



## Forbedret vejforbindelse til Århus Havn ad Marselis Boulevard

VVM Redegørelse  
Æstetisk delrapport



### Forord

2

---

#### VVM

Den æstetiske delrapport indgår som et afsnit i den samlede VVM-redegørelse, som beskæftiger sig med et stort, nyt vejprojekt, der berører den sydvestlige del af Århus over en strækning på ca. 4.5 km og inkluderer en af byens store gader, Marselis Boulevard.

VVM-redegørelsen er en beskrivelse af de påvirkninger på miljøet, som er en følge af, at vejanlægget etableres det pågældende sted. Det skal derfor bl.a. vurderes hvilken linieføring, der bør vælges, og hvilke konsekvenser det vil få, hvis anlægget ikke etableres.

#### ÆSTETISK DELRAPPORT

Nærværende delrapport analyserer alene de landskabs- og byarkitektoniske forhold, som vil gøre sig gældende for projektets udførelse.

Den arkitektoniske analyse har til opgave at udpege de forhold i landskabet og bybilledet, som projektet skal respektere. Desuden at gøre opmærksom på evt. konflikter samt stille forslag til forbedringer af disse.

I den æstetiske delrapport beskrives hovedforslaget og udbygningsalternativet. For at bringe vej, by og landskab i bedst mulig overensstemmelse med hinanden, beskrives tillige en række varianter til hovedforslaget og alternativer.

Rapporten munder ud i en konklusion, som er den sammenfattende vurdering af de by- og landskabsarkitektoniske forhold omkring vejen.

## Indhold

## ANALYSE

- 04 Baggrund
- 05 Landskabet
- 06 By og landskab
- 08 Strækingsbeskrivelse

## LØSNINGSFORSLAG

- 10 Bevaring af nuværende situation - 0-alternativ
- 12 Hovedforslagets samlede forløb
- 14 Ådalen
- 16 Byporten
- 18 Boulevarden
- 20 Boulevarden, detail
- 22 Tunnel under Marselis Boulevard / Adolf Meyers vej
- 24 Havneporten / havnen
  
- 26 Udbygning af den eksisterende boulevard

## VARIANTER

- 28 Varianter
- 29 Søndre Ringgade kryds
- 30 Åhavevej i alternativt tracé

## SAMMENFATNING

- 32 Sammenfatning
- 34 Kolofon



A - Vejens bevægelse igennem det åbne landskab

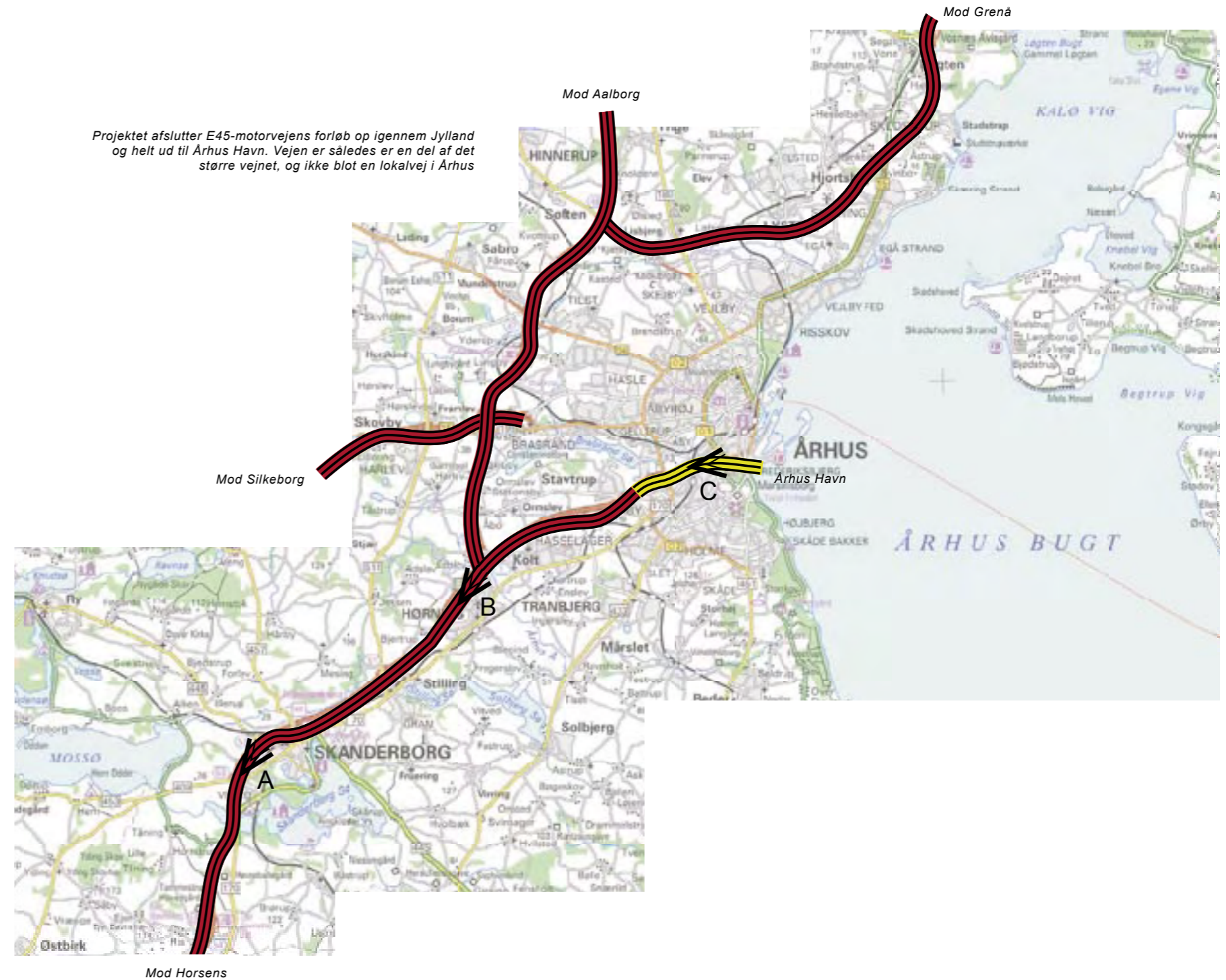


B - Motorvejen deler sig som et Y



C - Boulevarden er overbelastet med tung trafik

Projektet afslutter E45-motorvejens forløb op igennem Jylland og helt ud til Århus Havn. Vejen er således en del af det større vejnet, og ikke blot en lokalvej i Århus



## Baggrund

Projektet omhandler den vejstrækning, der ligger i umiddelbar forlængelse af den sydlige motorvejsindføring til Århus. Strækningen forbinder motorvejen via Åhavevej og Marselis Boulevard med Århus havn. Projektet omfatter således både boulevarden og vejføringen frem til denne i byens sydvestlige udkant - en samlet strækning på ca. 3,6 km.

Dette bringer boulevarden i direkte forbindelse med Århus Syd motorvejen og det europæiske motorvejsnet - hvilket giver den en overordnet rolle.

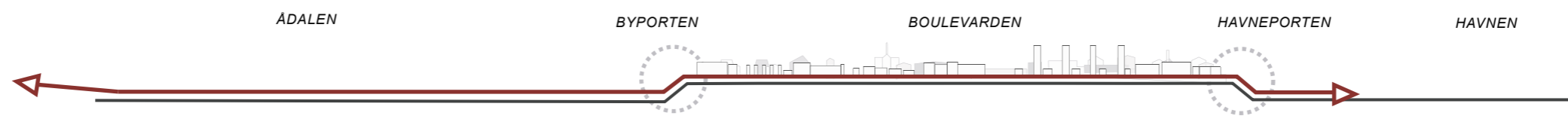
I dag er Marselis Boulevard nok en bygade, men tillige en bygade med en overordnet betydning. Den er en del af et større vejssystem, der både peger som radier mod centrum og vandet og tillige har ringforbindelser rundt om byen.

Marselis Boulevard er i dag belastet af stor mængde tung trafik til og fra havnen. De nye havneplaner betyder at denne situation forstærkes, idet havnens fragt- og trafikfunktioner flytter til østhavnen, som samtidigt udbygges. Herved øges det trafikale pres på boulevarden betydeligt og andelen af tung trafik forudses at stige forholdsmeæssigt.

I rapportens opbygning anskues strækningen som udgangspunkt fra vest mod øst. Men det er vigtigt at understrege, at begge dens retninger er lige vigtige, hvorfor begge analyseres og bearbejdes.



Århus ligger landskabeligt på to plateauer, som deles af ådalen



## Landskabet

### ANALYSE

#### TOPOGRAFI

Århus er overvejende placeret på de højere liggende plateauer i landskabet, mens den brede ådal i en vis udstrækning har fået lov til at ligge ubebygget hen. Derfor skyder der sig stadig en grøn tunge ind mod bymidten. I dette landskabelige dalrum er der trukket infrastrukturelle linier, som er med til at "føde" byen: vej, jernbane og elmaster. De bebyggede plateauer ligger mellem 7 og 12 m over ådalens bund, og almindeligvis er terrænet jævnt skrånende mod dalbunden. Kun få steder er kanten eller overgangen meget markant.

#### VEJENS FORLØB

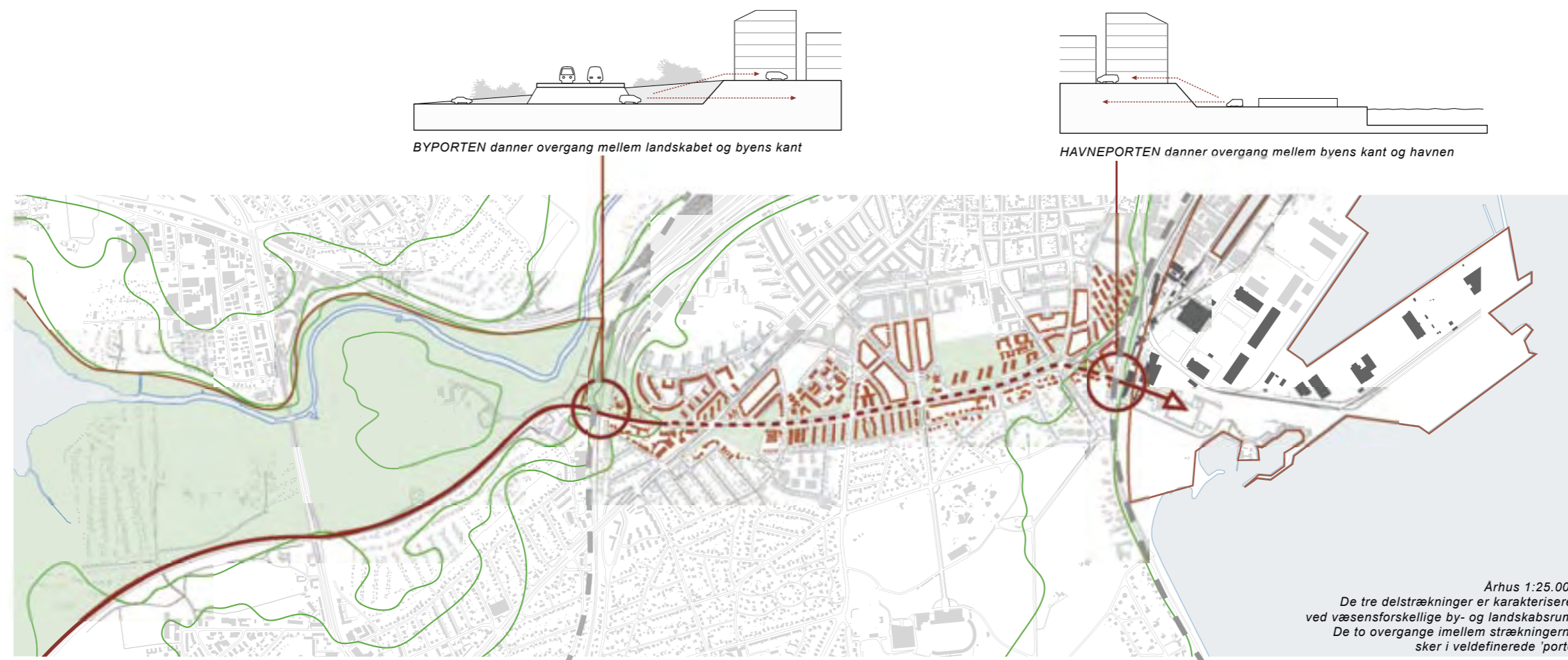
Fra syd bevæger motorvejen sig blødt ned i sydsiden af ådalen, hvor den løber helt frem til byens kant ved Langenæs. Ved mødet med byen bøjer vejen kraftigt af, samtidig med at den bevæger sig op på byens 'gulv'.

