt samarbejde mellem Teknik & Miljø, Plan & Udvikling, Aabenraa Kommune og NIRAS Konsulenterne. Arbejdet har været struktureret i en proces, hvor byens og havnens interessenter og aktører er blevet inddraget i analyse-, udviklings- og kvalificeringsfasen og i tæt dialog med den nedsatte styregruppe.

Helhedsplanens geografiske afgrænsning dækker midtbyen, erhvervshavnen, lystbådehavnen, strandpromenaden og den østlige del den grønne kile (se afgrænsning med priksignatur på kortet på modstående side).

På de følgende sider beskrives helhedsplanens mål, indhold og tilblivelse.

Mål med helhedsplanen

Det er målet med helhedsplanen at sikre en robust strategi for en langsigtet og bæredygtig omdannelse og udvikling af Aabenraa havn og by. Dette er gjort ved at skue en årrække frem for at kunne prioritere og vælge rigtigt nu og i de kommende år.



Sydhavn

Byens rekreative kvaliteter

Aabenraa byder på mange herligheder, fra butikslivet i gågaden og kulturhistorien ved Brundlund Slot i den grønne kile, der kommer ind fra vest, til uddannelsesinstitutioner, dyrskuepladsen og idrætscenteret på Hjelmallé – og ikke mindst det maritime liv omkring lystbådehavnen, strandpromenaden og skudehavnen i Sydhavn.



'Under sejlet'

De rekreative havneområder i Aabenraa har et stort potentiale til at kunne udvikle sig til en spændende og varieret del af byen – en bydel som i et tæt samspil med Aabenraa midtby kan danne rammen om et sprudlende byliv for byens borgere og ikke mindst besøgende.

En aktiv erhvervshavn

I Aabenraa er der – i modsætning til mange andre havnebyer – tale om en velfungerende havn i vækst. For at havnen kan fastholde og videreudvikle denne rolle skal den løbende være i stand til at tilpasse sig i forhold til adgangs- og besejlingsforhold, områdets disponering og den fysiske infrastruktur. Aabenraa Havn har beskæftiget sig indgående med disse spørgsmål og har udarbejdet forskellige planer og ønsker til den kommende udvikling.



Gammelhavn



Møde mellem byen og havnen



Aabenraa Havn er en af de få havne i landet som er i vækst.



Forbindelserne mellem byen, fjorden og de grønne områder skal styrkes



En ad Aabenraas mange fine gader.



Der skal sættes særligt fokus på kultur, historie og sundhed. Brundlund Slot. Maj 2008



Aabenraa skal styrkes som en grøn by.

3 INDLEDNING

En del af de havnenære erhvervsområder har mistet deres direkte, funktionelle relation til havnen og er dermed blevet potentielle byomdannelsesområder på mellemlang og lang sigt.

Rollen som en transithavn er et af de aspekter ved erhvervshavnen, der har stor indflydelse på den omkringliggende by – især for de ikke-havnerelaterede arealer. Som det ser ud i dag, er denne rolle ligeledes det, der udgør et væsentligt aktiv for havnens vækst og fremtidige potentiale. Den gode tilgængelighed, som er en forudsætning for trafikhavnen, samt den aktivitet og det liv, som den fortsatte havneaktivitet naturligt skaber, er med til at definere hele byens kvaliteter og potentialer og er samtidig det, der skaber væsentlige udfordringer i byens udvikling i forhold til trafik, tilgængelighed, støj- og lugtforhold og ikke mindst adgangen til vandet.

Denne aktive havn er noget af det, der gør Aabenraa Havn unik i forhold til de øvrige jyske kysthavne.

Vision

Som indledning til processen omkring udviklingen af helhedsplanen blev der afholdt et VISIONSseminar med Byrådet og embedsmændene fra de berørte afdelinger. Formålet med VISIONSseminaret var at diskutere de værdier, der skal danne rammen for arbejdet med helhedsplanen.

Budskabet fra VISIONSseminaret var at:

- Udviklingen af byen og havnen skal ske i et tæt samspil
- Sammenhænge og forbindelser mellem byen og havnen/fjorden skal styrkes
- Der skal være oplevelser og aktiviteter med særligt fokus på historie, kultur og sundhed

Udvikling af byen og havnen skal ske i et tæt samspil

I Aabenraa er erhvervshavnen et positivt element for byens identitet og selvforståelse, og den betragtes som en central del af byen. Derfor er det vigtigt, at erhvervshavnens og byens udvikling går hånd i hånd, således at byens udvikling ikke sker på bekostning af erhvervshavnen eller omvendt. Erhvervslivet på havnen skal have gunstige betingelser, men må samtidig ikke få så stor prioritet, at den overskygger resten af byen. Helhedsplanen skal tage højde for byens maritime traditioner, med havnen som et naturligt omdrejningspunkt.

Sammenhæng og forbindelser mellem byen og havnen/fjorden skal styrkes

Det er vigtigt, at der etableres en sammenhæng mellem byen og fjorden/havnen, både fysisk, mentalt og visuelt. Det er især forbindelser og trafiksikre overgange på tværs mellem byen og havnen (både erhvervshavnen og de rekreative havnearealer), der skal være i fokus, men også forbindelserne på langs fra Styrtom, langs Strandpromenaden og de rekreative havnearealer og op til gågaden er vigtige.

Det skal være naturligt at kunne bevæge sig fra det ene sted til det andet. Det skal kunne mærkes, at Aabenraa har forskellige kvarterer. Folk skal opleve, at de ved at flytte sig fysisk også flytter sig stemningsmæssigt. Når man er i midtbyen, skal man kunne mærke, at erhvervshavnen og de rekreative havnearealer er i nærheden, ligesom man skal kunne mærke midtbyen, når man eksempelvis ankommer til lystbådehavnen fra vandsiden.

Den trafikale tilgængelighed til både erhvervshavnen, bymidten og de rekreative havnearealer skal sikres. Det betyder i praksis, at den tunge trafik så vidt muligt skal holdes væk fra de dele af havnen, som har bymæssig eller rekreativ karakter.

Oplevelser og aktiviteter

Det er vigtigt, at der skabes liv på de rekreative havnearealer og de dele af erhvervshavnen, som skal omdannes til bymæssige formål.

Området omkring fjorden skal være et sted for oplevelser og aktiviteter for alle både kulturelt, historisk, kulinarisk og visuelt. Der skal være fysiske udfoldelsesmuligheder, og det vil være oplagt at binde de forskellige aktiviteter, oplevelser og



- omdannelsesområder
- eksisterende grønne rum
- nye grønne rum
- foreslåede havneudvidelser
- centrale byrum
- forstærkede forbindelser
- primære fodgængerforbindelser
- grønne forbindelser
- + vigtige krydsningspunkter
- rute for tung trafik til havn og midtby
- primær trafikåre
- anden trafikåre
- sivegade
- intern havnetrafik
- P principiel placering af parkering
- ⊞ eksist. aktivitet/attraktion
- ⊞ ny aktivitet/attraktion



Byen og fjorden set fra nordvest



Slotsmøllen ved Brundlund Slot



Stranden ved Styrptom

HELVEDEN 1:25.000

4 HELHEDEN

4.1 DEN GRØNNE BY

Planens retningslinjer

Helhedsplanen skaber en overordnet ramme for planlægningen bag de kommende fysiske forandringer og medvirker til at sikre, at delområderne kan udvikles under optimale vilkår. Planen beskriver rumlige sammenhænge mellem byen og vandet og mellem byens enkelte delområder – midtby, erhvervshavn, lystbådehavn og strandpromenade.

Det er en helhedsorienteret plan, der illustrerer byens og havnens udviklingspotentiale og definerer forskellige retningslinjer, der kan danne grundlaget for byens og havnens udvikling:

- Den grønne struktur – det grønne kryds
- Forbindelser & sammenhænge – visuelle, fysiske og mentale
- Havnen – erhverv og rekreativ
- Infrastruktur – biler, gående, cyklister, tung trafik, parkering
- Midtbyen – byrum
- Omdannelsesområder – kultur, erhverv, offentlig service, boliger

Retningslinjerne skal fungere som en vejledning til, hvordan der kan arbejdes med forskellige forhold, strukturer og byområder inden for en fleksibel ramme med plads til kreativitet og nytænkning.

Den grønne by

Aabenraa ligger placeret i bunden af fjorden med skovklædte bakker til alle sider. Det grønne er et dominerende træk, som kan udnyttes langt bedre, end det bliver i dag.

I fremtiden skal Aabenraa fremstå grøn helt ind i hjertet af byen. De rekreative forbindelser mellem skovene, byen, havnen og den grønne kile fra engene i vest skal styrkes og forbinde byen i en sammenhængende grøn struktur. Den grønne kile med sine kulturhistoriske og sportslige aktiviteter og institutioner skal forstærkes og udnyttes mere intensivt, end den bliver i dag – den grønne kile skal fungere som en grøn kultur- og fritidsakse, der medvirker til at koble byen og vandet.



Erhvervshavn på Sønderjyllandskaj 1:15.000

4 HELHEDEN

4.2 SØNDERJYLLANDSKAJEN

Sønderjyllandskajen

Området omkring Sønderjyllandskaj og Sydhavn er centralt for midtbyens og den grønne kiles møde med de rekreative havneområder og vandet. Samtidig er placeringen af RoRo-terminalen med tilhørende oplagsplads ved Sønderjyllandskaj et væsentligt aktiv for erhvervshavnens rolle som trafikhavn.

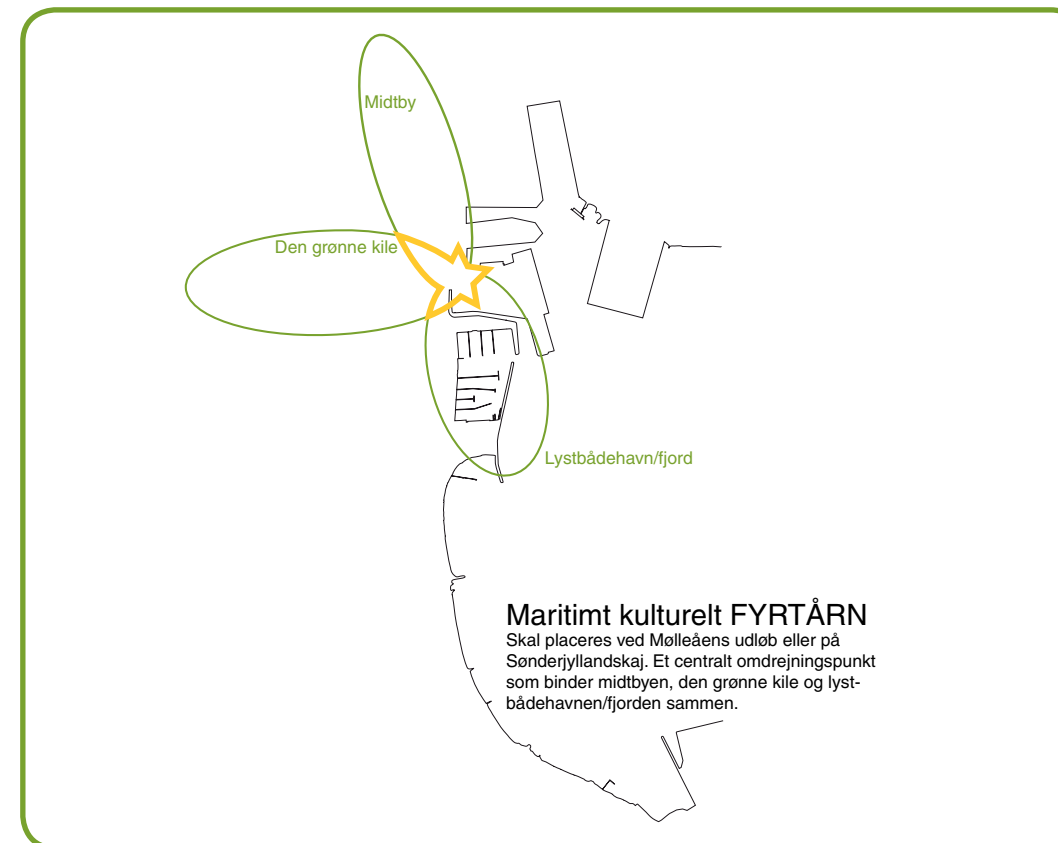
Dette er to forskellige interesser, der peger i hver sin retning af den fremtidige brug af området. Processen med inddragelse af interessenter og politikere har understreget denne interessekonflikt. Den 26. august besluttedes det i byrådet, at Sønderjyllandskajen skal udlægges til havneformål.

Et maritimt kulturelt fyrtårn og adgang til vandet

Med en vision om at binde byen og vandet sammen er dette område meget centralt for helhedsplanen. Lige præcis her, hvor Mølleåen løber ud i Aabenraa Fjord, er der en unik mulighed for at binde midtbyen, vandet og de rekreative havnearealer sammen.

Derfor er det et vigtigt udgangspunkt, at der placeres et kulturelt (maritimt) fyrtårn på området, som skal være omdrejningspunkt og katalysator for udviklingen og det liv, der skal skabe forbindelse mellem byen og vandet.

Et andet fælles udgangspunkt er, at der skal være offentlig adgang til vandet således, at det bliver muligt at bevæge sig langs åudløbet, helt ud på spidsen af molerne på sydsiden af åudløbet.



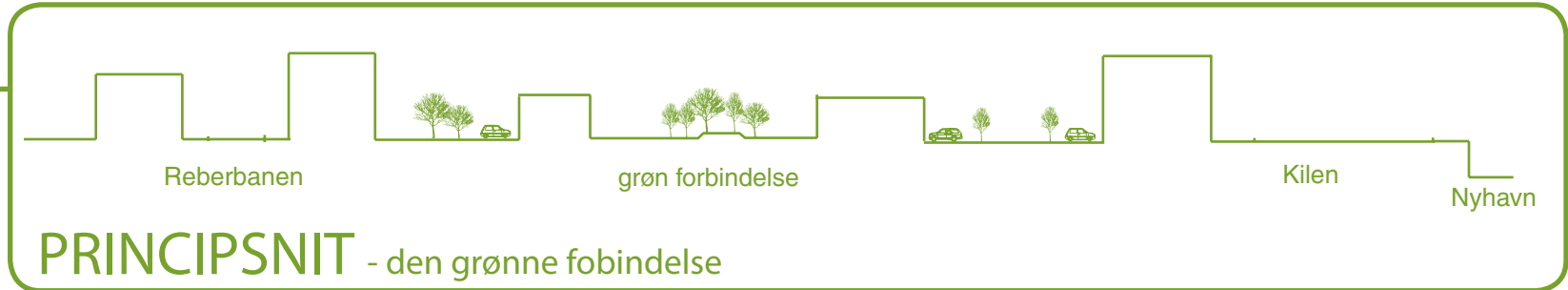
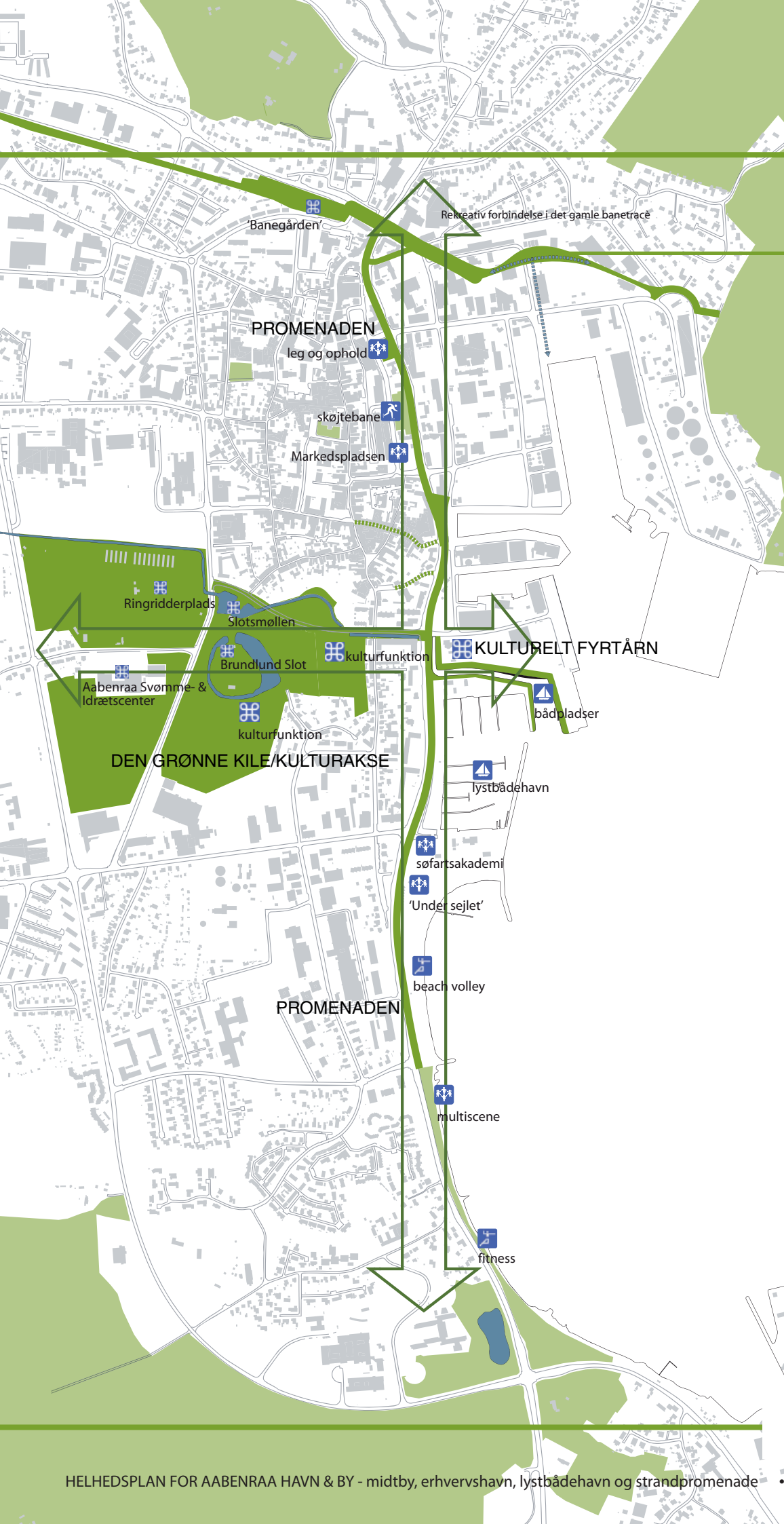
Erhvervshavn på Sønderjyllandskajen

Med undtagelse af det sydvestlige hjørne, der reserveres til et kulturelt fyrtårn som fx et nyt Søfartsmuseum, bevares området som erhvervshavn

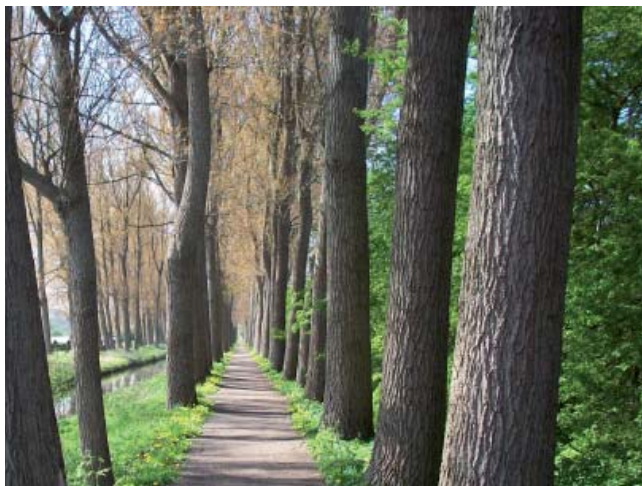
Derved får havnen mulighed for også at genetablere de aktiviteter, der fandt sted tidligere omkring for eksempel RoRo-terminalen. Adgang for den tunge trafik til området sker dels fra nord ad den interne havnevej (denne bruges til udefrakommende trafik såvel som til intern trafik på havnen) dels fra syd.

Det sydøstligste hjørne rummer i dag restaurant 'Fjordkroen', nogle parkeringsarealer samt oplag og mindre bygninger, der benyttes af sejlkлубberne.

Området omkring Mølleåens udløb samt det kulturelle fyrtårn bliver et vigtigt omdrejningspunkt, der skal formidle mødet mellem den grønne kile, midtbyen og de rekreative havneområder. Området foreslås omdannet til et åbent og imødekommende grønt område med adgang og aktiviteter for alle. En forskønnelse af åudløbet og opstramning af kanterne skal medvirke til at skabe et indbydende kanalmotiv med bådpladser og mulighed for at promenerer langs vandet.



Træer langs Mølleærsk



Allé langs Mølleåen nord for Ringridderpladsen

REFERENCER



Stiforløb i nedlagt industrikravter • Ruhr, Tyskland



Kunst integreret i det grønne • Japan



Udendørs fitness • Danmark



Bypark på havnen • Aalborg, Danmark

DEN GRØNNE STRUKTUR 1:25.000

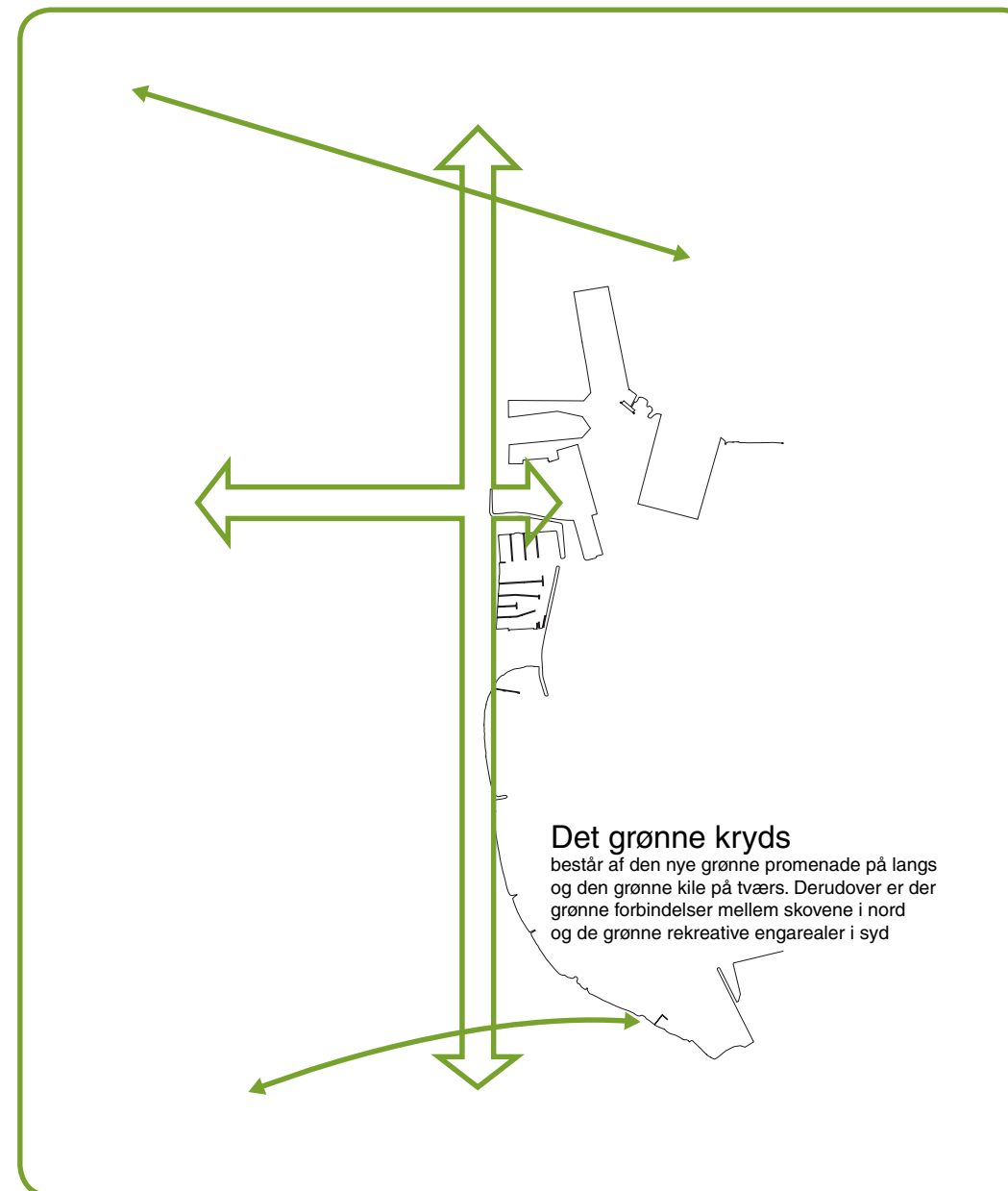
4 HELHEDEN

4.3 DEN GRØNNE STRUKTUR

Den grønne struktur i byen udgøres af et grønt kryds, der binder byens delområder sammen og giver forbindelse til de omkringliggende skove og enge.

Krydset dannes af hhv. den grønne kile fra engarealerne i vest til fjorden i øst og en grøn promenade fra Styrtoft i syd til Løgumklostervej i nord langs Kystvej, Skibbroen og H.P. Hanssens Gade (se nedenstående diagram).

Langs det gamle jernbanetracé syd for Kathale etableres en grøn bufferzone med stiforbindelse til Jørgensgård Skov. Langs tracéet fra 'Banegården' og vestpå etableres ligeledes en grøn stiforbindelse (se diagram på modstående side).



Den grønne kile

Som tidligere nævnt udpeges den grønne kile som en kultur- og fritidsakse i byen.

Fritids- og sportsaktiviteterne vest for Dr. Margrethes Vej ligger umiddelbart uden for helhedsplanens afgrænsning og bevares i deres nuværende form som et attraktivt fritidstilbud.

Slotsparken foreslås disponeret i overensstemmelse med 'Masterplan for Brundlund Slotspark', der er udarbejdet i 2008. Her placeres kulturelle og rekreative aktiviteter samt offentlige funktioner som bibliotek og turistinformation.

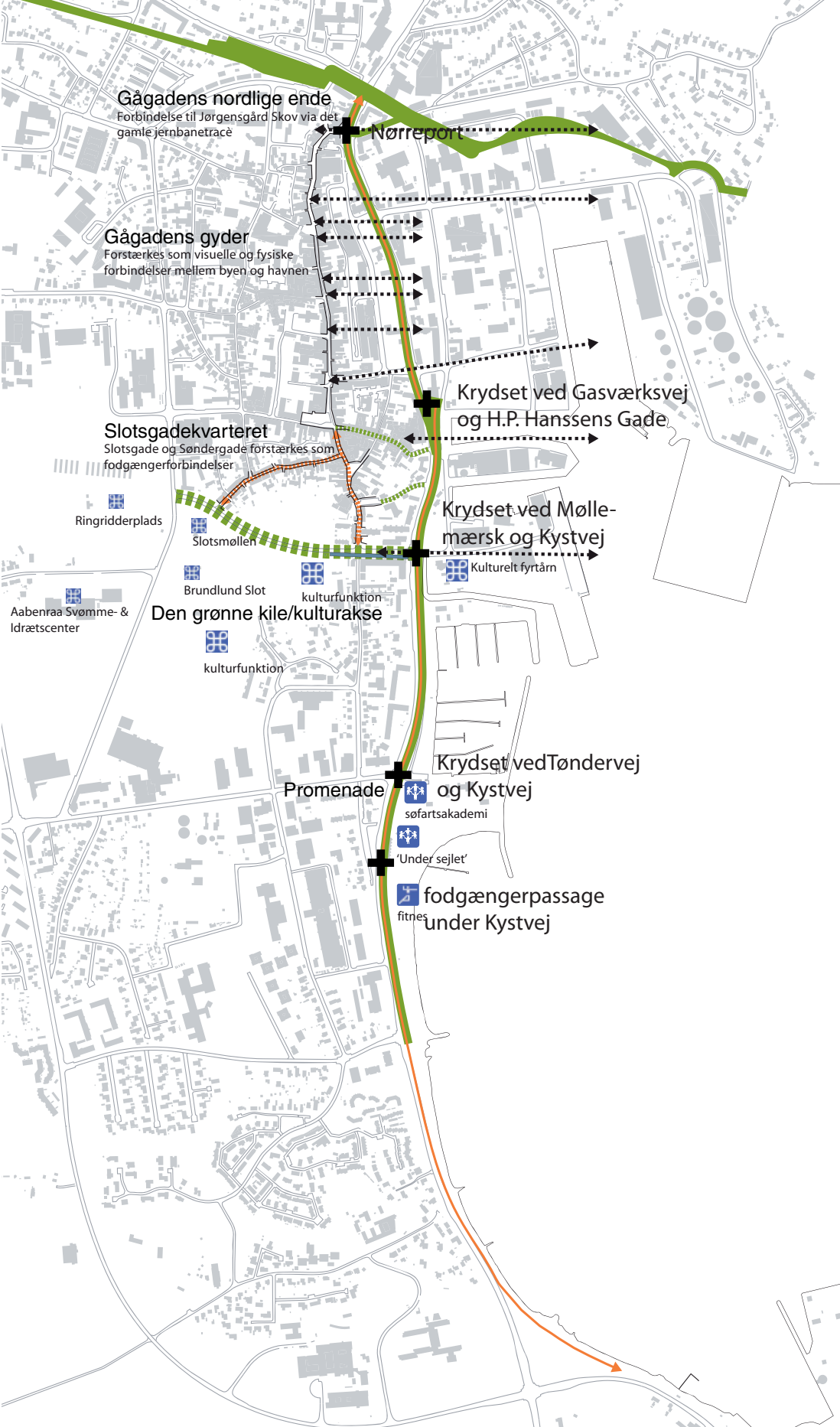
For at forlænge og understrege den grønne kile helt ud til vandet, foreslås det, at Møllemærsk begrønnes yderligere på den sidste strækning fra den tidligere Bygma-grund til Kystvejen. Ligeledes foreslås en åbning af åen på denne strækning for at opnå en tæt kontakt til vandet og det nye kanalmiljø omkring åens udløb. Vejprofilen ændres, så bløde trafikanter, vejtræer og vand opprioriteres.

Den grønne kiles stisystemer skal koble sig på midtbyen og de rekreative havnearealer.