Ved mødet med bykanten og plateauet undersøges muligheden for en spaltning af vejen i to linier. Den ene er Marselis Boulevard på terræn og den anden er en tunnel under denne. Projektet splitter sig således op i to 'lag'.

Efter forløbet gennem byen munder vejprojektet ud på havnen ved at boulevarden føres ned på havnefladen i en stor bue, mens tunnelmundingen kommer til syne ved skæring af den gamle kystlinie - der hvor byen og havnefladen møder hinanden.

Projektets forløb gennem landskab og by, deler naturligt strækningen op i fem sekvenser:

- ADALEN - vejens forløb gennem landskabet
- BYPORTEN - overgang fra land til by
- BOULEVARDEN - vejens forløb gennem byen
- HAVNEPORTEN - overgang fra by til havn
- HAVNEN



BYPORTEN danner overgang mellem landskabet og byens kant

HAVNEPORTEN danner overgang mellem byens kant og havnen

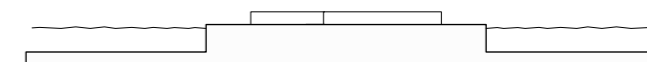
Århus 1:25.000  
De tre delstrækninger er karakteriseret ved væsensforskellige by- og landskabsrum. De to overgange imellem strækningerne sker i veldefinerede 'porte'



ADALENS brede landskabelige rum med skoven som ryg og udsigten over landskabet



BOULEVARDENS langstrakte gaderum indrammet af mange forskellige bygningstyper



HAVNENS åbne rum og store fritstående volumner

## By og landskab

### TRE DELSTRÆKNINGER OG TO PORTE

Vejens forløb omfatter tre meget forskellige delstrækninger - en i ådalens landskab, en i boulevardens byrum og en i havnens transitområde.

Overgangene imellem strækningerne er ligeledes meget tydelige. De danner en slags porte mellem landskab og by samt by og havn.

Hver strækning og overgang repræsenterer forskellige problemstillinger, som hver især kræver en målrettet indsats. Samtidigt skal den arkitektoniske bearbejdning dog koble strækningerne sammen, så de opfattes som én vej.

De definerede delstrækninger og porte vil endvidere indgå i den fortsatte rapport - som fokusområder for en mere detaljeret vurdering.

### ADALEN

Vejen følger den sydlige kant af ådalens brede landskabelige rum.

Imod syd kantes vejen af Høskoven, imens der er åbent mod nord og følgelig vidt udsyn. Vejen har et passende roligt forløb med store bløde kurver, som føjer sig til landskabet og er afstemt med kørehastigheden.

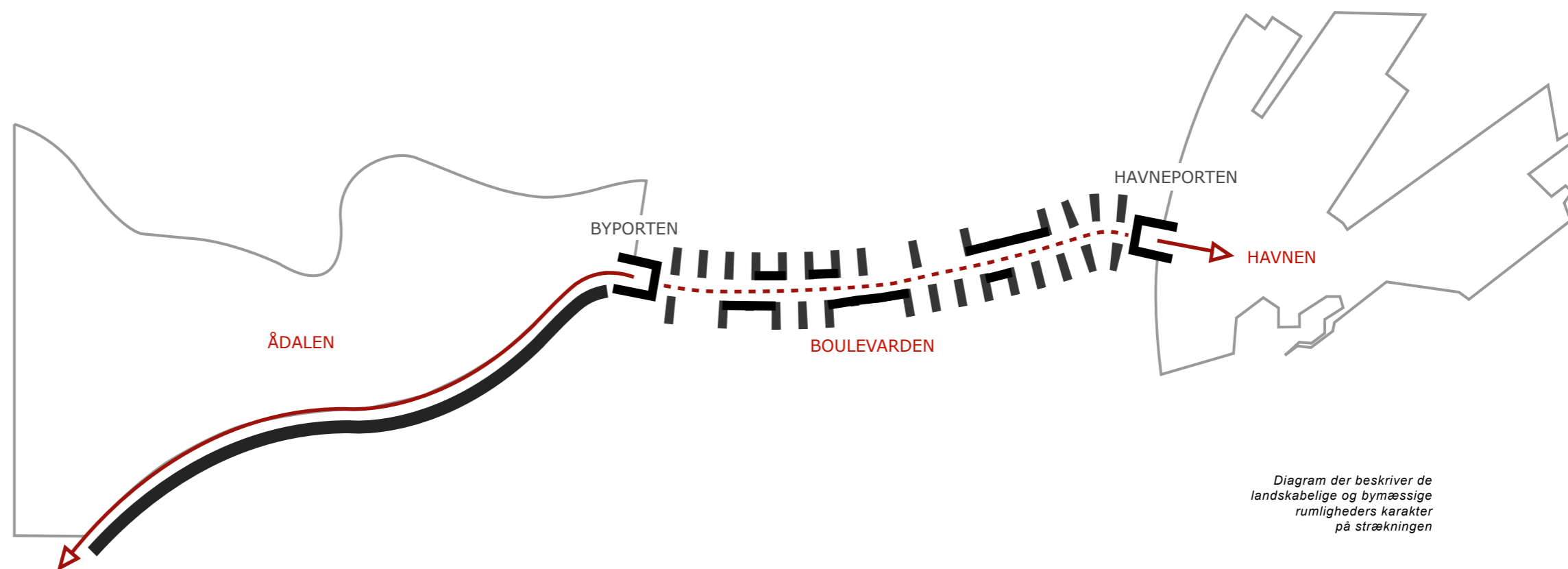
### BYPORTEN

Overgangen imellem by og landskab sker umiddelbart øst for banedæmningen. Mødet med byfronten sker pludseligt.

Stedet er komplekst og kræver særlig opmærksomhed.



Vejen løber langt ind i den landskabelige kile, og tegner derved den kortest mulige rute igennem den tætte by



## ANALYSE

### BOULEVARDEN

Boulevardens langstrakte gaderum er indrammet af meget forskellige bebyggelsesformer - stokbebyggelse og karrébebyggelse, høje punkthuse, rækkehuse og fritliggende enfamiliehuse.

Den store forskellighed giver boulevarden en betydelig rolle som samlende element i kvarteret.

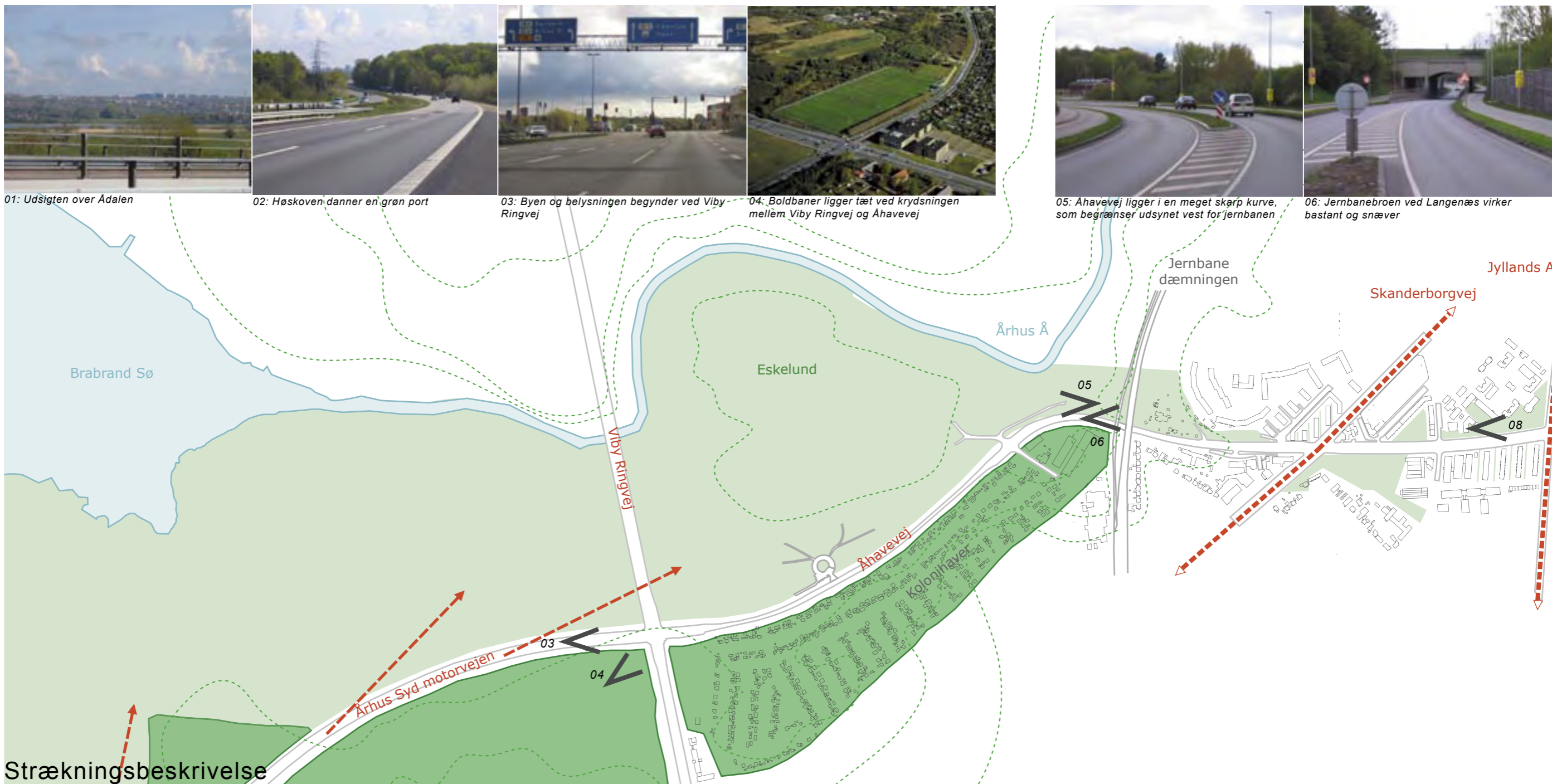
### HAVNEPORTEN

Overgangen mellem by og havn sker ved kystvolden, hvor havnearealerne ligger svagt undersænkede i forhold til byens gulv. Også her bliver overgangen præciseret af forskellige bebyggelsestyper på begge sider af kystskrænten.