Promenaden

Den grønne kile kobles med den nord-sydgående promenade i krydset ved Møllemærsk og Kystvej. Den eksisterende strandpromenade har i dag allerede optimale dimensioner med plads til cykelsti, fortov og træække. Dette foreslås opgraderet med ny belægning, nyt byinventar og en forlængelse af træækken mod nord og syd. Det er også langs strandpromenaden, der kan placeres forskellige store og små kulturelle funktioner som udsigtstov, udendørs fitnessanlæg, aktivitetsplads og lignende, som kan opfordre til bevægelse, leg og ophold. På den måde er det intentionen, at der også via oplevelser skabes en sammenhæng mellem promenaden og den grønne kile (se diagram på modstående side)

SAMMENHÆNGE OG FORBINDELSER 1:25.000



Fodgængerpassage under Kystvej



Enden af gågaden ved Nørreport



Passage fra gågaden til H.P. Hanssens Gade

REFERENCER



Kombineret promenade og løbebane • Helsingborg, Sverige



Tydeligt markeret cykelbane • København



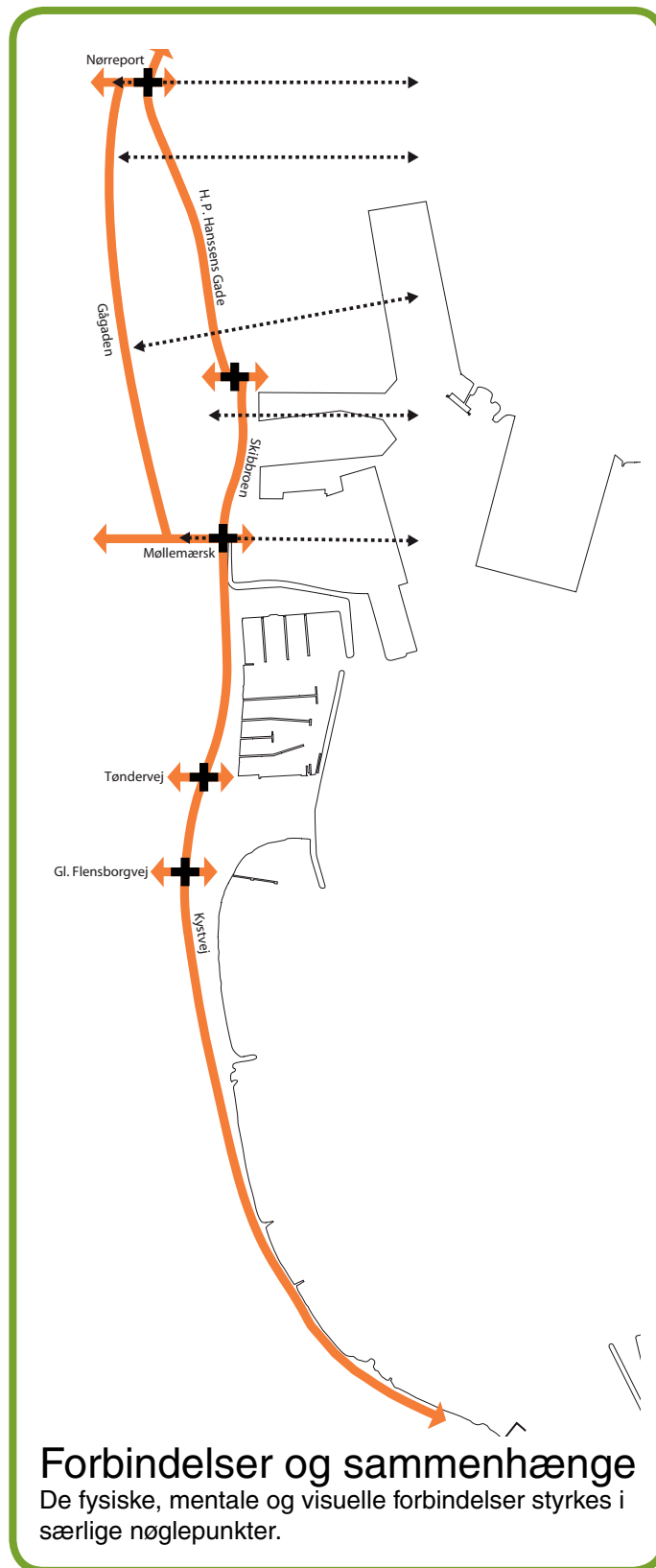
Fodgængere med 1. prioritet • LA, USA



Alternativ opstribning af fladen • London

4 HELHEDEN

4.4 SAMMENHÆNGE OG FORBINDELSER



Fysiske, visuelle og mentale forbindelser og sammenhænge

Det er et væsentligt fokus for helhedsplanen at styrke forbindelser og sammenhænge mellem byen og vandet, både på langs og på tværs. Det gælder de fysiske forbindelser som for eksempel mulighederne for at komme godt og sikkert over de trafikerede veje eller den måde, man via skiltning og andet 'ledes' fra eksempelvis lystbådehavnen og op i midtbyen.

Det gælder også de visuelle forbindelser, altså kig og sigtelinjer, fx fra gågaden ud over havnen og vandet eller den anden vej fra havnen op over byen og de mentale forbindelser, altså måden hvorpå Aabenraa lagrer sig i bevidstheden som en by ved havn og fjord – både hos de mennesker, der bor og færdes i byen til dagligt, og hos de mennesker, der kommer til byen som gæster.

Et godt eksempel på manglende fysisk (og mental) sammenhæng er, at sejlere, der ankommer til lystbådehavnen i dag, har problemer med at finde Aabenraa midtby. De får i stedet bevæget sig ud af Tøndervej uden at møde byens mange attraktioner og tilbud og ender med at rejse fra byen med et billede af en smuk ankomst til en by uden midtby.

De visuelle forbindelser handler i høj grad om at bevare 'fortællingen' om, hvordan byen hænger sammen og forholder sig til det omkringliggende – med særligt fokus på fjorden. Det gælder både de historiske fortællinger og de fremtidige, og det handler helt konkret om, at man skal kunne se havnen og fjorden og vand-spejlet, når man bevæger sig rundt i byen, og at man skal kunne se byen når man bevæger sig rundt på havnen eller langs vandet.

Helhedsplanen sætter fokus på både de fysiske, de visuelle og de mentale forbindelser og sammenhænge mellem byen og havnen/vandet og mellem de enkelte delområder ved at foreslå indgreb udvalgte steder i byen.

Promenaden

Promenaden foreslås som tidligere nævnt opgraderet og renoveret med et sammenhængende udtryk hele vejen fra Styrtom til Løgumklostervej. På den måde styrkes den langsgående sammenhæng mellem midtbyen, den grønne kile og de rekreative havnearealer.

Langs den sydlige del af promenade placeres en række kulturfunktioner som en naturlig forlængelse af kulturaksen i den grønne kile. Mod vest dyrkes sport- og fritidsaktiviteter, omkring slotsparken findes de kulturhistoriske institutioner og ved vandet i øst koncentrerer de maritime kulturfunktioner. Således foreslås et nyt Søfartsmuseum eksempelvis placeret ved Mølleåens udløb.

Slotsgadekvarteret

For at fuldende forbindelsen fra gågaden med torve og pladser til den grønne kile foreslås Slotsgade og Sønderport forstærket som fodgængerforbindelser med ny belægning og nyt byinventar – gerne med en grøn karakter. Ligeledes begrønnes og forstærkes de tværgående forbindelser ad Skibbrogade og Nyvej, så der skabes en naturlig kontakt mellem gågadesystemet og promenaden.

Overgange på tværs

En væsentlig problemstilling i dag er de bløde trafikanters muligheder for at krydse den trafikerede H.P. Hanssens Gade, Skibbroen og Kystvej og derved komme fra midtbyen til lystbådehavnen og stranden på forsvarlig vis.

Helhedsplanen udpeger et antal fokuspunkter langs vejforløbet, hvor de bløde trafikanter opprioriteres og sikres en sikker og nem passage på tværs.

Gågadens nordlige ende

Ét af de udvalgte punkter ligger for enden af gågaden ved Nørreport, som bliver en vigtig forbindelse over til byområdesområderne nord for Kilen og videre ad den grønne forbindelse til Jørgensgård Skov.

Krydset ved Gasværksvej og H.P. Hanssens Gade

Et andet fokuspunkt er mødet mellem H.P. Hanssens Gade og Gasværksvej. Her mødes den fredeliggjorte H.P. Hanssens Gade, den nordlige del af Gasværksvej, som betjener det nye detail- og erhvervsområde, og Skibbroen, som betjener gennemgående trafik fra syd (se nærmere beskrivelse i afsnittet om infrastruktur). Disse trafikårer møder her promenaden, og det er derfor vigtigt at sikre et naturligt og sikkert flow for gående og cyklister.

Krydset ved Møllemærsk og Kystvej

Overgangen ved Møllemærsk og Kystvej samt ved Tøndervej og Kystvej er ligeledes vigtige fokuspunkter, hvor det skal sikres, at fodgængere og cyklister – på tværs såvel som på langs – sikres optimale vilkår i form af trafikregulering, brede og tydeligt markerede overgange og gennemløbende fodgænger- og cykelstier på tværs af vejen (se diagram og referencefotos på modstående side).

Visuelle forbindelser i de nye omdannelsesområder

De nye omdannelsesområder i den nordlige del af byen afgrænses på fjordsiden af erhvervshavnen. Disponeringen af områderne og bebyggelserne bør sikre visuelle forbindelser i form af kig og sigtelinjer til erhvervshavnen og hvor muligt til vandet for at understrege historien om områdets placering og tidligere brug.

I området nord for den grønne forbindelse til Jørgensgård Skov er det vigtigt at sikre såvel fysiske som visuelle forbindelser til den grønne forbindelse fra bebyggelsen – såvel fra erhvervsbebyggelserne som fra boligerne.



- omdannelsesområder
- eksisterende grønne rum
- nye grønne rum
- foreslåede havneudvidelser
- centrale byrum
- forstærkede forbindelser
- primære fodgængerforbindelser
- grønne forbindelser
- + vigtige krydsningspunkter
- rute for tung trafik til havn og midtby
- primær trafikåre
- anden trafikåre
- sivegade
- intern havnetrafik
- P principiel placering af parkering
- ⊞ eksist. aktivitet/attraktion
- ⊞ ny aktivitet/attraktion

REFERENCER



Bymiljø langs kajkanten • Helsingborg, Sverige



Alternativer funktioner • Kbh, Danmark



Kontraster mødes • Aalborg, Danmark



Havn og fritid • København, Danmark

ERHVERVSHAVNEN 1:10.000

4 HELHEDEN

4.5 HAVNEN

Erhvervshavnen

Erhvervshavnen huser et stort antal virksomheder, hvoraf mange har direkte relation til havnen. Derudover er der mange virksomheder på havnen, som ikke er direkte havnerelaterede. Disse virksomheder er koncentreret i områderne nord for Kilen og omkring Gasværksvej.

Hvor det er et klart ønske fra både byen og havnen, at erhvervshavnen fortsat skal kunne eksistere og udvikle sig, er det samtidigt tydeligt, at arealerne, som er kendetegnet ved ikke-havnerelateret erhverv, på sigt med fordel kan overgå til byformål (se mere herom i afsnittet om omdannelsesområder).

Afgrænsning af erhvervshavnen

Den fremtidige nordlige afgrænsning af erhvervshavnen defineres dermed af Kilen. Mod vest og midtbyen trækkes grænsen mellem Gasværksvej og Mellemvej og videre ad Havnevej og Skibbroen.

Næsten hele området omkring Sønderjyllandskajen er inkluderet i erhvervshavnen. Mod øst går grænsen som i dag ved Lindsnakkevej.

Udvikling af erhvervshavnen

Mulighederne for forbedring og udvidelse af erhvervshavnen er et af helhedsplanens centrale temaer. Omdannelsen af de mindre tidssvarende havnearealer mod nord og vest til byformål skal modsvares af muligheden for at udvikle og udvide havnen, så den fortsat kan gøre sig gældende som erhvervshavn.

Helhedsplanen viderefører de af havnen tidligere skitserede ideer om en sydøstlig udvidelse af erhvervshavnen ved Strandvej – ud i fjorden. Udvidelsens form, omfang og placering er ikke nærmere vurderet, så den oprindeligt skitserede løsning er optaget i helhedsplanen uden ændringer. Udvidelsen er primært vist som en mulighed, der bør fastholdes for det tilfælde, at behovet og den forretningsmæssige basis for udvidelsen opstår i fremtiden.

Ud over udvidelsen mod sydøst, foreslår helhedsplanen også, at den nordlige del af Nyhavn kan opfyldes, eventuelt i kombination med en udvidelse af havnebassinet mod øst. Opfyldningen af den nordligste del af Nyhavn vil dels gøre havnen lettere at vedligeholde (i den nordligste del af Nyhavn er der i dag problemer med tilsanding), dels udvide havnens landareal. Endeligt vil det gøre det muligt at etablere en ny øst-vestgående vejforbindelse, så intern havnetrafik ikke længere er afhængig af Kilen, som også har en funktion for den ikke-havnerelaterede trafik – en funktion, der ikke bliver mindre af, at arealerne nord for Kilen omdannes til byformål.

Ud over opfyldt af den nordligste del af Nyhavn er der mulighed for en udvidelse af havnebassinet mod øst.

Sydhavnen

Arbejdet med helhedsplanen blev blandt andet igangsat på baggrund af diskussion om Sydhavnens fremtidige udformning og anvendelse.

På baggrund af resultaterne i den gennemførte proces omkring helhedsplanens indhold (jf. afsnit 7) er Sydhavnen bevaret som havnebassin.

Sydhavnen fastholder sin nuværende funktion som havnebassin for lystsejlere, fiskerbåde m.v. Aktiviteterne i Sydhavnen kan evt. specialiseres så det hovedsagligt er de større, ældre både som fiskerbåde og historiske træskibe, som har kajplads her.

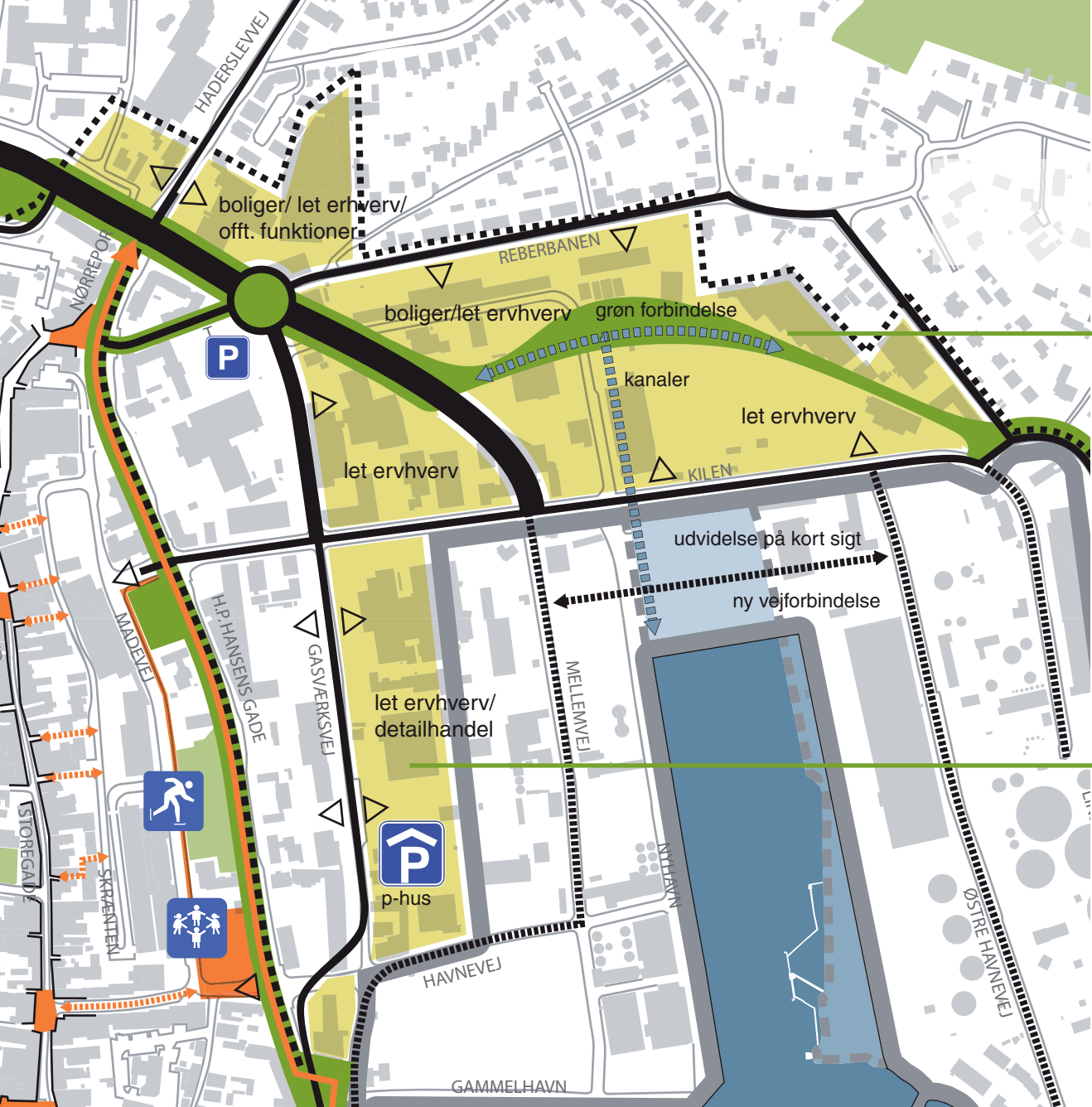
De rekreative havnearealer

Aabenraa Lystbådehavn spiller en vigtig rolle i byens fritidsliv og som turistattraktion. Den har stor værdi, hvad enten man deltager aktivt i livet omkring den eller blot som tilskuer.

En del af byens problemstillinger er som tidligere nævnt, at lystbådehavnens kontakt til midtbyen og den grønne kile er meget utydelig. Det er især svært for besøgende, der kommer via lystbådehavnen, at finde op til Aabenraa midtby og de aktiviteter, seværdigheder og tilbud, der findes her.

Derfor er det, som tidligere nævnt, meget vigtigt, at området omkring Mølleåens udløb styrkes som et centralt omdrejningspunkt for byens møde med vandet. Det er lige netop her 'fortællingen' om Aabenraa som havneby skal formidles, både rent fysisk, visuelt og mentalt. Det kan ske ved at placere et nyt kulturelt fyrtårn som eksempelvis et søfartsmuseum i krydset Møllemærsk og Kystvejen.

Området vest for sejklubberne, der i dag fungerer som parkeringsarealer, udpeges som en potentiel placering af eksempelvis et søfartsakademi, strandpromenade og øvrige sejlsportsrellevante aktiviteter.



OMDANNELSESOMRÅDER 1:10.000



PRINCIPSNIT - nord for Kilen



PRINCIPSNIT - øst for Gasværksvej



Nyanlagte kanaler i omdannet bypark • Llobregat, Spanien



Vand i nyt boligområde i grønne omgivelser • Arnhem, Holland



Grøn bypark i område med erhverv, kultur og offentlige funktioner • Vejle, Danmark



Grønt rum i erhvervsområde • Tyskland



Erhvervsbegyggelse langs kanaler • Aalborg, Danmark

REFERENCER

4 HELHEDEN

4.6 OMDANNELSESOMRÅDER

De nye byomdannelsesområder

Arealerne nord for Kilen rummer som nævnt primært ikke-havnerelaterede virksomheder og er, som havnedriften ser ud i dag, ikke længere aktuelle for erhvervshavnen. Disse foreslås derfor overført til byomdannelsesområder. Det samme gør sig gældende for områderne omkring Gasværksvej.

Omdannelsesområderne tættest på erhvervshavnen vil naturligvis være påvirkede af havnen og havnedriften. Fx vil nogle af områderne være belastede af støj og støv. Det betyder, at de funktioner, det vil være muligt at lokalisere i de enkelte områder vil afhænge af, hvordan havnedriften udvikler sig. Det er eksempelvis svært at forestille sig boliger som nærmeste nabo til erhvervshavnen.

Nordøst for Løgumklostervej

Området nordøst for Løgumklostervej ved Haderslevvej ligger ved ankomsten til byen for enden af gågaden og foreslås disponeret i en bymæssig skala, der danner et veldefineret ankomstrum til byen. Stueetagen kan bruges til offentlige institutioner, kulturfunktioner og let erhverv, og de øvrige etager kan udnyttes til boliger.

Området omfatter bl.a. den tidligere Cimbria-grund, som er udpeget til at rumme en ny vejføring og et nyt infrastrukturelt knudepunkt for adgangen til byen og havnen.

Nord for Kilen

Området mellem Kilen og Reberbanen ligger mellem et eksisterende boligområde mod nord, havnens arealer mod syd og midtbyen mod vest. Området gennemskæres i den østlige del af den nye adgangsvej til havnen.

Området inddeles i to delområder af en grøn forbindelse, der skal rumme stiforbindelser mellem midtbyen og Jørgensgård Skov (se diagram på modstående side).

Nord for den grønne forbindelse, kan området anvendes til en blanding af boliger og let erhverv. Området foreslås disponeret således, at den østlige del tættest på erhvervshavnen samt den vestlige del tættest på den nye adgangsvej udlægges til let erhverv i op til 4 etager, for at danne en bufferzone mod de mere miljøfølsomme boliger.

Således er det primært den centrale del, der må anvendes til boligformål kombineret med let erhverv. Eksempelvis i form af offentlige og udadvendte funktioner, så der opstår et samspil mellem områdets funktioner og indbyggere.

Området syd for den grønne forbindelse bør betragtes som en helhed og disponeres

således, at bygningerne koncentrerer sig i kanterne af området ud mod den grønne forbindelse, den nye adgangsvej og Kilen, så der opstår en veldefineret kant mod omgivelserne – en kant, der fremstår åben og udadvendt.

Parkering og andet oplag placeres centralt i bebyggelsen. For at undgå for markante slagskygger mod den grønne forbindelse må bebyggelsen langs den ikke overstige 2 etager. Langs Kilen må der bygges i op til 4 etager for at kunne matche erhvervshavnens store skala og sikre udsigt fra bygninger langs Kilen (se 'PRINCIPSNIT - nord for Kilen' på modstående side).

Generelt for det samlede omdannelsesområde gælder, at det skal udformes med en udpræget grøn karakter, og at der skal arbejdes med vand i form af kanaler med forbindelse ned til Nyhavn.

Der er adgang til området fra nord ad Reberbanen, fra syd ad Kilen. Den vestlige del betjenes af Gasværksvej og Kilen.

Øst for Gasværksvej

Området øst for Gasværksvej udgør en bufferzone mellem havnen og byen og må anvendes til detailhandel og let erhverv i 3-4 etager. Der er adgang til området fra Gasværksvej.

Området skal disponeres således, at den højeste del af bebyggelsen placeres langs Gasværksvej og derved er med til at skabe et veldefineret gaderum. Parkering og adgang til bebyggelsen skal ske centralt fra med kun enkelte adgangsveje fra Gasværksvej.

De nederste etager skal primært rumme detailhandel og fremstå åbne og udadvendte for at sikre liv og aktivitet mod Gasværksvej og midtbyen og mod den centrale fordelingsvej (se 'PRINCIPSNIT - øst for Gasværksvej' på modstående side).

Syd for Havnevej opstår en ny grund, når Gasværksvej omlægges i mødet med H.P. Hanssens Gade. Denne grund kan eksempelvis udnyttes som en alternativ placering af et nyt p-hus eller til offentlige funktioner. Uanset funktion bør en eventuel bygning fremstå med høj arkitektonisk kvalitet med en åben og gerne grøn karakter.



MIDTBYENS RUM 1:10.000

- omdannelsesområder
- eksisterende grønne rum
- nye grønne rum
- foreslåede havneudvidelser
- centrale byrum
- forstærkede forbindelser
- primære fodgængerforbindelser
- grønne forbindelser
- + vigtige krydsningspunkter
- rute for tung trafik til havn og midtby
- primær trafikåre
- anden trafikåre
- sivegade
- intern havnetrafik
- P principiel placering af parkering
- ⊞ eksist. aktivitet/attraktion
- ⊞ ny aktivitet/attraktion



Effektbelysning i fladen • Japan



Vandspejl med sten • Danmark



Skulpturelle siddemøbler • Kolding, Danmark



REFERENCER

Vand til ophold og leg • Thisted Havnetorv, Danmark

4 HELHEDEN

4.7 MIDTBYEN



Markedspladsen – 'Maden' – og midtbyen

'Maden', der ligger på fladen for foden af skrænten op til gågaden, foreslås omdannet til et byrekreativt område i den centrale del af byen. Området ligger som indgangen til midtbyen for mange besøgende, der ankommer i bil og skal finde en parkeringsplads i området, og bør derfor fremstå som en helhed, der byder velkommen og viser byens liv og aktivitet. Helhedsplanen foreslår en række tiltag, der beskrives i de nedenstående afsnit.

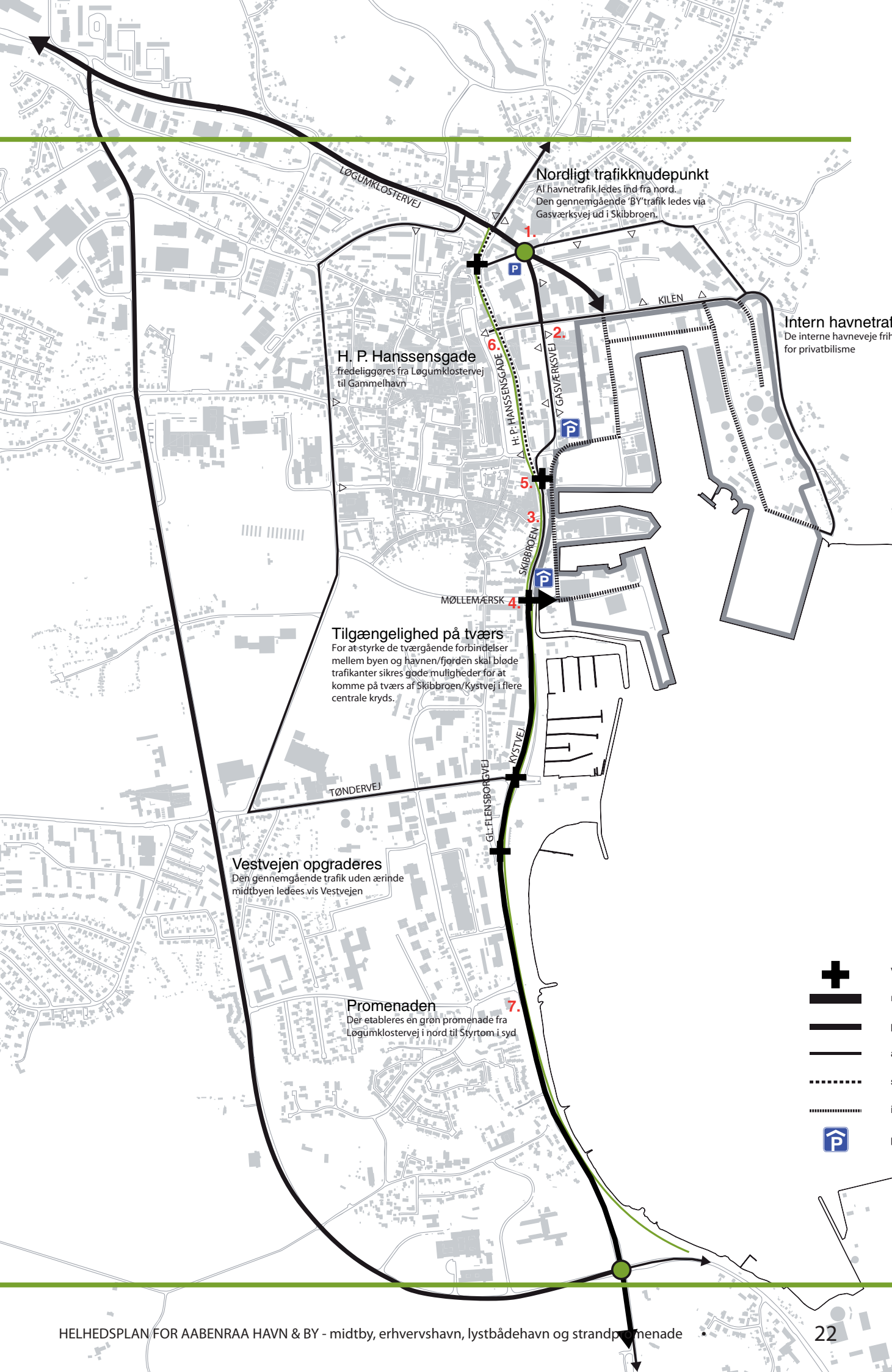
Markedspladsen friholdes for parkering og omdannes til et nyt bytorv – en kombination af en 'præsenter'-plads, der byder velkommen og en aktivitetsplads til dagligdagens såvel som specielle arrangementers aktivitet og liv. Her kan for eksempel etableres et vandbassin med siddetrin, ny belægning, belysning og beplantning. Pladsen skal være med til at formidle sammenhængen mellem gågaden og promenaden langs H.P. Hanssens Gade via de forskellige passager.

Parkeringspladsen i den nordlige ende af 'Maden' omdannes til et rekreativt byrum med en bymæssig og rå karakter, der har fokus på leg og bevægelse. Der etableres erstatningsparkering centralt i byen.

Vand i form af bassiner, vandspejle og lign. indarbejdes som et generelt tema på byens større torve og pladser. Vandet skal tilføje liv og miljø og skabe en bevidsthed om nærheden til vandet.

De tværgående gader mellem H.P. Hanssens Gade og Sønderport skal begrønnes for at understrege forbindelse til promenaden. Passagerne mellem gågaden og Skrænten understreges ligeledes – eksempelvis med belægning og belysning (se diagrammet på modstående side).

INFRASTRUKTUR 1:25.000



REFERENCER



Vejprofilen tilgodeser fodgængere med bred midterhelle og brede fortorve • Aalborg, Danmark



Bredt fodgængerfelt og midterhelle • Boston, USA



Overgang markeret i belægningen • Århus



Dobbelt træækker begrønner og afskærmer mod vejen • Glostrup, Danmark

4 HELHEDEN

4.8 INFRASTRUKTUR

Adgang til erhvervshavnen

Løgumklostervej, og dennes forlængelse henover Cimbria-grunden og langs det tidligere jernbanetracé, udpeges som primær vejadgang for den tunge trafik til havnen. Der bliver sekundær vejadgang til havnen sydfra ad Flensborgvej og Kystvej indtil Søndre Havnevej.

Den interne trafik på erhvervshavnen friholdes for privatbilisme for at sikre en effektiv trafikafvikling for erhvervshavnens brugere.

Kilen vedbliver at være hovedfærdselsåre mellem erhvervshavnens østlige og vestlige del og er samtidig adgangsvej til de nye byområdesområder lige nord for Kilen. Det er således en udfordring at vejen både er en intern havnevej og adgangsvej for privatbilisme og ærindekørsel til de nye byudviklingsområder.

Krydset mellem Løgumklostervejs forlængelse og Reberbanen vil blive et trafikalt knudepunkt, da dette med vejadgangen til havnen bliver et fembenet kryds.

Nord-sydgående trafik i byen

1. Fra det nye kryds mellem Løgumklostervejs forlængelse og Reberbanen vil der blive adgang til Gasværksvej, som sammen med Skibbroen og Kystvejen bliver den primære adgang for nord-sydgående trafik i byen.
2. Gasværksvej skal føde det nye erhvervsområde samt det eksisterende område ved rutebilstationen. På dette stykke bliver vejprofilet derfor dimensioneret og indrettet til primært bil- og lastbiltrafik.
3. Når man bevæger sig fra Gasværksvej over i Skibbroen, ændrer vejprofilet og karakteren sig markant. Der sikres god tilgængelighed for cyklister og gående på tværs af vejen i form af flere udvalgte overgangsmuligheder, og på langs af vejen i form af cykelstier adskilt fra kørebanen. Dette gøres for at skabe en god kontakt og sammenhæng mellem midtbyen og de rekreative havneområder, og for at opfordre til at trafik uden ærinde i midtbyen, vælger at køre udenom ad Vestvejen, som foreslås opgraderet.

Tilgængelighed på tværs

4. Krydset mellem Skibbroen og Mølleærsk, hvor den grønne kile løber på tværs, er et centralt fokusområde i forhold til at sikre en god sammenhæng mellem midtby, grøn kile og de rekreative havneområder. Krydset skal udformes på en måde, der sikrer, at fodgængere og cyklister opprioriteres og har en sikker og nem passagemulighed over vejen.

Det er her, byen og erhvervshavnen mødes. Erhvervshavnen er en vigtig del af byen og fortællingen om den. Derfor er det vigtigt, at fodgængere – turister og besøgende især – kan komme i nærheden af og opleve den aktive erhvervshavn og dens rå og spændende havnemiljø. Dette skal selvfølgelig ikke ske på bekostning af erhvervshavnens funktionalitet eller besøgendes sikkerhed.

5. Mødet mellem H.P. Hanssens Gade og Skibbroen er ligeledes et af de steder, hvor der skal særligt fokus på de bløde trafikanters muligheder for at krydse vejen. Dette sted er ligeledes centralt i forhold til at sikre en god sammenhæng mellem midtbyen og havneområdet generelt. Krydset skal udformes, så de bløde trafikanter sikres, samtidig med at krydset skal kunne håndtere trafikken på en tilfredsstillende måde.

H.P. Hanssens Gade

6. H.P. Hanssens Gade omlægges til en 'sivegade' med fokus på tilgængelighed og adskillige gode forbindelser på tværs af vejen for bløde trafikanter. Der skal være smalle kørebaner og brede overgange, der udformes, så fodgængere prioriteres højest.