### HAVNEN

Havnen står i kontrast til den tætte by - med sine meget åbne rum mellem store solitære industribygninger.

Miljøet er rått og robust, og det tunge maskineri - kraner, lastbiler og fragtskibe - dominerer billedet.



01: Udsigten over Adalen

02: Høskoven danner en grøn port

03: Byen og belysningen begynder ved Viby Ringvej

04: Boldbaner ligger tæt ved krydsningen mellem Viby Ringvej og Århusvej

05: Århusvej ligger i en meget skarp kurve, som begrænser udsynet vest for jernbanen

06: Jernbanebroen ved Langenæs virker bastant og snæver

Strækningsbeskrivelse



POTENTIALER OG PROBLEMER

For at kunne vurdere konsekvenserne af et kommende vejprojekt, må vi først identificere vejens nuværende karakter. Herved skal udpeges potentiale og kvaliteter, som må bevares og styrkes - samt udpeges nuværende og mulige fremtidige problematiske steder, hvor der må ske en særlig indsats.

Vejen 'filmes' i sekvenser fra sydvest mod nordøst, dvs i kørselsretning mod byen.

VEJEN I ÅDALEN

Når man nærmer sig byen fra syd har man en flot udsigt og et godt overblik over byen. Herefter ledes man gradvist ned i ådalen og passerer igennem Høskoven i en svag, krum bevægelse.

Skoven danner en grøn port og beplantningen fortsætter som en grøn væg langs vejens sydside. Oplevelsen af at køre på kanten af ådalen forstærkes.

Motorvejen ophører i krydset ved Viby Ringvej, hvorefter vejen får et reduceret profil - uden midterrabat, men med vejbelysning.

Et sportsanlæg i ådalen ligger uheldigt tæt på vejen. Mod syd forlænges beplantningens grønne væg langs kolonihaverne, i lidt mindre skala.

Umiddelbart før jernbanebroen er vejkurven meget skarp, hvorved broen kommer noget overraskende - og bryder opfattelsen af vejens kontinuerte forløb. Man ledes ind i en landskabelig tragt.

BYPORTEN VED LANGENÆS

Efter passage under bandedæmningen rejser byfronten sig på et let hævet plateau.

Ved krydset med Skanderborgvej bliver mødet med den tætte by tydelig - vejen bliver til 'gade' og fortsætter mellem de store karrébygninger, der danner væg i det brede gaderum.



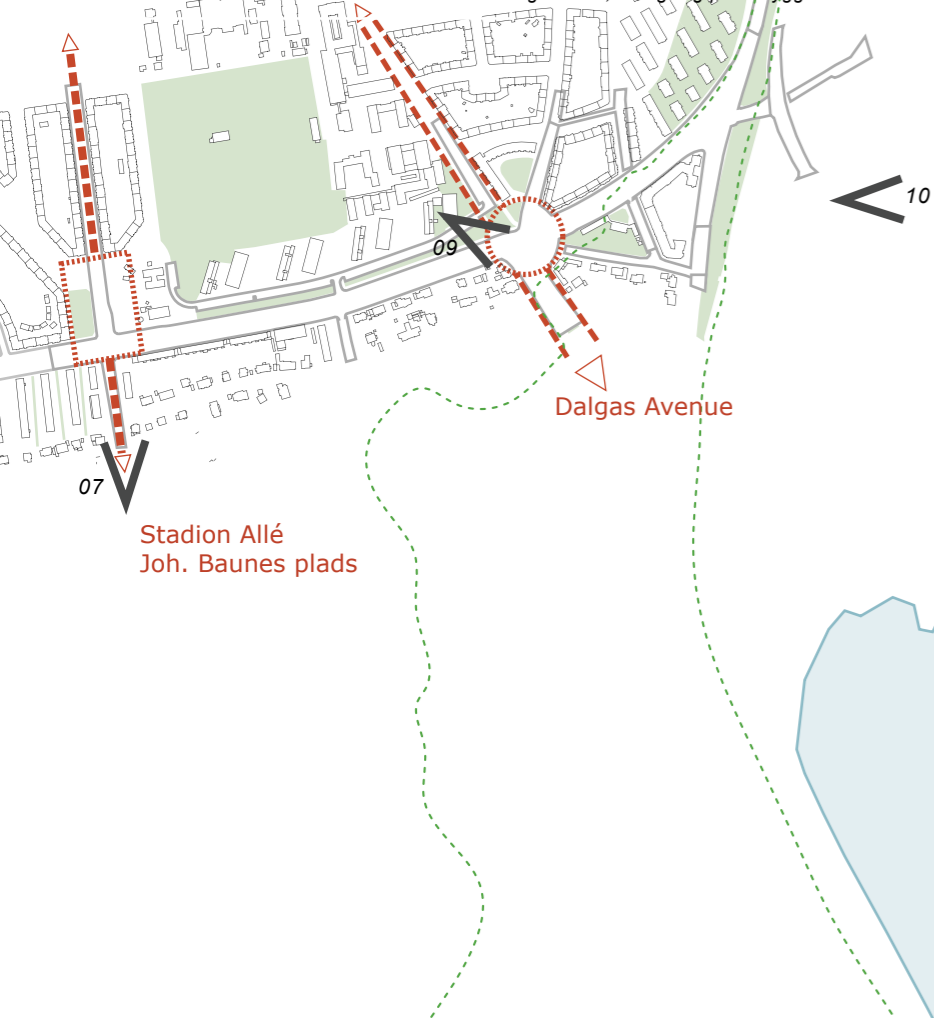


07: Frederiksberg gennemskæres af flere markante akser, bl.a. Stadion Allé

08: Boulevarden er indrammet af meget forskelligt karré-, stang- og punktbodyggeri

09: Skæringen med Dalgas Avenue udgør et væsentligt byarkitektonisk element

10: Industrihavnen er anderledes robust - og mere foranderlig end byen



Vejlinien føres igennem byen og 'slanger' sig ud i det åbne land

ANALYSE

BYEN OG BOULEVARDEN

Marselis Boulevard er planlagt som en overordnet gennemfarts- og fordelingsvej i Frederiksbergkvarteret.

Bydelen er oprindeligt tegnet af arkitekt Hack Kampmann og udbygget i første halvdel af 1900-tallet. Kampmanns plan indeholder flere markante tværgående akser, som krydser boulevarden.

Boulevardens 40-60 m brede vejrum er - med sin spaciøse grønne midteradskillelse og store træer - et fint eksempel på den rumlige og prestigebetonede boulevardkarakter omsluttet af smukke karrébebyggelser.

De nuværende træplantninger er dog i tidens løb blevet betydeligt svækket og bunkersanlæg skæmmer helhedsindtrykket.

Boulevarden har to tværgående akser med pladskarakter, som udgør væsentlige byarkitektoniske elementer - Johan Baunes Plads ved Stadion Allé og den markante skæring med Dalgas Avenue. Disse pladser er to af flere på Frederiksberg, som er med til at give bydelen identitet.

HAVNEN OG HAVNEPORTEN

Strandvejen ligger højt på kanten af den gamle kystkrænt - og deler by og havn. Havnen ligger nedenfor på opfyldt terræn. Boulevarden ledes i åben kanal under Strandvejen og direkte ud i havneområdet, hvor den afsluttes lidt "vilkårligt" i krydset ved Sydhavnsgade.

Bygningerne ligger fragmentarisk og byens struktur er tydeligvis ophørt. Fra at være den store boulevard gennem byen ender vejen umotiveret mellem kontorbygninger, lagerhaller, containere og indhegnede p-arealer. Herfra må man selv søge videre på havnens territorium.



## Bevaring af nuværende situation - 0-alternativ

### NUVÆRENDE SITUATION

Strækningen er allerede i dag hårdt belastet af tung trafik. Med den igangværende flytning af industrihavnen imod syd og tilhørende udbygning vil denne belastning øges yderligere.

Hvis vejanlægget bevares med nuværende udformning og udstyr, dvs uden opgradering, må støjniveauet og øvrige miljøgener forventes øget til et uacceptabelt niveau.

### ÅHAVEVEJ

Både motorvejsstrækningen og boulevarden har i dag to spor i hver retning samt en adskillelse af køreretningerne med en midterrabat. Dette gælder dog ikke Åhavevej, som kun har et spor i hver retning og ingen midterrabat.

Der skabes herved en 'flaskehals', som giver et brud på køreoplevelsen og svækker opfattelsen af det samlede forløb. Med en øget trafikbelastning på Åhavevej vil hele indkørslen mod byen få tydeligt præg af 'anstrengt' indfaldsvej.

### BOULEVARDEN

Den øgede tunge og tætte trafik på boulevarden vil skabe en tydelig barriere mellem den nordlige og den sydlige del af Frederiksbjergkvarteret - et område der i dag både bebyggelsesmæssigt og funktionelt er forbundet på tværs af boulevarden.

### KRYDS VED STADION ALLÉ

Selvom 0-løsningen principielt beskriver en uændret situation i fht den nuværende - kan løsningen kombineres med den alternative krydsudformning ved Station Allé, som opprioriterer trafikken på Søndre Ringgade - beskrevet på side 28-29.

Krydsudformningen vil medføre de samme arkitektoniske implikationer i 0-løsningen, som den har som variant til hovedforslaget.