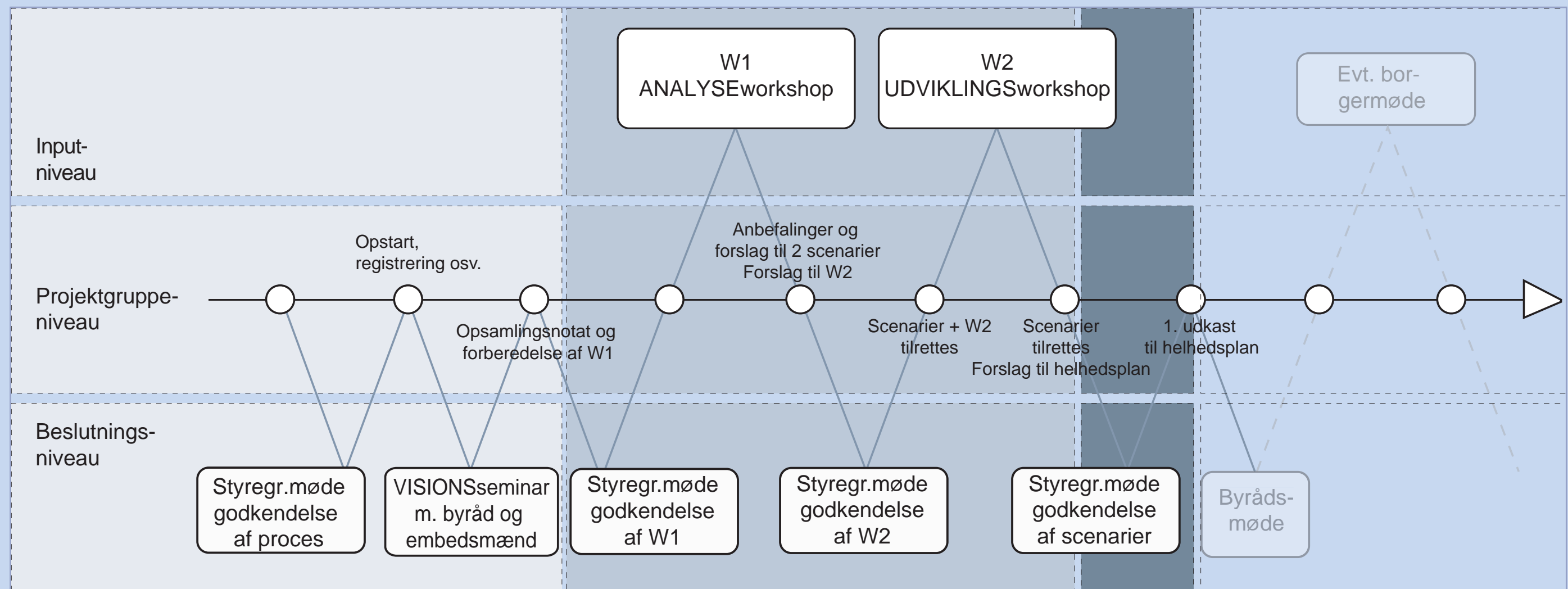
For at understrege den gode tilgængelighed for bløde trafikanter kunne gaden fredeliggøres, så det eksempelvis kun er ærindekørsel, der er tilladt. 'Sivegaden' afgrænses af Løgumklostervej i nord og Gammelhavn i syd.

7. Som en del af det samlede promenadeforløb, der strækker sig fra Løgumklostervej i nord til Styrptom i syd, etableres en promenade på vestsiden af H.P. Hanssens Gade. Denne promenade bliver et vigtigt 'ben' i det grønne kryds, der udgør byens grønne struktur.





Procesdiagram - viser de tre niveauer. Workshops, projektgruppemøder og møder i styregruppen



5 PROCESSEN

5.1 INDDRAGELSE

Inddragelsesproces

Der er blevet afholdt to workshops i forbindelse med udviklingen af helhedsplanen. Omkring 70 borgere, interessenter, aktører, embedsmænd og politikere har været med til at give input til arbejdet, og resultatet er i høj grad deres fortjeneste.

Forløbet har været tilrettelagt i en fokuseret proces i tre niveauer med det formål at:

- Sikre det nødvendige input til arbejdet med Helhedsplanen fra lokale 'eksperter'
- Skabe dialog om udviklingen af helhedsplanen
- Sikre et bredt ejerskab til planen hos de mennesker der skal være med til at føre den ud i livet (borgere, interessenter og aktører, politikere og embedsmænd)
- Sikre en klar rolle- og ansvarsfordeling mellem de involverede parter

Diagrammet til venstre viser forløbet i sin helhed. De tre niveauer består af et input-niveau, et projektgruppe-niveau og et beslutnings-niveau.

Input-niveauet

Input-niveauet har bestået af en følgegruppe med ca. 70 deltagere (borgere, interessenter og aktører, politikere og embedsmænd fra de berørte forvaltninger), som alle repræsenterer forskellige interesser i midtbyen og på erhvervshavnen og lystbådehavnen.

Følgegruppens opgave har været at levere input til planen, analysere områdets styrker, svagheder, udfordringer og muligheder, komme med ideer til udviklingen og være med til at kvalificere scenarierne undervejs i processen. Følgegruppen har deltaget i begge workshops.

Projektgruppe-niveauet

Projektgruppen har bestået af medarbejdere fra de berørte afdelinger og fra NIRAS Konsulenterne.

Projektgruppens opgave har været at planlægge, gennemføre og opsamle på workshopforløbet, at udarbejde materiale til processen og til helhedsplanen og at komme med anbefalinger til styregruppen og den endelige indstilling til byrådet.

Beslutnings-niveauet

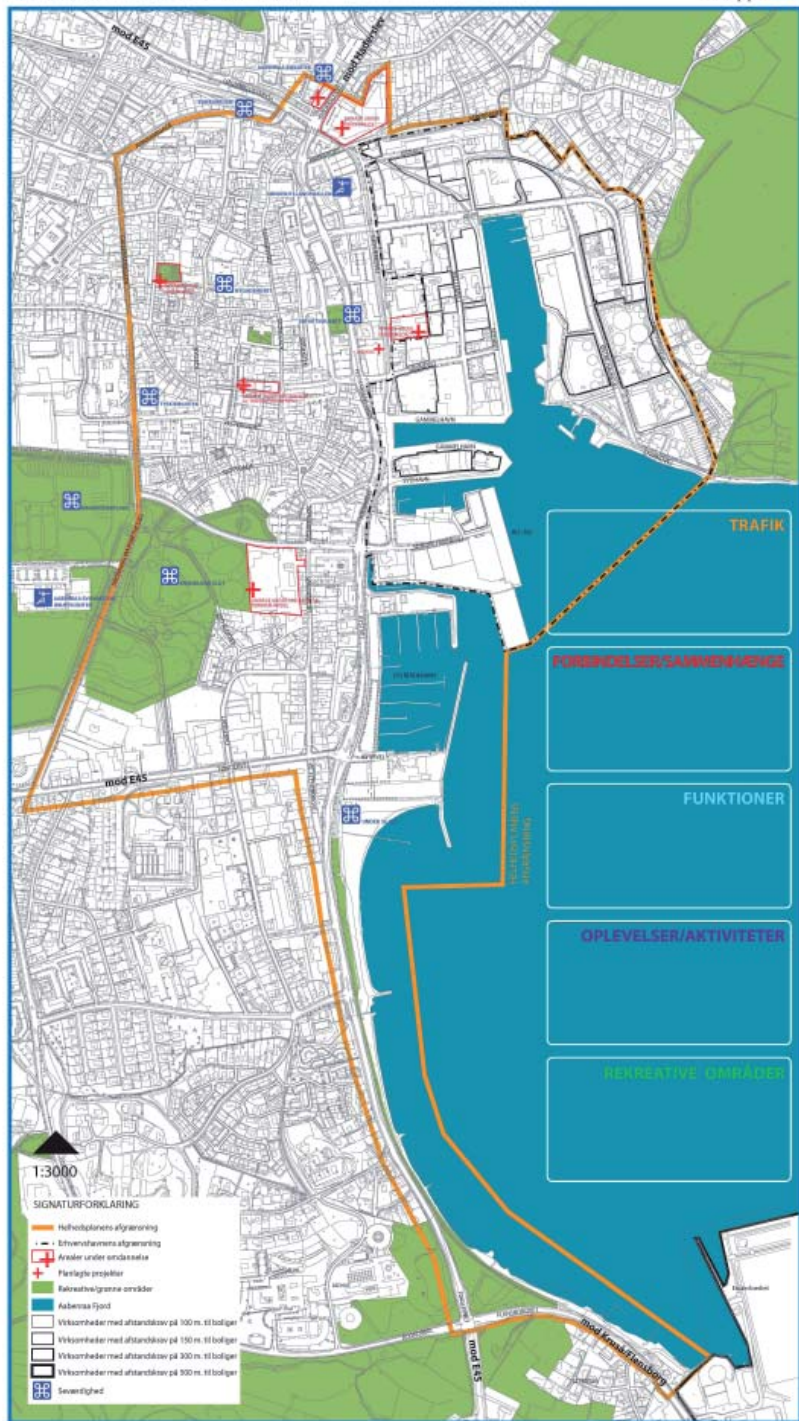
Beslutningsniveauet har bestået af en styregruppe med udvalgsformænd og embedsmænd og i sidste ende af Byrådet.

Styregruppens opgave har været at udstikke pejlemærker for processens forløb på baggrund af input og anbefalinger fra de to øvrige niveauer. Byrådets opgave har været at træffe den endelige beslutning om helhedsplanens indhold og retning.

ANALYSEworkshop 15. april 2009

Helhedsplan for Aabenraa Havn og By

Gruppe **2**



Spilleplade til W1 - analyseWORKSHOP

Funktioner (erhverv, boliger, offentlig service)

Funktioner fungerer godt

Eksempelbegrundelse

Spillebrikker til W1

Rekreative områder

Rekreative områder fungerer godt

Eksempelbegrundelse

Trafik (sejle anfordringer og overgang)

Trafik fungerer godt

Eksempelbegrundelse

Gode idéer

Eksempelbegrundelse

Oplevelser og aktiviteter (kulturelle aktiviteter)

Oplevelser og aktiviteter fungerer godt

Eksempelbegrundelse

Forbindelser og sammenhænge

Forbindelser og sammenhænge fungerer godt

Eksempelbegrundelse

Spilleregler

1. halvleg – Analyse

FORMÅL: Formålet med spillets 1. halvleg er at give deltagerne mulighed for at analysere områdets styrker og svagheder i fællesskab.

- 2 min Velkomst
- 5 min Præsentationsrunde
- 5 min Introduktion til spillets 1. halvleg
- 10 min Individuel refleksion. "Hvad fungerer godt, og hvad fungerer dårligt inden for temaer: Trafik, Sammenhænge & forbindelser, Funktioner, Oplevelser & aktiviteter og Grønne områder?" Deltagerne udfylder maks. 3 spillebrikker og begrundes deres "valg"
- 35 min Videndeling. Deltagerne sætter efter brikker på spillepladen og fortæller kort, hvad de har skrevet på brikkerne og hvorfor. Temaopdelt videndeling, først alle terner, dernæst alle sammenhæng
- 3 min Bordformanden runder af

2. halvleg – Udvikling

FORMÅL: Formålet med spillets 2. halvleg er at give deltagerne mulighed for at komme med konkrete ideer til områdets udvikling.

- 1. runde – Udviklingsmuligheder og konkrete idéer
- 3 min Introduktion til spillets 2. halvleg
- 10 min Individuel refleksion. Konkrete idéer til udviklingen: "Hvad skal der til for, at det, der fungerer dårligt, kan komme til at fungere godt, og for at det, der fungerer godt, kan komme til at fungere endnu bedre?" Deltagerne udfylder maks. tre spillebrikker og begrundes deres "valg"
- 25 min Videndeling. Deltagerne sætter efter brikker på spillepladen og fortæller kort, hvad de har skrevet på brikkerne og hvorfor
- 2. runde – Debat og prioritering
- 20 min Hver gruppe får udleveret tre prioriteringskort (3.000/5.000/10.000) og skal i fællesskab prioritere det/de vigtigste indsatsområder/projekter og begrunde deres valg på prioriteringskortene
- 2 min Bordformanden runder af

NIRAS Konsulenterne

Spilleregler til W1



FOTO fra W1

5 PROCESSEN

5.2 WORKSHOPFORLØBET

Workshopforløbet

Som input til helhedsplanen har der været afholdt en ANALYSEworkshop og en UDVIKLINGSworkshop, hver med 60-70 deltagere. De to workshops blev afholdt på Aabenraa Rådhus onsdag den 15. april 2009 kl. 17-21 og tirsdag den 26. maj 2009 kl. 17-21.

Herunder beskrives de to workshops med formål, indhold og en sammenfatning af resultaterne.



W1 – ANALYSEworkshop. Onsdag den 15. april 2009

Formålet med W1 var at kortlægge og analysere områdets styrker og svagheder sammen med følgegruppen.

Workshoppen blev indledt med oplæg om Aabenraa havn og by og et oplæg om de nuværende trafikforhold.

Selve analysearbejdet foregik i syv grupper med 8-9 deltagere og en bordformand i hver gruppe. Arbejdet var tilrettelagt som et SPIL på en spilleplade, der viste et kort over helhedsplanens område. Deltagerne blev guidet gennem spillet ved hjælp af spilleregler og spillebrikker.

Opgaven var at analysere områdets styrker og svagheder inden for en række temaer som: 'trafik', 'forbindelser & sammenhænge', 'funktioner', 'oplevelser & aktiviteter' og 'rekreative områder'. Derudover skulle deltagerne i fællesskab vurdere udviklingsmulighederne og komme med forslag og konkrete ideer til udviklingen og afslutningsvis prioritere mellem disse forslag og idéer.

Workshoppen havde i alt 70 deltagere. Ud over byrådspolitikere, styregruppen og embedsmænd fra de berørte forvaltninger deltog interessenter, aktører og ildsjæle fra områdets forskellige foreninger og organisationer.

Resultaterne

Nedenfor beskrives resultaterne af den afsluttende prioritering af forslag og ideer sammenfattet under fem overskrifter.

Trafik

Det er en vigtig forudsætning for udviklingen af området, at der udarbejdes en trafikplan for helheden. Adgang for tung trafik til erhvervshavn skal ske via Gasværksvej. H. P. Hanssensgade skal fredeliggøres eller lukkes helt. Vestvejen skal opgraderes, og trafiksikkerheden skal forbedres generelt, blandt andet ved bedre belysning.

Funktioner

Der skal være en klar adskillelse af byfunktioner og erhvervshavn evt ved hjælp af forskellige zoner. Der skal byomdannes nord for Kilen og vest for Nyhavn.

Erhvervshavnen

Sydhavnen skal opfyldes. Fritidsfiskerhavnen flyttes til et andet sted. Al erhvervshavn skal ligge øst for Nyhavn.

Sammenhæng mellem byen og vandet

Byen og vandet skal forbindes via den Grønne Kile på tværs og via Strandpromenaden på langs. Der skal være tværgående stiforbindelser mellem byen og havnen. Markedspladsen skal være et centralt omdrejningspunkt mellem byen og vandet.

Rekreative områder

Den grønne kile skal fortsættes helt ud til havnen. Strandpromenaden skal rumme forskellige rekreative funktioner, og der skal være en oplevelsespark omkring Brundlund Slot

Input til tre scenarier

På baggrund af 'resultaterne' fra W1 blev der udarbejdet tre forskellige scenarier for udviklingen af Aabenraa havn og by.

De tre scenarier: Scenarie 1: HÆNGSEL, Scenarie 2: DEN GRØNNE KILE og Scenarie 3: GASVÆRKSVEJ beskrives på de følgende sider.



5.3 DE TRE SCENARIER

De tre scenarier

Der er nogle grundlæggende forudsætninger/principper, som er fælles for scenarierne. I alle tre scenarier friholdes erhvervshavnen for privatbilisme på de indre havneveje. Cimbria-grunden udnyttes til ny nordlig adgang til byen i alle tre scenarier, og i scenarie 1 og 2 opgraderes Vestvejen, og midtbyen friholdes som udgangspunkt for gennemgående trafik.

Strandpromenaden renoveres og forskønnes i alle tre scenarier.

De tre scenarier adskiller sig i forhold til koblingen af midtby og de rekreative havnearealer, i forhold til den overordnede trafikstruktur og i forhold til erhvervshavnens fremtidige udforming.

Nedenfor gives en oversigtlig gennemgang af indholdet i hvert af de tre scenarier.

Scenarie 1: HÆNGSEL

Det centrale omdrejningspunkt i Scenarie 1: HÆNGSEL er et stort nyt rekreativt byrum 'Hængslet' som danner ramme om koblingen mellem midtbyen og de rekreative havneområder. H.P. Hanssens Gade fredeliggøres og inddrages som en del af pladsen og giver fodgængere 1. prioritet. Søfartsmuseet flyttes til 'hængslet'.

Hængslet bliver byens nye omdrejningspunkt, et urbant miljø med referencer til nærheden til havn og vand, og kan blandt andet indeholde skøjtebane, soppebasin, vandtrappe, multibane, friluftscene etc.

Varetransport og adgang til parkering i midtbyen sker fra nord via Gasværksvej, Rådhusgade og Kilen. Parkering sker på nuværende fladeparkering samt eksempelvis et p-hus ved Havnevej.