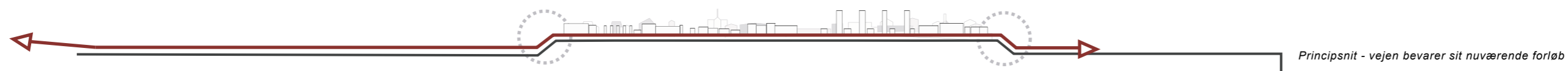
Plan med eksisterende strækning - 1:10.000



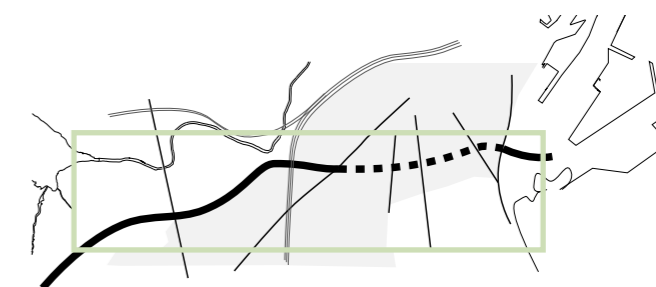
Perspektivsnit - eksisterende boulevard

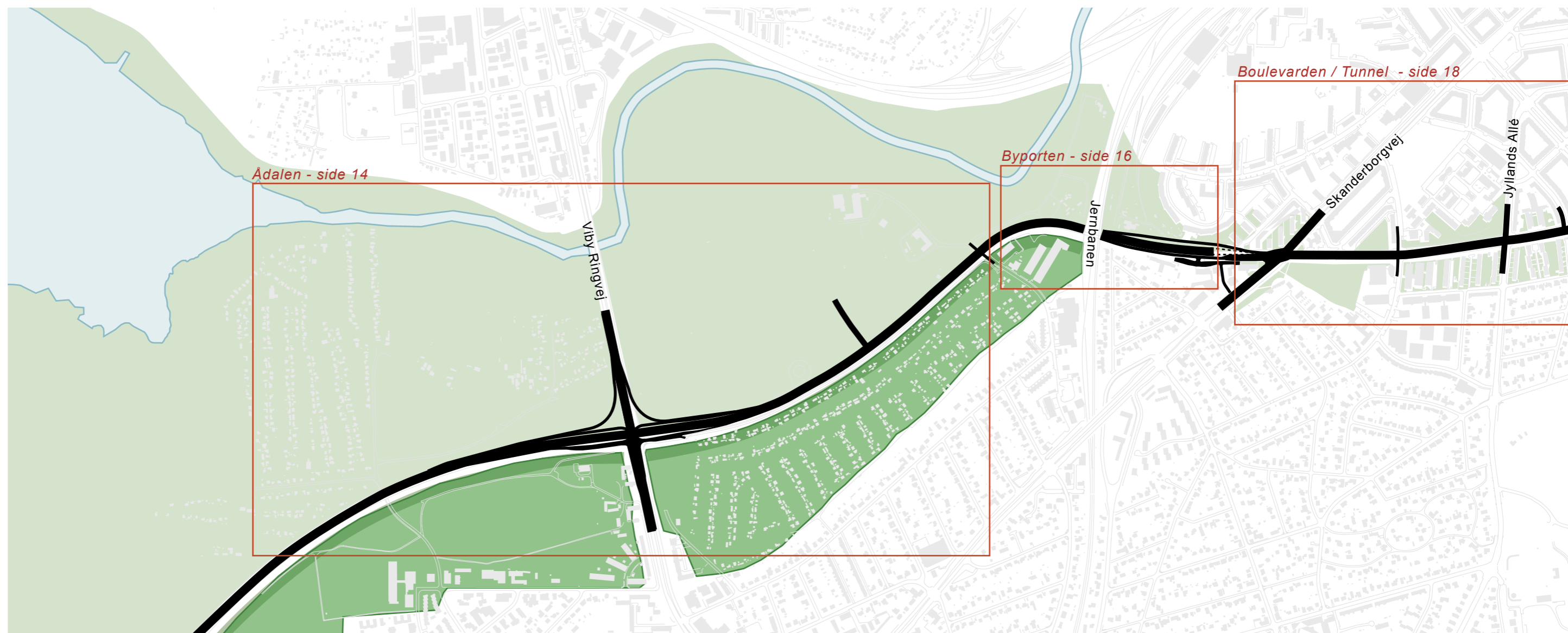


Foto - eksisterende forhold



Principalsnit - vejen bevarer sit nuværende forløb





Hovedforslagets samlede forløb

**HOVEDFORSLAGETS HELHED**

Det nye vejanlæg følger i store træk linieføringen for den eksisterende vej, men opgraderer krydsningspunkter og tilføjer to ekstra kørebaner på Åhavevej.

Det største indgreb er vej-tunnelen under Marselis Boulevard - mellem havnen og Langenæs.

**STORSKALA-VEJANLÆG**

Det nye trafik anlæg bliver en firesporet vej med midterrabat og rampeanlæg samt for boulevardens vedkommende desuden forsynet med dobbeltrettet sti og fortov samt siderabat. Totalbredden af anlægget vil variere mellem 26 og 36 m - dvs et anlæg med væsentlig større dimension og kapacitet end det nuværende.

Trafikintensiteten, kørehastigheden og mængden af tung trafik vil øges. Der bliver tale om et storskalaanlæg, som alene ved sin tilstedeværelse kan tænkes at skabe barrierer i forhold til omgivelserne.

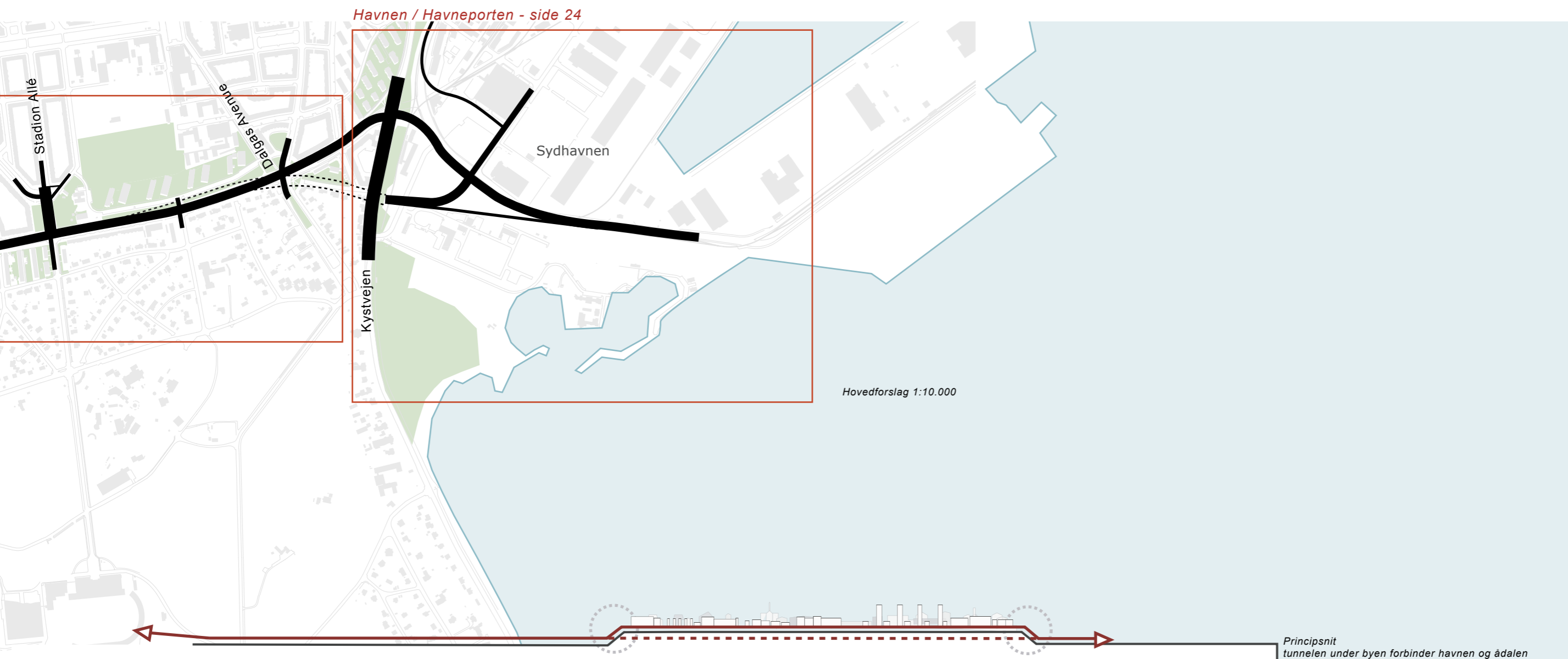
Anlæggets størrelse og de relativt få tilslutningspunkter indikerer, at det ikke kan opfattes som en almindelig trafikvej, hvor den enkelte delstrækning tilpasses omgivelserne. Vejen må i stedet ses som en ubrudt, gennemgående linie fra x til y - uagtet at den lægges i tunnel på en delstrækning.

Ud fra denne synsvinkel iagttages vejen som et selvstændigt lineært anlæg, der skal tage vidtstrakt hensyn til omgivelserne, men som samtidig må stå som et selvstændigt element i forhold til disse, fordi anlægget ikke på nogen måde er i skala med bebyggelsen omkring.

**SAMLENDE TRÆK**

Beplantningen langs vejanlægget kan i vid udstrækning benyttes til at understøtte vejens bevægelser, samt til at understrege og inddеле de landskabs- og byrum, som den passerer igennem.

Dette gør sig gældende på forskellig vis i ådalens åbne landskab, ved overgangen til byen og i boulevardens gaderum.



## HOVEDFORSLAG

### VEJENS UDSTYR

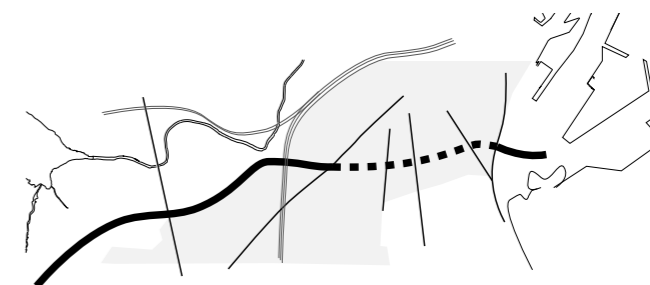
Belysning, skiltning, kantudformning og evt. støjskærmning kan til en vis grad bidrage til at give et sammenhængende udtryk. Udformningen af de enkelte elementer må indarbejdes som en del af den større helhed, men samtidigt behandles individuelt i forhold til de forskelligartede strækninger - og således at de harmonerer med vejens landskabelige eller bymæssige position.

Alene vejens belysning må nødvendigvis have forskellig karakter på Åhavevej, boulevarden og i tunnelen.

### FOKUS OMRÅDER

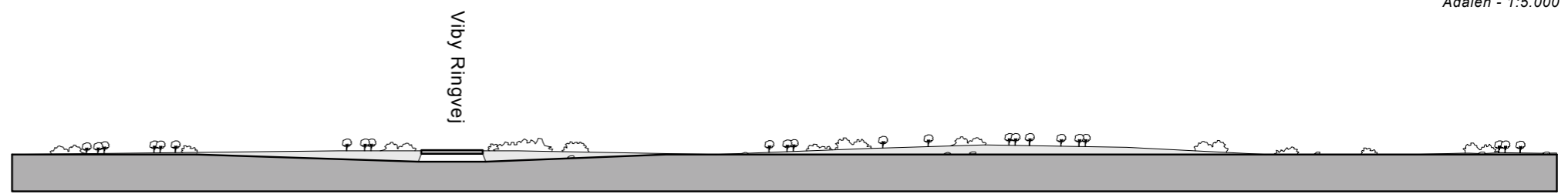
På de følgende sider beskrives de fire fokusområder startende fra vest mod øst:

- ÅDALEN - side 14
- BYPORTEN - side 16
- BOULEVARDEN / TUNNELEN - side 18
- HAVNEN / HAVNEPORTEN - side 24





## Ådalen



Principielt længdesnit

### ÅDALENS LANDSKAB

Fra syd fortsætter motorvejens brede profil sin ubrudte passage ind gennem ådalens store landskabsrum. Vejen og landskabet er i skalamæssig harmoni. På de første km fra syd er vejen placeret i en udpræget landskabelig kontekst, der giver et vidt udsyn i nordlig retning. Denne udsigt afbrydes hvor motorvejen skærer igennem Høskoven. Herved skabes en 'grøn port' omkring vejen, hvorefter udsynet igen kan brede sig i nordlig retning ud over landskabet. Denne udsigt må bevares, hvorfor ny bebyggelse og beplantning på vejens nordside bør begrænses. På sydsiden kan den grønne væg dog forstærkes og adskille vej fra bebyggelse.

Ved kørsel mod byen placeres vejen således, at trafikanten ved en jævn panorering kan danne sig et indtryk af byens profil og orientere sig i forhold til byen.

### VIBY RINGVEJ KRYDSNING

For at afvikle den nødvendige trafik, må de to overordnede veje krydse hinanden i en større niveaudelt udfletning. Denne løsning harmonerer med intentionen om linieføringen i ådalen som landskabelig vej uden stop. Da ringvejen ikke kan løftes væsentligt, må Århavevej sænkes. Kombineret med den kompakte udfletning betyder det, at vejen dykker markant og indsnæv-

res til en tunnelpassage under ringvejen - for igen at åbne sig på den anden side.

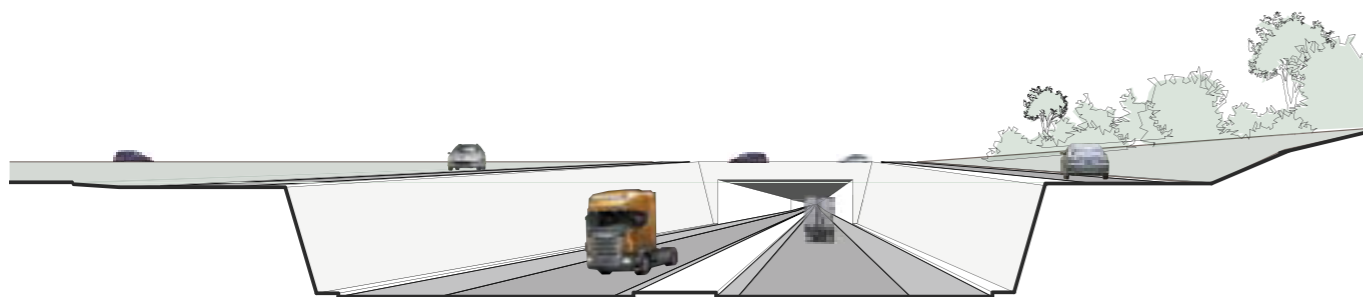
Udformningen af dette anlæg bryder i nogen grad med vejens landskabelige forløb.

### REKREATIVE FORBINDELSER

Boldbanerne ligger i dag klemt inde i et støjende hjørne imellem to af byens mest befærdede veje. Den nye vej-udfletning skærer ind over de eksisterende boldbaner og det eksisterende klubhus må rives ned - hvilket yderligere belaster anlægget.

Hvis der findes en ny placering for sportsanlægget, vil der frigives plads til landskabelig bearbejdning langs vejen og indpasning af et eventuelt ankomstcenter i landskabet. En alternativ placering kunne være de frie engarealer ved Eskelunden, umiddelbart nord for Brabrandstien.

Brabrandstien danner en rekreativ stiforbindelse på langs af Ådalen nord for vejen. Stien føres under Viby Ringvej nord for vejudfletningen, dvs niveaufrit - og kan med den rette terrænbearbejdning give en forbedret og uproblematisk krydsning af Viby Ringvej.



Perspektivsnit - vejen føres under Viby Ringvej



Perspektivsnit - Ahavevej udvidet i eksisterende tracé



Ahavevej - eksisterende forhold



Visualisering - Ahavevej udvides i eksisterende tracé

## HOVEDFORSLAG

### EVENTUELT ANKOMSTCENTER

Der er åbnet mulighed for et ankomstcenter nord for Ahavevej - med tankstation, cafeteria og by-information. Anlægget bør enten knytte sig direkte til vejen som en udposning på denne eller ligge mest muligt tilbage trukket som en ø i landskabet. Valget mellem de to placeringer er betinget af anlæggets udformning og skilting. Men man bør forholde sig bevidst til dette valg.

### VEJENS UDSTYR

Der må placeres en støjskærm langs vejens sydside af hensyn til kolonihaverne, hvor pladsforholdene er mere trange. Denne støjskærm vil overtage rollen som sydlig

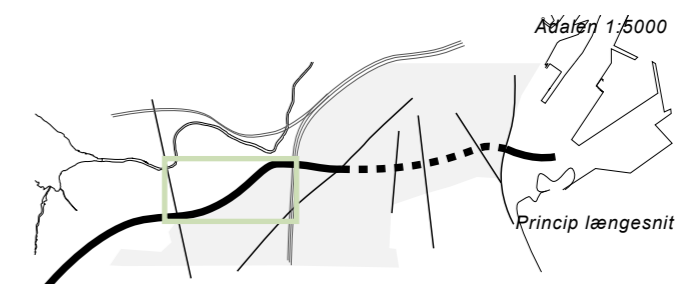
væg i ådalen og det er derfor vigtigt at den så vidt muligt gives en grøn og landskabelig karakter. Samtidigt skal der af hensyn til de trafikale forhold på strækningen påregnes opstillet flere store skilte i ådalen. Disse vil fremstå som portaler, der underbygger den trafikale logistik og kulminerer i indkørslen til Langenæsanlægget. I sammenstødet mellem denne 'trafikmaskine' og vejens landskabelige karakter, svækkes det landskabelige element væsentligt. Belysningen på strækningen, må diskret indordne sig efter landskabets og anlæggets skala. Der kan være tale om relativt høje master, i lighed med dem på den nuværende strækning.

### SAMMENFATNING

Vejføringen i Ådalen skal yde landskabet nord for vejen tilstrækkeligt rum og udsyn, således at det brede vejband er i skalamæssig overensstemmelse med landskabets dimensioner.

Syd for vejen vil man bevæge sig langs en grøn væg, der er med til at forstærke trafikantens følelse af at køre på kanten af landskabet.

Det tætte forløb med kolonihaveområdet - og støjskærmen - giver anlægget som helhed en noget urban karakter.





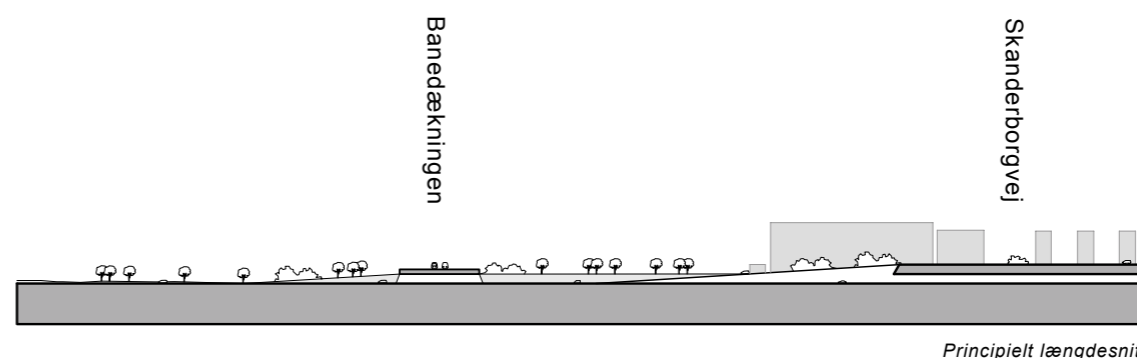
Den eksisterende jernbanebro ved Langenæs - set mod øst



Langenæskurven vest for jernbanebroen - set mod vest



Kortudsnit - Byporten ved Langenæs - 1:5.000



Principielt længdesnit

## Byporten

### MØDET MED BYEN

Overgangen fra landskabet til den tætte by sker meget pludseligt på dette sted fordi vejkurven er skarp og udsynet reduceret på grund af banedæmningen - og den snævre underføring.

Overgangen benævnes 'byporten' fordi det først er her man egentligt ankommer til byen.

Inden kurven skal man som trafikant træffe et valg - køre fra op ad rampen til byen, eller ind i tunnelen under byen og frem til havnen. Skiltningen må vise vej.

Anlægget består af en ny banebro over Åhavevej, den vestlige port til havnetunnelen samt et vestvendt rampeanlæg ved Skanderborgvej.

Banedæmning, tunnel med ramper og indfatning ligger så tæt at de ved normal kørehastighed vil opfattes som en samlet helhed.

Arkitektonisk er det tekniske anlæg her ganske følsomt og kræver stor omhu i detaljeringen for ikke at virke som 'en prop i hullet'.

### LANGENÆS KURVEN

Lige før Åhavevej går over i en egentlig bykontekst vest for banedæmningen, går vejen ind i en skarp kurve. Uventet på dette sted, fordi vejen frem hertil ligger i en landskabelig kontekst. Banebrønderføringen opleves først kort forinden man kører igennem den. Den eksisterende snævre kurve er bevaret i hovedforslaget, men det medfører en uheldig indvirkning på den æstetiske opfattelse. En større krumning vil tilføre projektet væsentlig kvalitet - også køreteknisk. Opfattelsen af kurven kan yderligere forbedres ved at styrke beplantningen på kurvens yderside. En optisk ledelinie vil føre trafikanten mere sikkert gennem kurven - set i begge retninger.

### BANEBROEN

For at føre den bredeudvidede Åhavevej under jernbanen, må den eksisterende banebro erstattes med nyt og langt bredere bygværk.

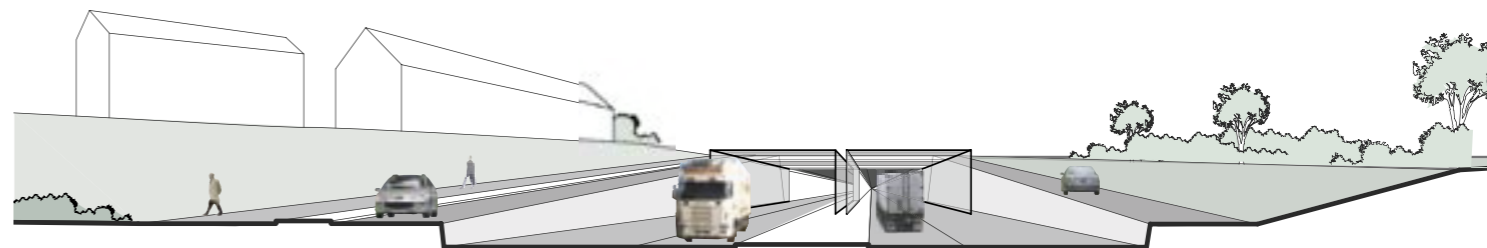
Den eksisterende bro virker tung, snæver og overdimensioneret. Der er nu mulighed for at etablere en lettere, lysere og bredere bro - en mere åben og venlig passage under jernbandæmningen.

Banebroen kan anskues som en egentlig 'byport' - hvilket understreger broens betydning for ankomsten til Århus.





Snitperspektiv - ny banebro ved Langenæs



Snitperspektiv - tunnelport og rampeanlæg ved Skanderborgvej



Jernbanen krydser Åhavevej - Byporten ved Langenæs - set mod nord



Visualisering - ny banebro ved Langenæs - tunnelport og rampeanlæg ved Skanderborgvej

## HOVEDFORSLAG

### TUNNELMUNDING

Tunnelåbningen som ligger i niveau med vejen i ådalen, skal afskærmes med en 50m lang lamel konstruktion for at skabe gradvis overgang fra dagslys til tunnelens kunstlys.