Erhvervshavnen udvides mod syd og vest på Sønderjyllandskajen. Trafik til havnen har adgang fra Løgumklostervej i nord og Tøndervej og Kystvej i syd.

Midtbyen friholdes som udgangspunkt for den gennemgående trafik, som ledes via Vestvejen.

Scenarie 2: DEN GRØNNE KILE

Den grønne Kile består af en grøn akse til kulturelle aktiviteter, der sammen med grønne forbindelser kobler byen sammen. Den grønne Kile kan blandt andet indeholde museer, bibliotek, multibane, legepladser, friluftsscener osv.

Der laves et grønt aktivitetsbånd langs lystbådehavnen, og en grøn promenade langs H.P. Hanssens Gade og Kystvej skaber forbindelse mellem byens grønne rum på langs.

Byens torve og pladser begrønnes, og Slotsgade/Søndergade forstærkes som forbindelser til den grønne kile.

RoRo-terminalen flyttes til opfyldt område nord for Nyhavn og på lang sigt til en havneudvidelse syd for Strandvej.

Sønderjyllandskajen bliver til omdannelsesområde med en udpræget grøn karakter i forlængelse af den grønne kile. Trafik til havnen har adgang fra Løgumklostervej i nord.

Tung trafik føres til havnen fra Løgumklostervej i nord hen over Cimbria-grunden og en ny vejadgang langs tidligere jernbanetracé. Gennemgående trafik fra syd ledes uden om midtbyen via Vestvejen ad enten Rugkobbøl eller Tøndervej.

P-arealerne i midtbyen bevares og begrønnes, og der etableres et nyt p-hus ved den nye 'kultur-ø' ved Skibbroen.

Scenarie 3: GASVÆRKSVEJ

H.P. Hanssens Gade lukkes og inddrages til byrekreativ 'bypark', som sammen med en forlængelse af gågaden skal sikre overgangen mellem byen og vandet.

Alting foregår på de bløde trafikanters præmisser. Der skal bruges rå materialer som sten, asfalt, gummi, stenmel, metal og beton. Der skal arbejdes med vand, beplantning og siddepladser/ophold.

Midtbyens torve og pladser fredeliggøres og forskønnes, og der etableres en 'Sports-plads' langs Strandpromenaden ved Lystbådehavnen. Pladsen skal have urban-sports-karakter, der inviterer til fysisk aktivitet.

Strandpromenaden etableres som en løbebane med forskellige sportsaktiviteter – udendørs 'fitnesscenter', tennisbane, basket, beach volley.

Sydhavn fyldes op, og RoRo-terminalen udvides

Tung trafik føres ind til byen/havnen fra nord via Løgumklostervej og fra syd og vest via en ny vej ved Møllemærsk. Gasværksvej bliver den nye nord-sydgående forbindelse, som forsyner midtbyen mod vest og det nye erhvervsområde mod øst.

Der opføres et p-hus i krydset mellem H. P. Hanssensgade og Løgumklostervej med direkte indkørsel fra Løgumklostervej og et nord for Rutebilstationen og på hjørnet mellem H. P. Hanssensgade og Gasværksvej. Der etableres en parkeringsplads på den tidligere BYGMA-grund.

spilleregler

1. HALVLEG_styrker og svagheder

FORMÅL: At give deltagerne mulighed for i fællesskab at analysere, vurdere og kvalificere de tre scenarier.

Deltagerne inddeles i 5 grupper med ca. 12 deltagere i hver. Hver storgruppe inddeles i tre mindre grupper.

1. runde: Analyse

2 min Introduktion til 1. halvleg

7 min Præsentationsrunde

60 min Tre grupper med 3-4 deltagere i hver, bruger hhv. 25, 20 og 15 på hvert scenarie.

Opgaven er i fællesskab at analysere og vurdere STYRKER og SVAGHEDER ved hvert scenarie, set i forhold til de centrale temaer: Infrastruktur/Forbindelser & sammenhænge/Byrum & rekreative områder/Byomdannelse, og notere dette på analysekortene sammen med forslag til forbedringer.

1 min Bordformanden runder af.

2. HALVLEG_prioritering

FORMÅL: At prioritere scenarierne 1-2-3 og begrunde prioriteringerne.

Deltagerne arbejder i de samme store og små grupper som før.

1. runde: prioritering i små grupper

2 min Introduktion til 1. runde

18 min deltagerne skal nu (i de samme små grupper som før) prioritere de tre scenarier 1-2-3. Prioriteringen skal begrundes på prioriteringskortene.

2. runde: prioritering i storgrupper

5 min Introduktion til 2. runde

15 min Hver gruppe har nu 5 min til at præsentere sin prioritering + begrundelse for resten af storgruppen. Storgruppen skal finde frem til en fælles prioritering 1-2-3. Der skal udfyldes et fælles prioriteringskort.

5 min Bordformanden samler op og runder af.

3. runde: fælles opsamling

15 min En person fra hver storgruppe præsenterer "resultaterne" fra storgruppens prioriteringer.

Spilleregler fra W2

Scenarie 2: DEN GRØNNE KILE

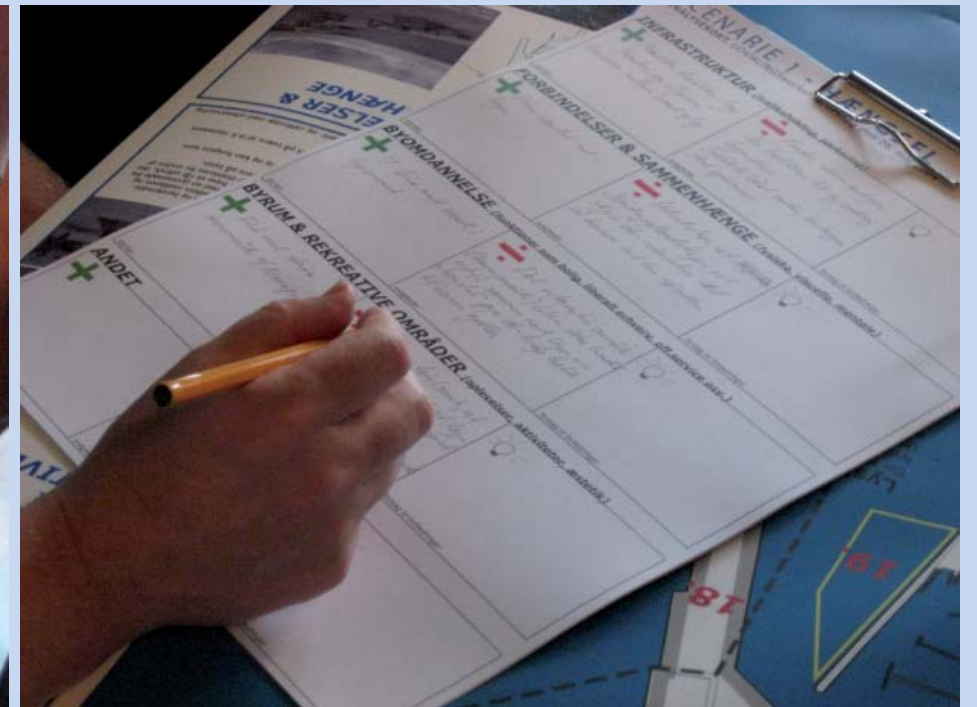
ANALYSE – Styrker sammenfattet

- + Gode adgangsforhold til havnen
- + Det er en styrke for midtbyen, at H. P. Hanssens Gade fredeliggøres
- + God placering af p-huse
- + Flot sammenbinding af by, vand, kultur, rekreative områder og erhverv
- + Byen bindes sammen af grønne bånd på kryds og tværs
- + Mere grønt i byens rum giver venligere opholdsarealer
- + Kulturøen og det grønne træk fra Brundlund Slot samler kulturfunktionerne og giver spændende muligheder for udvikling af kulturen
- + Byen kommer helt ud i vandet på Kulturøen. Bliver en fin barriere mellem erhvervshavnen og de rekreative dele af havnen
- + Sydhavn bevares
- + Planen vil gøre byen til et godt sted at bo og styrke erhvervslivet

ANALYSE – Svagheder sammenfattet

- ÷ Besværlig tilkørsel til havn fra syd
- ÷ Stor belastning af Løgumklostervej. Flaskehals i kryds ved Hader-slevvej. Udfordring for trafikplanlæggere
- ÷ Markedspladsen skal friholdes for parkering
- ÷ For lidt kajplads til erhvervshavnen. Adgang for skibe vanskeliggøres, erhvervshavnen spærres inde
- ÷ Gode arealer tager fra erhvervshavnen
- ÷ Risiko for udsultning af gågadens detailhandel
- ÷ Kulturaktiviteter skal samles ved Brundlund Slot – ikke spredes
- ÷ Der mangler oplagsplads til lystbådehavnen
- ÷ Der er (for) meget byudviklingsareal
- ÷ Gammelhavn og området omkring Sydhavn bør inddrages til mari-timt kulturområde
- ÷ Udvidelse af erhvervshavnen mod øst er en dårlig ide
- ÷ Der er ikke plads til RoRo-terminalen i Nyhavn

FOTOS fra W2 - UDVIKLINGSworkshop



5 PROCESSEN

5.4 W2 - UDVIKLINGSWORKSHOP

W2 – UDVIKLINGSworkshop. Tirsdag d. 26. maj 2009

Formålet med W2 var at analysere og kvalificere tre scenarier for udviklingen af Aabenraa Havn og By sammen med følgegruppen.

Workshoppen blev indledt med en gennemgang af forløbet frem til nu og af resultaterne fra W1. Herefter blev de tre scenarier 'Hængslet', 'Den grønne Kile' og 'Gasværksvej' gennemgået, og deltagerne blev præsenteret for aftenens opgave.

Selve arbejdet foregik i fem grupper med 11-12 deltagere og en bordformand i hver gruppe. Aftenen var, ligesom W1, tilrettelagt som et SPIL, hvor deltagerne blev guidet gennem arbejdet ved hjælp af spilleregler, analyse- og prioriteringskort.

Opgaven var at analysere styrker og svagheder ved de tre forskellige scenarier og at komme med forslag til forbedringer. Aftenen blev afsluttet med, at deltagerne skulle prioritere de tre scenarier og begrunde prioriteringerne.

Workshoppen havde i alt 60 deltagere, hvoraf langt de fleste også deltog i W1.

Resultaterne af W2

Resultatafsnittet er bygget op på den måde, at der først gives en generel beskrivelse af deltagerne prioriteringer på W2. Herefter beskrives 'resultaterne' for hvert enkelt scenarie, først i en sammenfattende form med fokus på resultaterne fra prioriteringen og herefter i en punktvis opsummering af styrker, svagheder og forslag til forbedringer.

Generel beskrivelse af prioriteringerne

'Den grønne kile' er det scenarie, flest grupper prioriterede højest. 'Hængslet' er det scenarie, der fik færrest 1. prioriteter, men samtidig det, der fik flest 2. prioriteter. 'Gasværksvej' fik færrest 2. prioriteter, men er til gengæld det scenarie, der fik flest 3. prioriteter. Det er således umiddelbart svært at sige, hvorvidt 'Gasværksvej' eller 'Hængslet' var mest populært.

I det følgende gives en sammenfatning af 'resultaterne' for hvert enkelt scenarie.

Den grønne kile

'Den grønne kile' er det scenarie, flest grupper har prioriteret højest. Den primære begrundelse er, at scenariet viser en visionær og helhedsorienteret løsning på de udfordringer og muligheder, Aabenraa Havn og by rummer.

Tre væsentlige faktorer bliver fremhævet i følgegruppens prioriteringer og analyser:

By og havn – sammenhæng og helhed

'Den grønne kile' giver den bedste balance mellem by og havn – med en god opdeling af erhvervs- og fritidshavn. Havnen og byen bindes fornuftigt og flot sammen. Scenariet skaber sammenhæng mellem by, havn, erhverv, fritid, kultur og rekreative oplevelser.

Infrastruktur – klar løsning

Der er god infrastruktur i 'Den grønne kile' – trafikløsningen med en hovedadgangsvej fra nord er godt udtænkt. Det er vigtigt, at den tunge trafik adskilles fra rekreative områder.

Byrum, kultur og rekreative områder

Aabenraa får fremhævet sine grønne områder, og kulturen synliggøres. Kulturøen fremhæves som en elegant vej til at samle kulturelle aktiviteter og skabe et kulturcentrum. Den vil booste det kulturelle liv i Aabenraa. Der er dog enkelte, der er bekymrede for, om det kan lade sig gøre at skabe en sådan kulturø, og som stiller spørgsmål ved, om Aabenraa har nok aktiviteter og borgere nok til at skabe et så stort aktivt byområde.

Genåbningen af åen langs Møllemærsk giver mulighed for et hyggeligt miljø og en god sammenhæng til midtbyen, hvis det oprindelige forløb genåbnes. Åbningen af åen er ligeledes en stærk historisk fortælling, der underbygger hele områdets historiske referencer.

Flere vil gerne inddrage ideer fra andre scenarier. Eksempelvis peges der på, at markedspladsen kunne udvikles efter planen for 'Hængslet'.

Sydhavn – bevares

Det fremhæves som en væsentlig kvalitet, at Sydhavn bevares som et havnebasin i byen, fordi det repræsenterer en stor kulturhistorisk værdi.



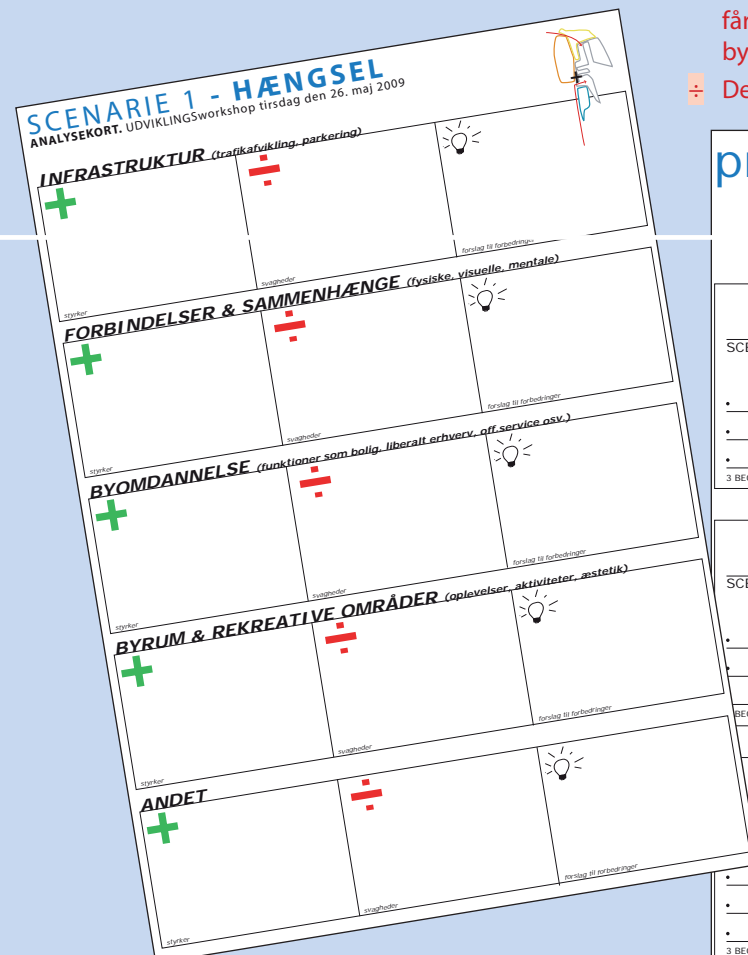
Scenarie 1: HÆNGSEL

ANALYSE – Styrker sammenfattet

- + De trafikale forhold på H.P. Hanssens Gade forbedres
- + God trafikafvikling. Gode vilkår for gående. God trafikseparering mellem let og tung trafik
- + Godt med nye boliger nord for Kilen
- + Spændende med kanaler. Vand i områderne skaber liv/puls og at-traktion
- + Selve pladsdannelsen omkring hængslet skaber en god sammen-hæng mellem byen og vandet
- + Gode udviklingsmuligheder for erhvervshavnen. Let tilgængelig-hed/god vanddybde
- + Sydhavnen bevares
- + Nørretorv danner god sammenhæng/overgang til nye detailhandelsområder