Selvom der teknisk set kun kræves en afskærmning for den indadgående trafik til tunnelen, vil det af hensyn til det samlede arkitektoniske indtryk være hensigtsmæssigt at arbejde med et afskærmende element - som spænder eller dækker over begge tunnelmundinger. Afskærmningen bliver et markant element, hvis udformning vil være afgørende for dens indpasning.

### RAMPEANLÆG

På begge sider af tunnelmundingen etableres vestvendte ramper - til og fra Skanderborgvej. Det tekniske anlæg som helhed bliver stort og bredt. Den større bygningsskala her samt etagebebyggelsens parkagtige karakter vil kunne optage anlæggets store skala rimelig smertefrit. Dog må der forudsættes en vis terrænbearbejdning omkring ramperne på begge sider.

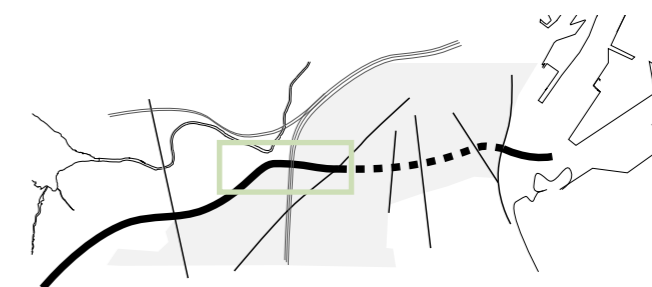
Stianlægget er samlet som en dobbeltrettet sti på vejens nordlige side. Denne sti bør tilføres en lokal karakter samt i skala og udtryk knyttes til landskabet omkring boligbebyggelsen.

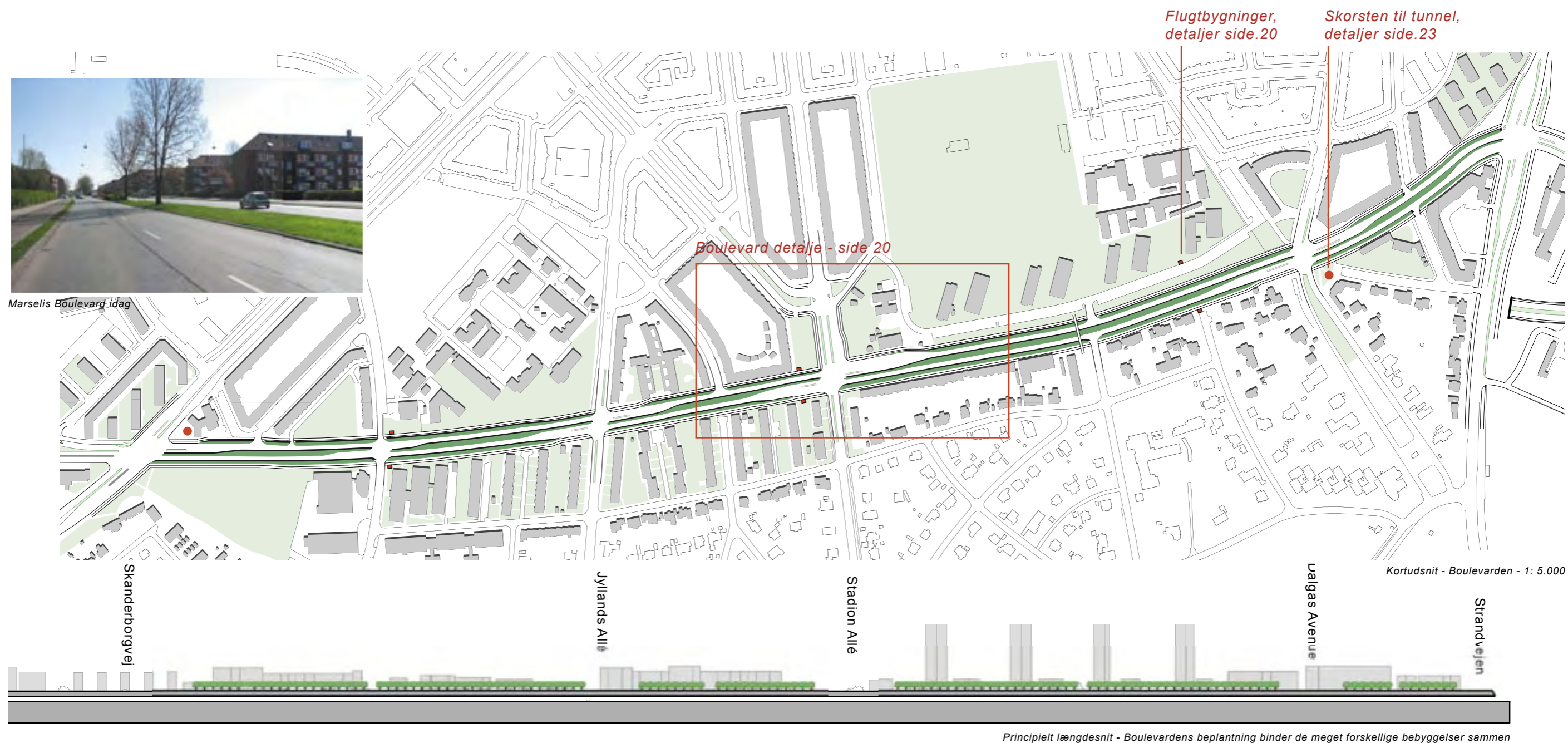
### SAMMENFATNING

Dette store tekniske anlæg med ramper, tunnelport og støttevægge danner et sammenbindende element mellem jernbanedæmningen og tunnelmundingen.

Anlægget må opfattes og bearbejdes i en byarkitektonisk helhed.

Der ligger en selvstændig og særdeles vigtig designopgave i udformning og indpasningen af dette samlede portelement.





Principielt længdesnit - Boulevardens beplantning binder de meget forskellige bebyggelser sammen

## Boulevarden

### GADE OG TUNNEL

Ved tunnelnedkørslen deler projektet sig i to forløb. Det ene er selve tunnelrøret helt frem til havneområdet, det andet er Marselis Boulevard.

Efter frakørsel ved tunnelmunding ledes man direkte op til det lysregulerede kryds ved Skanderborgvej. Det nye vejanlæg indgår herefter som en del af det almindelige gadenet.

### BOULEVARDEN

Anlægget tager her form af boulevard med midterrabat og 2 x 2 kørebaner som hovedprofil. Hertil kommer siderabat og fortov/sti i begge sider. Den 1800m lange strækning benævnes boulevard, fordi gaden i dag er og i fremtiden vil fremstå som en større og anseelig fordelingsvej omgivet af ikke ubetydelige boligbebyggelser.

Med sin store pondus, fungerer boulevarden således som et stærkt fysisk og visuelt spor igennem bydelen.

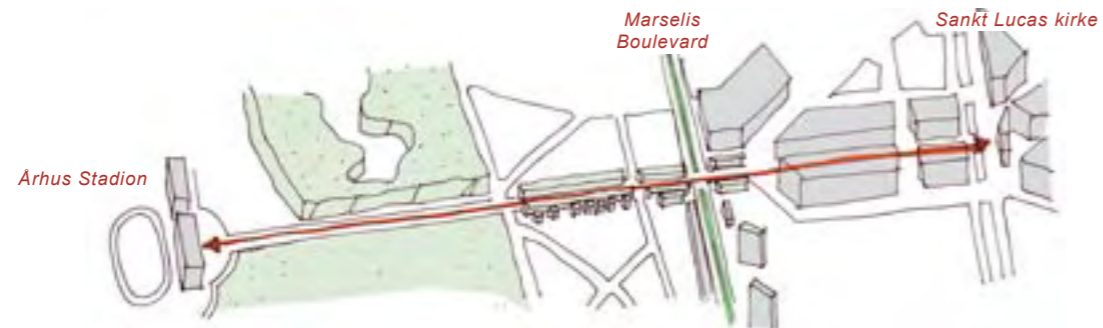
### FREDERIKSBJERG KVARTERET

Frederiksbjerg er et af byens velfungerende brokvarterer, karakteriseret ved en stor tæthed og højde i boligbyggeriet, som overvejende er udført i tegl. Selvom kvarteret fremstår helstøbt og velfungerende, varierer bebyggelserne langs boulevarden væsentligt i skala og karakter. Denne forskellighed skaber et noget uroligt gadebillede. Opgraderingen af boulevarden giver her ved mulighed for at skabe et sammenbindende gaderum igennem bydelen, som kan bære og optage bygningernes forskelligheder.

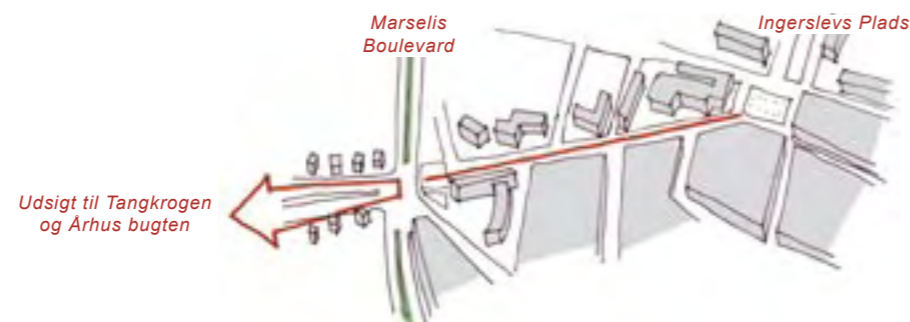
### GENNEMGÅENDE BEPLANTNING

Beplantningen på boulevarden i dag er lettere sporadisk, hvor bunkere og svingbaner over tiden har svækket den. Projektet bør derfor søge at genskabe og styrke boulevardens beplantning. Ved boulevardens opgradering vil de eksisterende bunkers i midterrabatten uundgåeligt blive fjernet - hvilket dog ikke udgør noget arkitektonisk tab.

Udover at tilføje et grønt gaderum, har boulevardens træer den rolle at nedbryde skalaen i et ellers stort trafikrum. Det er vigtigt at dette grønne bånd bliver så gennemgående og sammenhængende som muligt.



Stadion Allé-aksen forbinder Sankt Lucas kirke i Frederiksbjerg med Arhus Stadion i Marselisborg-skoven illustration fra 'Arhus Kommunesatlas 1', hvor der også findes uddybende beskrivelse



Dalgas Avenue forbinder Ingerslevs Plads med Tangkrogen uddybende beskrivelse findes i 'Frederiksbjerg Øst, Byarkitektonisk oplæg'



Boulevardens beplantning - i samspil med højhuse



Boulevardens beplantning - i samspil med tætte karrébebyggelser



Vejens tre beplantede rabatter - i det grønne rum imellem bebyggelserne



Vejens tre beplantede rabatter - ved de grønne/rekreative rum



Luffoto af boulevardens



Visualisering af boulevardens

## HOVEDFORSLAG

Som illustreret på ovenstående principsnit, kan en uniform beplantning langs boulevarden udmærket fungere sammen med de meget forskellige bygninger og byrum. De sammenhængende rækker af træer opnår herved forskellige roller - i deres samspil med hhv. lave bebyggelser, karréer, høje punkthuse og grønne områder.

### TVÆRGÅENDE AKSER

Boulevardens gennemskæres af flere vigtige tværgående akser - en essentiel del af kvarterets bystruktur. Akserne med deres tværgående beplantninger og krydsningspunkter er med til at tegne bydelen.