ANALYSE – Svagheder sammenfattet

- ÷ Havnens udstrækning virker noget begrænsende på sammen-hængen mellem by og strand på grund af trafik. Byen og vandet adskilles markant frem for at sammenbindes
- ÷ Fredeliggørelsen af H. P. Hanssens Gade giver et dårligt flow gen-nem byen
- ÷ Vejdangang til havn fra syd (farlig trafik), afskære rekreative area-ler/strandarealer fra byen. Ingen sammen-hæng
- ÷ Der er for lidt areal til erhvervshavnen, som bliver inde-spærret i forhold til byen
- ÷ Parkeringsforholdene er ikke optimale
- ÷ Fordrer større analyse af trafikken til og omkring bymid-ten
- ÷ Visionsløs placering af Søfartsmuseet
- ÷ Kulturen glemmes. Ingen sammenhæng
- ÷ Der mangler afskærmning mellem by og Sydhavn/ Gammelhavn. Den vestlige del af Nyhavn ligger tæt på bebyggelse
- ÷ Det er tvivlsomt, om man får noget ud af at lægge re-kreative om-råder direkte op ad havnen. Havnearealet får en dominerende rolle i forhold til stort areal op mod byen
- ÷ Det grønne prioriteres for lavt



Rekvisitter fra W2 - UDVIKLINGSworkshop

prioriteringskort

SCENARIE NAVN	1	prioritering
•		
3 BEGRUNDELSER		
SCENARIE NAVN	2	prioritering
•		
3 BEGRUNDELSER		
SCENARIE NAVN	3	prioritering
•		
3 BEGRUNDELSER		

Scenarie 3: GASVÆRKSVEJ

ANALYSE – Styrker sammenfattet

- + God trafikbetjening af erhvervshavnen
- + Den nord-sydgående forbindelse gennem byen er god
- + Fint med parkeringshuse i stedet for parkeringspladser
- + Mange muligheder ved H.P. Hanssens Gade. Etablering af fælles offentlige/kulturelle aktiviteter tæt på detail-handel er rigtig godt
- + Tværforbindelser på Bybakken mellem Gågaden og H. P. Hanssens Gade styrker den indre by
- + Flere bycentrale boliger. I helhed styrkelse af midtbyen
- + Fredeliggørelse/styrkelse af byens torve og pladser
- + Aktivisering af strandpromenaden. Flere folk giver flere aktiviteter

ANALYSE – Svagheder sammenfattet

- ÷ Meget få ændringer set i forhold til i dag. Meget lidt visionært
- ÷ Afskærer strand/rekreative arealer fra bymidten. Manglende sam-menhæng mellem trafikal løsning og ønske om sammenhæng
- ÷ Lukning af H.P. Hanssens Gade giver en død by – ikke folk nok til at få liv i så stort et byrum
- ÷ Tung trafik gennem midtbyen ad Møllemærsk lukker forbindelse mellem by og Brundlund Slot. Møllemærsk forlængelse er ikke nødvendig og ødelægger den grønne kile.
- ÷ Godt med udvidelsesmuligheder for lystbådehavnen
- ÷ Sydhavn skal ikke fyldes op. Dens historiske og kul-turelle værdi fjernes derved. Man fjerner samtidigt et dejligt miljø
- ÷ Havnens udstrækning begrænser mulighederne for byomdannel-se. Havneområdet vil i større grad end i dag danne en barriere mellem byen og vandet
- ÷ Der kommer til at mangle oplagsplads til Lystbådehav-nen
- ÷ Detailhandel nord for Kilen kan "affolke" gågaden. Der skal være boliger og let erhverv
- ÷ Meget få rekreative og grønne arealer
- ÷ Det er ikke klogt at ødelægge markedspladsen med byggeri
- ÷ Byområde øst for Gasværksvej skal behovsvurderes
- ÷ Dårlig placering af søfartsmuseet



FOTO fra W2

5 PROCESSEN

Hængslet

'Hængslet' er det scenarie, der fik færrest 1. prioriteter, og som samtidig fik flest 2. prioriteter.

'Hængslet' roses for sit fokus på kulturelle og æstetiske kvaliteter. Scenariet har fokus på at forbinde byen og vandet på en visuelt velgennemført måde, men betegnes dog samtidig af flere som værende acceptabelt, men kedeligt.

By og havn – sammenhængen er ikke stærk nok

'Hængslet' kritiseres for ikke at forbinde byen og vandet godt nok. Pladsen omkring 'Hængslet' har gode intentioner, men er placeret forkert med alt for kort afstand til havneerhverv og tung trafik. Der er ikke plads nok til maritime kulturelle oplevelser.

Vand i byen – Sydhavn bevares

Det er nyskabende med kanaler ind i Aabenraa som vist i det nordlige byomdannelsesområde og med åbningen af åen ved Møllemærsk. Det fremhæver byens historiske forbindelse til vand og giver en flot visuel oplevelse og hyggelig atmosfære i byen. Samtidig er det prisværdigt, at Sydhavn bevares, da den ligeledes har en unik kulturhistorisk værdi for byen.

Erhvervshavnen – fylder meget

Havnen kommer til at spille for stor en rolle, og det kommer til at dreje sig for meget om dens udvikling. Det mener enkelte dog er et positivt træk ved planen.

Infrastruktur – fornuftig

Infrastrukturen i 'Hængslet' er fornuftig. H.P. Hanssens Gades transformation til sivegade er en god ide, ligesom fredningen af midtbyen og markedspladsen er et gode.

Trafikadgangen nordfra omtales generelt positivt. Sydfra er vejen ifølge nogle god, da den skaber nem adgang til erhvervshavn. Andre mener, at den afskærer byen fra de rekreative havnearealer og stranden og skaber for meget tung trafik langs promenaden.

Der efterlyses en trafikanalyse.

Gasværksvej

'Gasværksvej' er scenariet med næstflest 1. prioriteter, men også det scenarie, der fik suverænt flest 3. prioriteter. Det er således svært at sige, hvorvidt 'Gasværksvej' eller 'Hængslet' var mest populært.

'Gasværksvej' havde dog rigtig mange modstandere, der bl.a. beskrev scenariet som visionsløst, uambitiøst og kedeligt.

By og havn – sammenhængen er ikke stærk nok

Scenariet skaber ikke en god forbindelse mellem byen, vandet og det grønne og heller ikke en klar adskillelse mellem erhvervshavn og by.

Infrastruktur – god adgang til havnen

Scenariet fremhæves især for sine trafikale tiltag med rute for den tunge trafik til havnen fra nord og med privatbilismen sydfra ledt uden om midtbyen.

Adgangen fra vest via en forlængelse af Møllemærsk møder en del modstand bl.a. på grund af negative konsekvenser for Ringridderpladsen og den grønne kile generelt – løsningen beskrives som overflødig og brutal.

Byrum og kultur – lukning af H.P. Hanssens Gade

Den totale lukning af H.P. Hanssens Gade møder mange positive kommentarer, og de mange muligheder for et aktivt og interessant byrum omkring den understreges. Der er dog også flere, der mener, at området er for stort til at kunne fyldes med mennesker og aktivitet – og at midtbyen vil dø pga. utilstrækkelige trafikforbindelser.

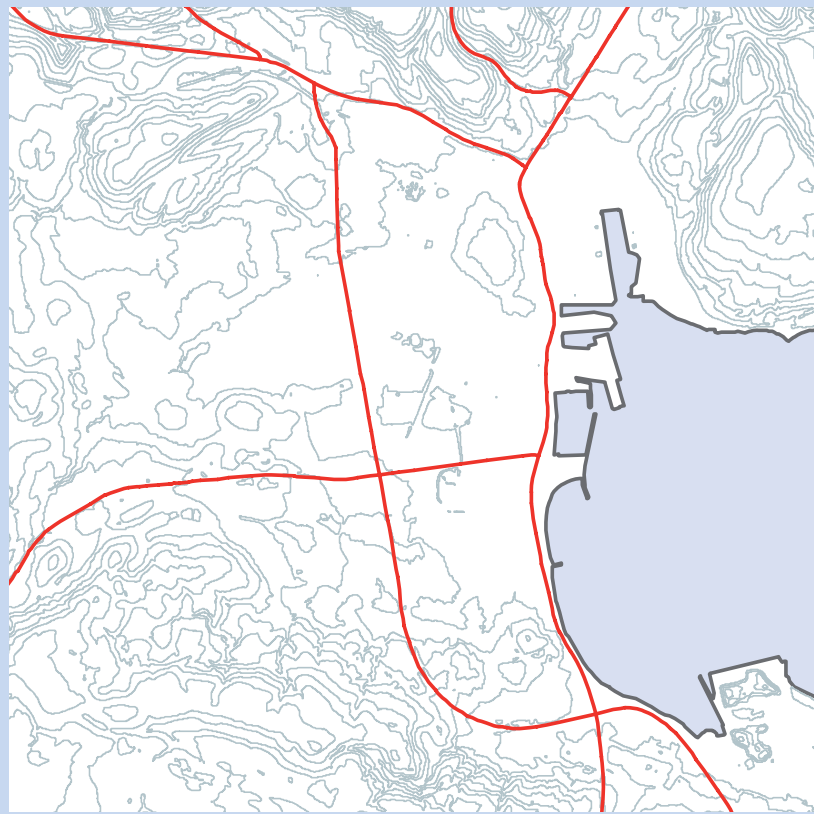
Lukningen af H.P. Hanssens Gade deler vandene. På den ene side bliver det fremhævet som en god ide, der skaber et spændende byrum omkring den lukkede gade med masser af potentiale. På den anden side er der en udpræget frygt for, at gaden 'dør', fordi den affolkes.

Sydhavn – problem, at Sydhavn fyldes op

Det er et problem, at Sydhavn fyldes op. Der er stor modstand mod denne del af scenariet, da Sydhavn anses for at have stor kulturhistorisk værdi.

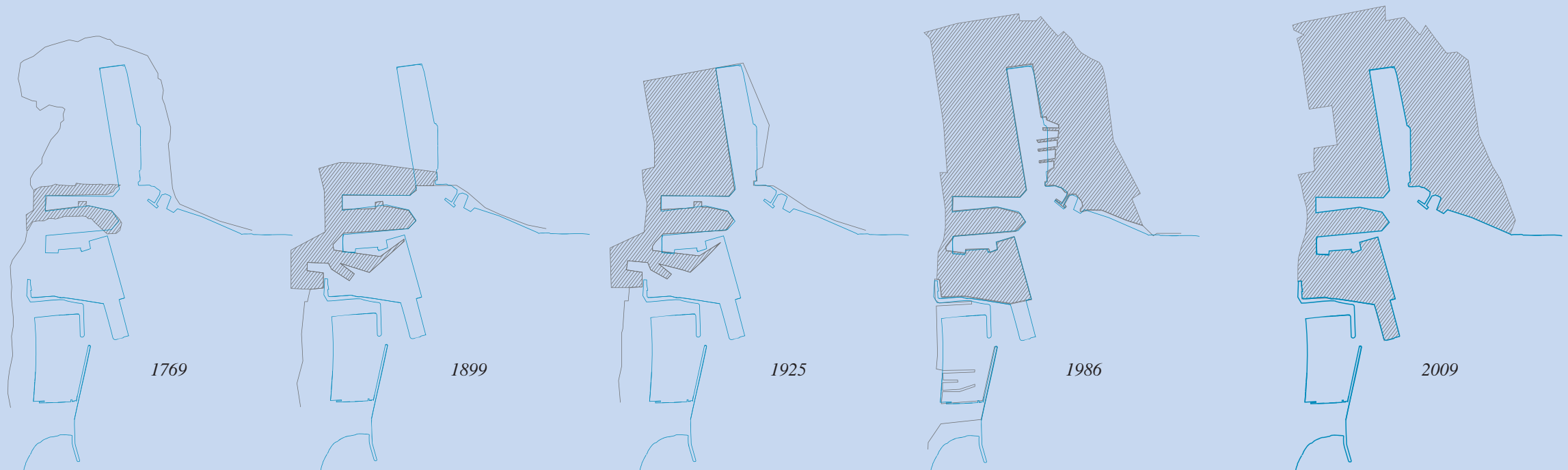
Fra scenarier til Helhedsplan for Aabenraa havn og by

På baggrund af de input, der er kommet gennem workshopforløbet og projektgruppens arbejde, er der udarbejdet et forslag til samlet strategi for udviklingen af byen og havnen i Aabenraa: Helhedsplan for Aabenraa havn og by - Vision.



LANDSKABET

HAVNENS UDVIKLING



6 EKSIST. FORHOLD

6.1 BYENS HISTORIE

Byen og landskabet

Aabenraa ligger for enden af fjorden i en karakteristisk bred ådal med stejle skrænter dækket af skov bakker mod syd og nord. Den middelalderlige bykerne ligger på en hvælvet bakke, der skråner ned mod fjorden ved Mølleåens udløb. Byen har fået sit navn fra denne placering og er oprindeligt kaldet Opnerå (Opnør = åben øre, dvs. ved den åbne strandbred).

Aabenraa Fjord har meget store vanddybder og stor bredde helt ind til bunden af fjorden, hvilket gør den unik i forhold til andre danske fjorde. Netop af disse grunde har fjorden medvirket til, at skibsfart hurtigt er blevet et vigtigt grundlag for byens eksistens.

Byen og havnen

Efter skibsbyggeriets ophør fik Aabenraa Havn i 1980'erne en ny og vigtig funktion, nemlig som en vigtig omladeplads for vareind- og udførsel – en funktion som transporthavn, der væsentligt har præget havnens udformning, som den ser ud i dag.

Gammelhavn og Sydhavn fra hhv. 1780 og 1899 dannede grundlaget for en voksende skibsværfts- og tømmerindustri samt import af kul, foderstoffer, korn og kvæg.

Nyhavn er anlagt i 1925 og havde ligeledes en stor betydning for havnens udvikling og udvidelser mod nord og øst.

Sønderjyllandskajen er anlagt i 1983 med en vanddybde på 11 m, der i dag spiller en vigtig rolle for havnens funktion som transporthavn.

Erhvervshavnen har i dag væsentlig betydning for hele regionen, som generator af arbejdspladser både direkte og indirekte.



SAMMENHÆNGE & FORBINDELSER



View fra toppen af Rådhusgade



Sydhavn



Smalle gyder mod baggårderne



Middtbyens møde med Sydhavn



H.P. Hanssens Gade



Overgangen mellem lystbådehavn og slotspark

6 EKSIST. FORHOLD

6.2 SAMSPIL MELLEM BY, HAVN OG VAND

Sammenhæng mellem bydelene

Aabenraa har flere byområder, der rummer et stort potentiale, og som i dag opfylder mange borgeres behov - fra midtbyens kuperede gågadeforløb med små passager gennem bebyggelserne og ned mod 'Maden' til Brundlund Slotspark grønne områder og stianlæg. Centralt i byen tæt på gågadens butiksmiljø og historiske byrum ligger ligeledes nogle områder som umiddelbart er attraktive for byomdannelse. Lystbådehavnen og området omkring stranden og promenaden er også et attraktivt sted, hvor mange lokale og besøgende nyder godt af nærheden til vand og de aktiviteter, dette bringer med sig.

En helt central problemstilling for byen er dog de manglende forbindelser imellem bydelene. Når man befinder sig i midtbyens gågade forløb har man ingen fornemmelse af nærheden til de grønne områder omkring slottet eller aktiviteterne ved lystbådehavnen og omvendt. En del besøgende, der kommer af vandsiden, finder aldrig Aabenraa midtby med butikker, caféer, Genforeningshaven, Søfartsmuseum osv.

Trafikal barriere

Én af de væsentlige årsager til denne manglende forbindelse er den fysiske barriere som trafikken på hhv. Kystvej, Skibbrogade og H.P. Hanssens Gade udgør. Vejforløbet løber tværs igennem midtbyen fra nord til syd, og afskærer de rekreative havnearealer fra den resterende by. Der findes ikke mange krydsningsmuligheder og dem, der er, signalerer ikke hvorhen de fører - at der faktisk på den anden side ligger en bymidte og en slotspark, der er turen over vejen værd. På langs af vejforløbet er der ligeledes dårlige forhold for gående og cyklister. Grundet den store og støjende trafikmængde, er det en uskøn oplevelse, at bevæge sig denne vej op til 'Maden' og Rådhusgade.

Sigtelinjer og sammenhænge

I følge Kommuneatlas for Aabenraa, findes der en række bevaringsværdige sammenhænge og sigtelinjer i midtbyen, men også på havnen er der sigtelinjer, der er værd at bevare og understrege.