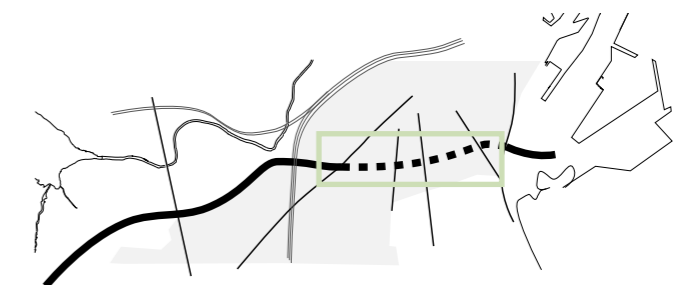
Vigtigst er Stadion Allé og Dalgas Avenue, hvor krydsningsudformningen kræver særskilt stillingtagen. Som udgangspunkt er det væsentligt, at krydsenes afbrud af den gennemgående beplantningen reduceres mest muligt, så boulevardens langsgående vejrum ikke punkteres. Ved Stadion Allé gøres dette bedst ved at fastholde den fine sammenhæng der i dag er mellem gade og bebyggelse - herunder aksens.

De to krydsningspunkter repræsenterer samtidigt de to større pladselementer på boulevardens. Udformningen af disse pladser udgør en separat og ikke uvæsentlig designopgave.

### REKREATIVE TVÆRFORBINDELSER

Med forslaget ændrer boulevardens karakter, idet farten sænkes fra 60 til 50 km/t. Samtidigt reduceres andelen af tung trafik betydeligt med anlæggelsen af tunnelen.

Det er vigtigt at opgraderingen af vejen ses som en mulighed for samtidigt at opnå en bedre sammenhæng på tværs af vejrummet. Dette gælder såvel en generel reduktion af boulevardens barriere-effekt, som en indsats på specifikke steder, såsom ved Marselis Hospital - samt en eventuelt stibro-forbindelse imellem sportsarealerne og Forældreskolen.





Større signalreguleret kryds på Boulevarden  
eksemplificeret ved kryds ved Stadion Allé - 1:1.000

## Boulevard, detail

### BOULEVARDENS TVÆRPROFIL

En bred midterrabat er nødvendig for at kunne indarbejde svingbaner - uden at boulevardens mister sit gennemgående lineære forløb. Samtidigt indeholder forslaget grønne rabatter i begge sider. Disse adskiller kørebaner fra cykelsti og fortov. Hovedforslaget har således tre rabatter - med forskellige vejtekniske roller.

Eftersom det vejtekniske grundlag tillader beplantning i både midterrabat og siderabatter, kan disse træækker løse forskellige roller. Kørebanerne vil opfattes som asfaltspor i en gennemgående grøn bund på tværs af boulevarden.

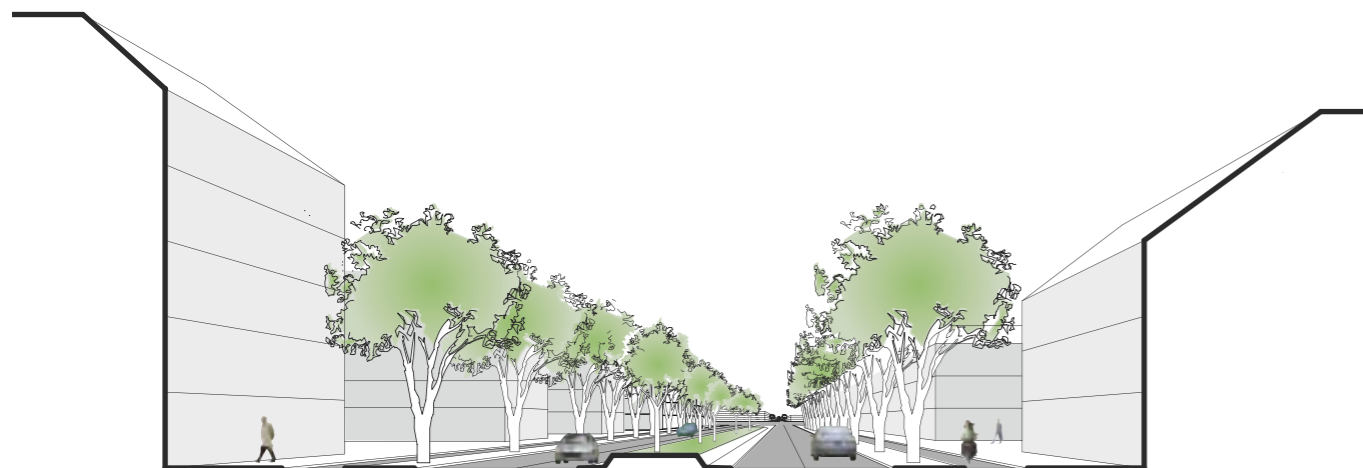
### GADERUMMETS GRØNNE RAMME

Siderabatterne udgør den vigtigste placering for boulevardens høje og ruminddelende beplantning. Der er mulighed for en mere gennemgående beplantning i disse rabatter end midterrabatten og de vil derfor blive et stærkere træk. Samtidigt er det i siderne at rollen med at inddele imellem de bløde og hårde trafikanter skal løses. Således samler beplantningen den gennemkørende trafik i en grøn ramme, imens beboere, fodgængere og brugere i lokalområdet kan færdes mere frit i rummet udenfor træækkerne. Disse rum knyttes derfor til bebyggelserne.

De markante træækker i siderabatterne danner to gennemgående grønne vægge i gaderummet - et samlende element, der forener de uens bebyggelser. De grønne vægge virker også som et grønt filter imellem boulevardens trafik og de omkringliggende boligbebyggelser. Det enkle uniforme træk vil samtidigt sikre en rolig trafikantoplevelse, uden at forstyrres af de mange store bygningsgavle. Boulevardens vejrum indrammes og det bredere byrum inddelles hensigtsmæssigt. Valget af træsorter er også relevant. Der må primært vælges træer der kan udvikles med relativt smalle kronebredder. Træstrukturen skal være præcis.

### MIDTERRABAT

Midterrabattens rolle bliver at 'nedbryde' det store vejrum fra fire kørebaner til 2x2. Derfor kræves ikke i samme omfang en stram linie, men snarere en distance, hvilket giver flere forskellige muligheder. Der sigtes mod træer arrangeret i en 'løsere karakter' eller alternativt med en lav beplantning, som tilfører grønt uden at 'lukke' rummet imellem kørebanerne. Det løse beplantningsmønster letter etablering af venstresvingbaner i midterrabatten. Midterrabattens karakter kan yderligere styrkes ved at indføre en let hævet og præcist defineret kantsætning. Herved opnås bedre planteforhold og en begrænsning af den krydsende fodgængertrafik.



Perspektivsnit - boulevarden med tunnel under



Terrænfoto - Marselis Boulevard i dag



Referencefoto - boulevard og kantsætning



Reference - flugt- og teknikbygninger



Visualisering - ny Marselis Boulevard

## HOVEDFORSLAG

### VEJRUMMETS AFSLUTNING

En opgradering af boulevarden må også inkludere afslutningen imod bebyggelserne. Området som skal bearbejdes varierer i bredde langs boulevardens forløb - fra kun at omfatte fortovet til at omfatte mindre pladsdannelser ved lukkede veje og ved afslutninger af semi-private gårdrum til placeringer af teknikbygninger og større pladsdannelser.

Boulevardens kantbearbejdning må også i fornødent omfang inddrage de forskellige bygningsfacader og gavle, der afgrænser rummet - eventuelt også i forbindelse med støjreducerende tiltag.

### NYE FLUGT- OG TEKNIKBYGNINGER

Tunnelen forsynes med nødudgange - ca for hver 500 m - og virker samtidigt som serviceadgange til tunnelen. Disse bygninger, som måler ca. 4x5 m, skal fungere med trappe, elevator, ventilationsskakt og teknikrum. Der opstilles en mindre bygning på hver af vejens sider i 500 m-punkterne.

De små bygninger, der gennembrøder overfladen langs boulevardens fortov på tre steder, bør placeres diskret i siderabatter eller på privat grund. Placering tæt ved vejkryds eller tæt op ad bebyggelser bør undgås.

### BELYSNING

Belysningen kan som beplantningen bruges til at skabe en letopfattelig sammenhæng i hele projektets forløb.

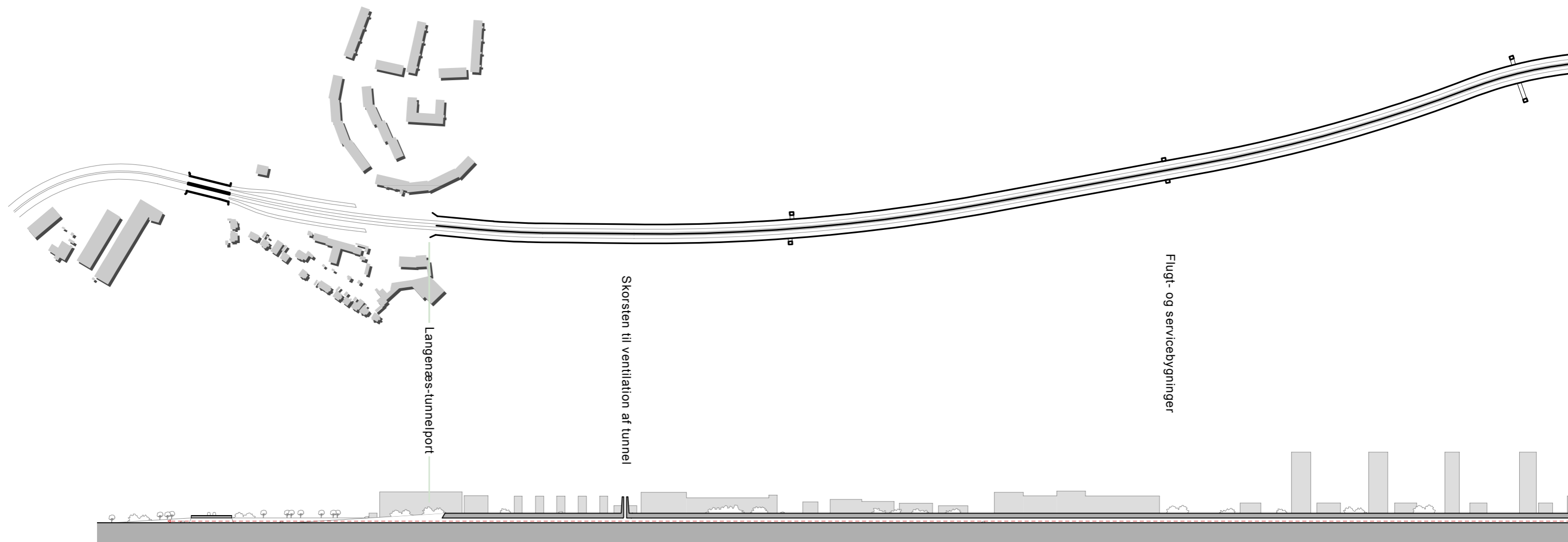
Belysningen på boulevarden må dog tilstræbes givet en urban karakter. Dette kan opnås ved at gennemføre de eksisterende wire-ophængte lamper, som med deres lethed og elegance næsten kan reduceres til svævende, lysende punkter.