Midtbyen

Fra midtbyen er kigget fra toppen af Rådhusgade et værdifuldt blik mod havnen og derigennem fortællingen om byens historie og nærheden til vand. Ligeledes er der kiggene og forbindelserne fra gågaden gennem smalle gyder til 'Maden' og få steder til havnen - og også mod vest er der flere steder fine kig og passager mod baggårdens historiske miljøer (se views og sigtelinjer kortet på side 46).

Gågadeforløbet, der udgøres af Ramsherred og Storegade, er et meget kuperet gaderum at bevæge sig i med en masse fine rumlige oplevelser. Gågaden er én af landets længste. I både den nordlige og den sydlige ende af gågaden er afslutningen/begyndelsen af forløbet meget uklart defineret og formidlet. Ved Nørreport ender gågaden i en lille plads, der støder op til den meget trafikerede H.P. Hanssens Gade. Mødet med H.P. Hanssens Gade udgør en meget abrupt afslutning på gågaden og det er meget uklart, hvor man nu skal bevæge sig hen bortset fra at vende om.

I den sydlige ende løber gågaden ligesom 'ud i sandet' efter Store Torv ad Sønderport. Butikslivet forsvinder efterhånden som man kommer væk fra torvet og det er igen uklart, hvor man så bliver ledt hen. Det er fra Sønderport ikke tydeligt at man nærmer sig såvel åudløb, lystbådehavn og Brundlund Slotspark.

Havnen

Byens centrale møde med vandet udgøres af de to havnebassiner ved hhv. Gammelhavn og Sydhavn. Disse bassiner er idag omfattet af diverse havneaktiviteter og er ikke umiddelbart tilgængelige for borgerne. I Sydhavn er der dog en rest af et mere traditionelt havnemiljø tilbage i form af bådpladser for mindre skibe af varierende karakter.

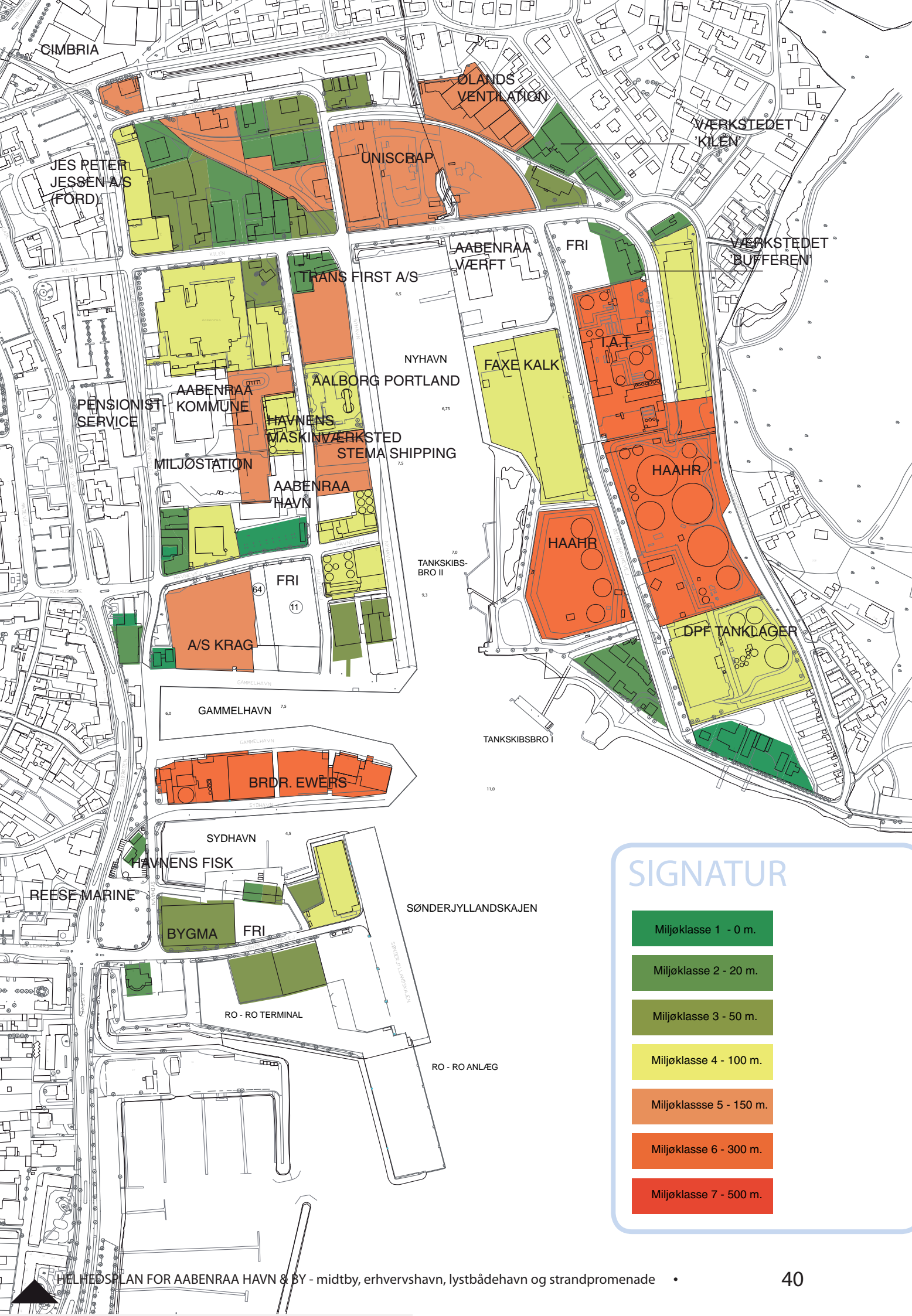
Muren langs Skibbroen bevirker, at der ikke er direkte adgang fra Skibbroen til Sydhavn og derved heller ikke fra midtbyen. Generelt er det et område, der er meget lidt tilgængeligt for gående og cyklister.

Fra havnens område er der flere steder på den østlige side nogle fine kig mod byen og på den vestlige side kig mod fjorden. Dette er dog ikke kig, som mange nyder godt af grundet havnens naturlige utilgængelighed for bløde trafikanter og privatbilisme generelt.

Ankomst til byen

Ankomsten til byen fra syd er en visuel flot oplevelse. Når man ankommer til toppen af bakken ad Tinglevvej, får man et flot view over fjorden og byens profil mod vandet - herfra ses både stranden, lystbådehavnen, havnen og den historiske midtby, der ligger hævet over resten af byen.

Aabenraa er omringet af skove og engområder, der flere steder strækker sig helt ind tæt på byen. Mest centralt ligger området, der betegnes den grønne kile og strækker sig fra vest til øst og omfatter bl.a. Ringridderpladsen, sportsbaner og Brundlund Slotspark. Denne grønne forbindelse ligger lige syd for midtbyen med adgang via Slotsgade, og den strækker sig næsten helt ud til havnen med undtagelse af det sidste stykke, der udgøres af Møllemærsk's afslutning.



SIGNATUR

- Miljøklasse 1 - 0 m.
- Miljøklasse 2 - 20 m.
- Miljøklasse 3 - 50 m.
- Miljøklasse 4 - 100 m.
- Miljøklasse 5 - 150 m.
- Miljøklasse 6 - 300 m.
- Miljøklasse 7 - 500 m.

HAVNENS MILJØKLASSIFICERING



Gasværksvej



Havnen set fra øst



Varieret havnemiljø



Ro-Ro på Sønderjyllandskaj



Kilen med Jørgensgård Skov i baggrunden og omdannelsesområder til venstre

6 EKSIST. FORHOLD

6.3 ERHVERVSHAVNEN

Aabenraa Havn ligger i bunden af Aabenraa Fjord mellem midbyen og fjorden. Fjordens store vanddybder og bredde samt nærheden til motorvejsnettet og transportcenteret i Padborg, gør havnen attraktiv som trafikhavn.

Havnen har vanddybder på mellem 4 og 11 meter og er derved én af Danmarks dybeste havne. Den brede fjord er ligeledes med til at skabe gode besejlingsforhold, og havnen kan besejles af skibe på op til 250 meters længde.

På Sønderjyllandskaj er der gennem årene opbygget moderne Ro-Ro faciliteter, hvor godsomsætningen består af bulk gods i form af sten, grus, sand, jern, stål, korn og lign. Arealerne bruges ligeledes til Ro-Ro færgeleje, hvorfra der er to ugentlige afgangene til Klaipeda Havn i Litauen med færger, der kan tage op til 90 løstrailere med gods. En stor del af arealerne ved Sønderjyllandskaj bruges derfor til opstillingsarealer for disse løstrailere. I skrivende stund er Ro-Ro ruten til Klaipeda indstillet grundet den globale finanskrisen.

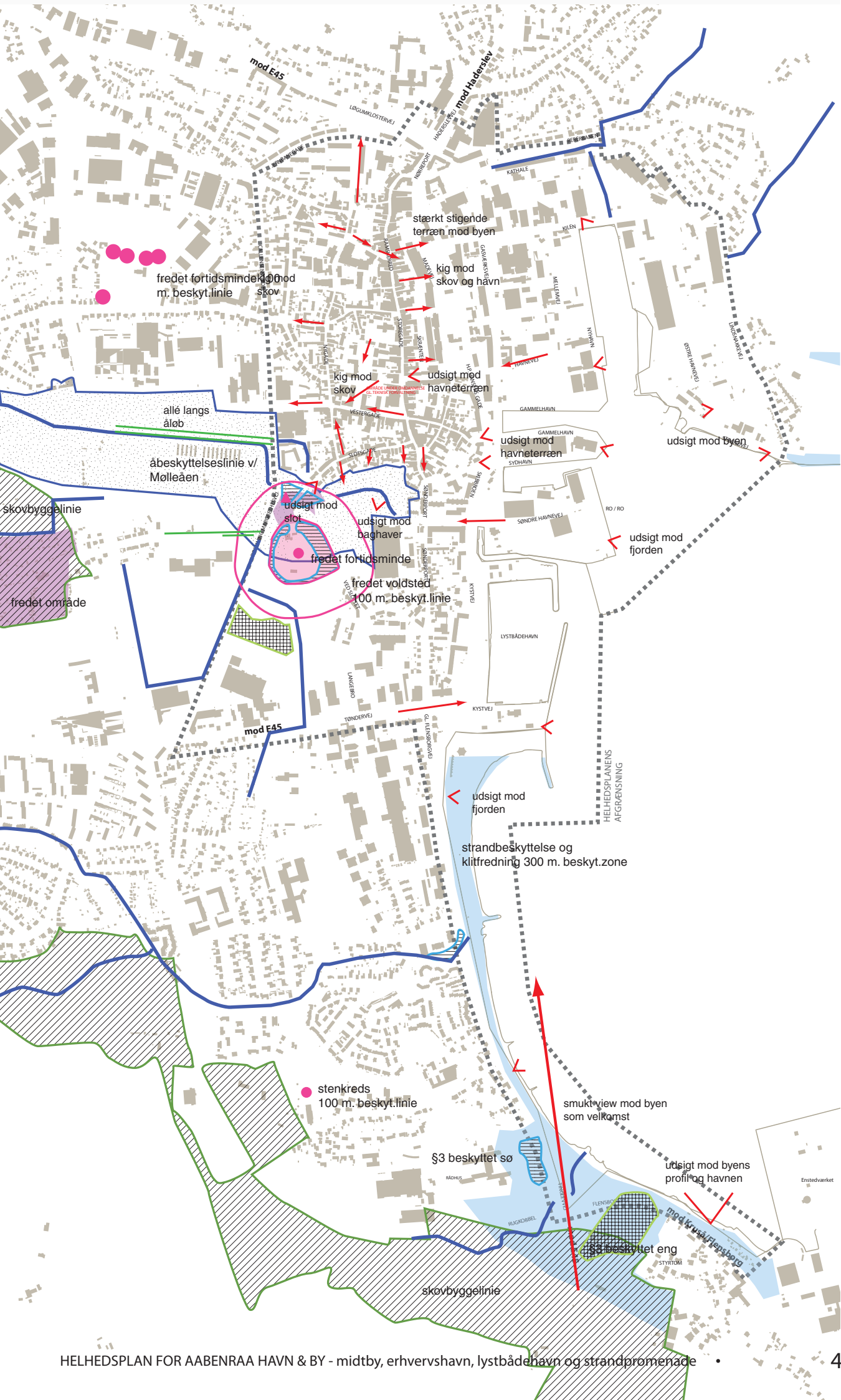
Aabenraa Havn har mere end 2 km. kajanlæg, 3 mobile kraner samt tanksskibsbroer med terminaler for flydende gods, og havde i 2008 en godsomsætning på 1,8 mio. tons. Godsomsætningen er fra 1996 til 2008 vokset med 54%. I samme periode faldt den samlede omsætning for danske havne med 16%.

Aabenraa Havn har betydning ikke kun for byen, men for regionen i forhold til beskæftigelse, indkomstkabelse, skat og produktionsværdi. Havnen beskæftiger (marts 2009) 1.283 personer - 850 af dem er direkte ansat i havnens virksomheder og 478 personer er inddirekte beskæftiget via havnen, dvs. hos eksempelvis en underleverandør. Skatter fra virksomheder og personer er opgjort til 195 mio. kr. (11 mio. direkte og 84 mio. afledt).

Den generelle økonomiske afmatning har betydet, at havnen har oplevet en aktivitetsnedgang i sidste kvartal af 2008 og i de første måneder af 2009. Det er dog havnens forventning, at Aabenraa Havn fortsat vil være grundlag for udvikling og vækst i regionen.

Miljøklassificering

Havnens virksomheder er inddelt i miljøklasser, der har til formål at forebygge mod miljøproblemer ved en hensigtsmæssig placering af virksomheder, fritidsanlæg, institutioner og andet, som erfaringsmæssigt påvirker omgivelserne med bl.a. støj, røg, lugt, rystelser eller trafik. Miljøklasserne er et udtryk for virksomhedernes påvirkning af omgivelserne og inddeles i klasserne 1-7, hvor 1 har den mindste effekt på miljøet og 7 den største. Med til klassificeringen hører nogle afstandskrav, som er vejledende og kan forkortes ud fra en konkret vurdering af den enkelte virksomhed. Havnens virksomheder placeres i miljøklasserne 1-6, hvilket betyder, at der er afstandskrav fra 0-300 m.



BINDINGER & BESKYTTELSESLINIER



View fra slottet mod Slotsgade



Voldanlægget ved Brundlund Slot



De grønne arealer omkring stranden



Mølleåen

SIGNATUR

- Fredet fortidsminde 100 m. beskyt. linie
- Å
- ▨ Åbeskyttelseslinie
- ▭ 100 m. beskyt. linie om voldsted
- ▭ Fredet område
- ▨ Strandbeskyttelse/klitfredning 300 beskyt. zone
- ▨ § 3 beskyttet sø
- ▨ § 3 beskyttet eng
- ▨ Skovbyggelinie
- ⋯ Helhedsplanens afgrænsning
- ↙ Udsigt
- Sigtelinie

6 EKSIST. FORHOLD

6.4 BINDINGER

Fortidsminder, naturbeskyttelse og beskyttelseslinier

Fortidsminder og beskyttede områder er primært koncentreret omkring de grønne kiler i byen – omkring slotsparken inden for helhedsplanens område og ved kilen i syd fra Årup Skov uden for planens område.

Især omkring Brundlund Slot er der en del beskyttelseslinier. Slottet er beskyttet fortidsminde efter Museumslovens § 29 og Naturbeskyttelseslovens § 18. Der er ikke beskyttelseslinje omkring møllen, men slotssøen og voldstedet er fredet område og beskyttet naturtype med en beskyttelseslinje på 100 m.

Mølleåen er et beskyttet vandløb og har en åbeskyttelseslinje efter Naturbeskyttelseslovens § 16. Store Mølleå syd for slottssøen er også beskyttet efter Naturbeskyttelseslovens § 3, dog uden beskyttelseslinje.

I den sydlige del af området nordvest for Styrtom, er der et §-3 beskyttet engområde, og søen ved rådhuset er også beskyttet efter Naturbeskyttelseslovens § 3. Der er ligeledes et beskyttet vandløb med udløb ved 'trekanten' mellem Tinglevvej og Flensborgvej.

Stranden er omfattet af en strandbeskyttelses- og klitfredningslinje på 300 meter (i landzone), som skal sikre en generel friholdelse af kystområderne imod indgreb, der ændrer den nuværende tilstand og anvendelse.

LITTERATUR

KOLOFON