### SAMMENFATNING

Samlet set vil den arkitektoniske oplevelse af boulevarden blive tydeliggjort ved det reviderede gadeprofil.

Tydeliggørelsen af gaden som gennemkørselsanlæg og med sideanlæggene som de lokale færdselsrum bliver klarere end nu.

Nytegningen af den brede midterrabat vil øge anlæggets kvalitet betydelig.



## Tunnel under Marselis Boulevard / Adolf Meyers vej

### VEJTUNNEL

Tunnelen placeres nogenlunde midt under Marselis Boulevard - mellem Skanderborgvej og krydset ved Dalgas Avenue, hvorefter forløbet drejes mod sydøst og føres under Adolf Meyers Vej frem til Havnearealet - øst for krydsningen under Strandvejen. Tunnelens samlede forløb er 1800m langt, og ved den normerede hastighed på 60 km/t vil det tage 2 et kvart minut at køre igennem fra tunnelport til tunnelport.

Trafikken bevæger sig således hurtigt og smertefrit under byens plateau. Boulevarden og byen aflastes tra-

fikalt, men tunneltrafikanterne mister oplevelsen ved - og bevidstheden om - at bevæge sig igennem byen.

### TUNNELPROFIL

Tunnelen anlægges med 2 x 11 m brede tunnelrør - hver med plads til to kørebane. Det samlede profil bliver således 23 m bredt.

Der påregnes dog kun opstribning af én kørebane i hver retning, hvilket ifølge trafikberegningerne vil give den nødvendige kapacitet frem til år 2023.

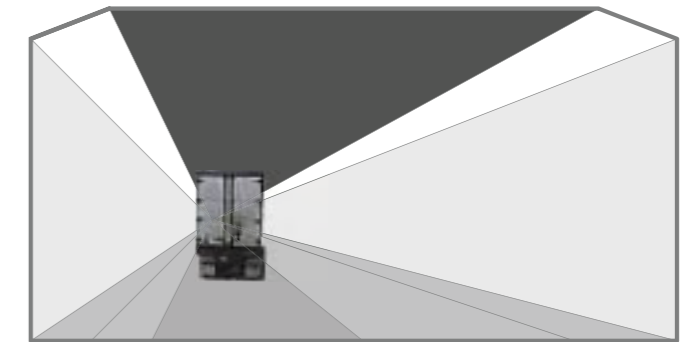
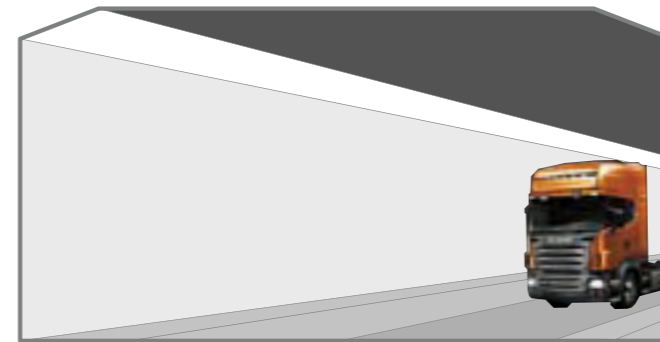
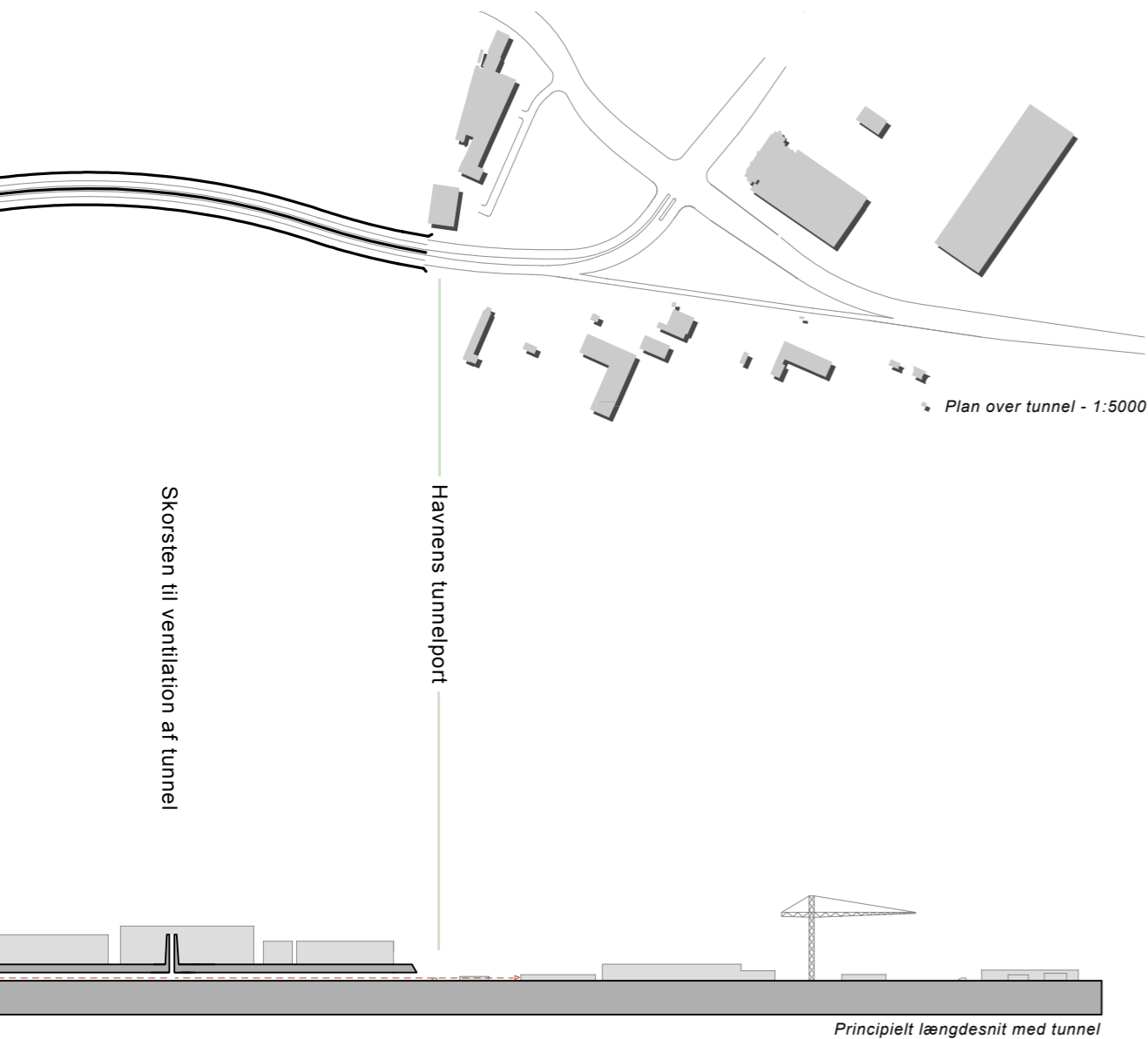
Med én kørebane i hver retning, er der risiko for at tunnelprofilen visuelt vil virke for stort, og placeringen af kørebanelen i profiletts venstre side kan give en ubalanceret køreoplevelse.

Ved at udarbejde et enkelt, ukompliceret og gennemgående tunnelprofil, kan der opnås en sammenhængende, rolig og æstetisk kørselsoplevelse under byen - uafhængig af den varierede by på overfladen.

### TUNNELPORTE

Adgangen til tunnelen sker igennem to veldefinerede portanlæg, et vestligt og et østligt. Den vestlige tunnelport ved Langenæs ligger i niveau med Ahavevej, hvorved man kører direkte ind i tunnelen. Havnen ligger derimod 2-3m over tunnelen, hvilket vil opleves, som at man kører ned i tunnelen fra havnenfladen. I begge tilfælde vil man dog opleve at køre ind i en åbning - under byens plateau.

Beskrivelsen af de udvendige tunnelporte findes under de respektive afsnit, for Langenæs se side 16-17 og for Havnen se side 24-25.



Snitperspektiv - tunnel



Reference - skorstene til tunnelventilation



Reference - Øresundstunnel

## HOVEDFORSLAG

### TUNNELVÆGGE OG LOFT

Vægbeklædning udføres med et lydæmpende materiale. Lyse farver på vægfladerne anbefales for at give en afbalanceret oplevelse i det relativt store rum og samtidig for at definere rummets bredde. Tunnelens loft derimod kan med fordel gøres mørkt, fordi det ikke er loftet man skal forholde sig til som trafikant - og indtrykket af de tekniske installationer bør nedtones.

### BELYSNING OG SKILTNING

Der anbefales en rolig og gennemgående belysning med to kontinuerlige lysbånd øverst i hver side. Nødudgange markeres med særlige skilte.

### VENTILATIONS-SKORSTENE

I hver af tunnelens to ender, skal der - hvis der viser sig behov herfor - opstilles to 12-19 m høje skorstene, som sender udstødningsdampe mm fra tunnelen højt op over gadeniveau.

De to skorstene placeres ved skæringen med Skanderborgvej og ved Dalgas Avenue, se side 18-19.

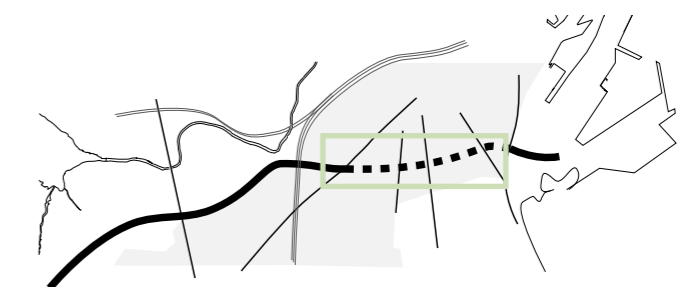
Skorstene vil være på højde med selv de højeste seks etagers karréer, og må derfor opfattes som en vigtig, selvstændig designopgave.

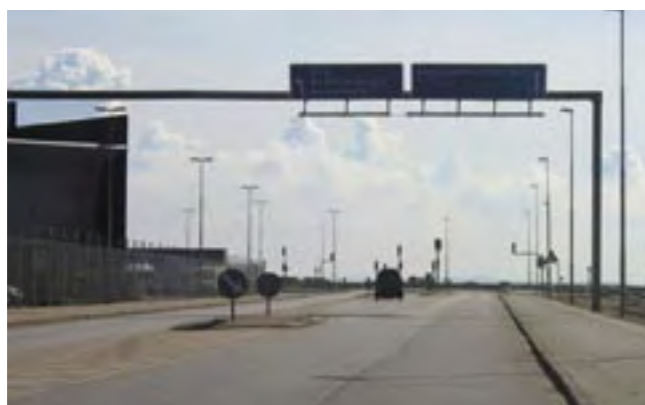
### FLUGT- OG TEKNIKUDGANGE

For hver 500 m placeres flugtveje, som forbinder tunnelen med overfladen.

I forbindelse med disse vil der samtidigt være flugtveje mellem tunnelrørene. Inde i tunnellen markeres 'flugtveje' tydeligt.

På overfladen vil flugtvejene dukke op som mindre bygninger - som beskrevet under boulevardens detailopslag se side 20-21.

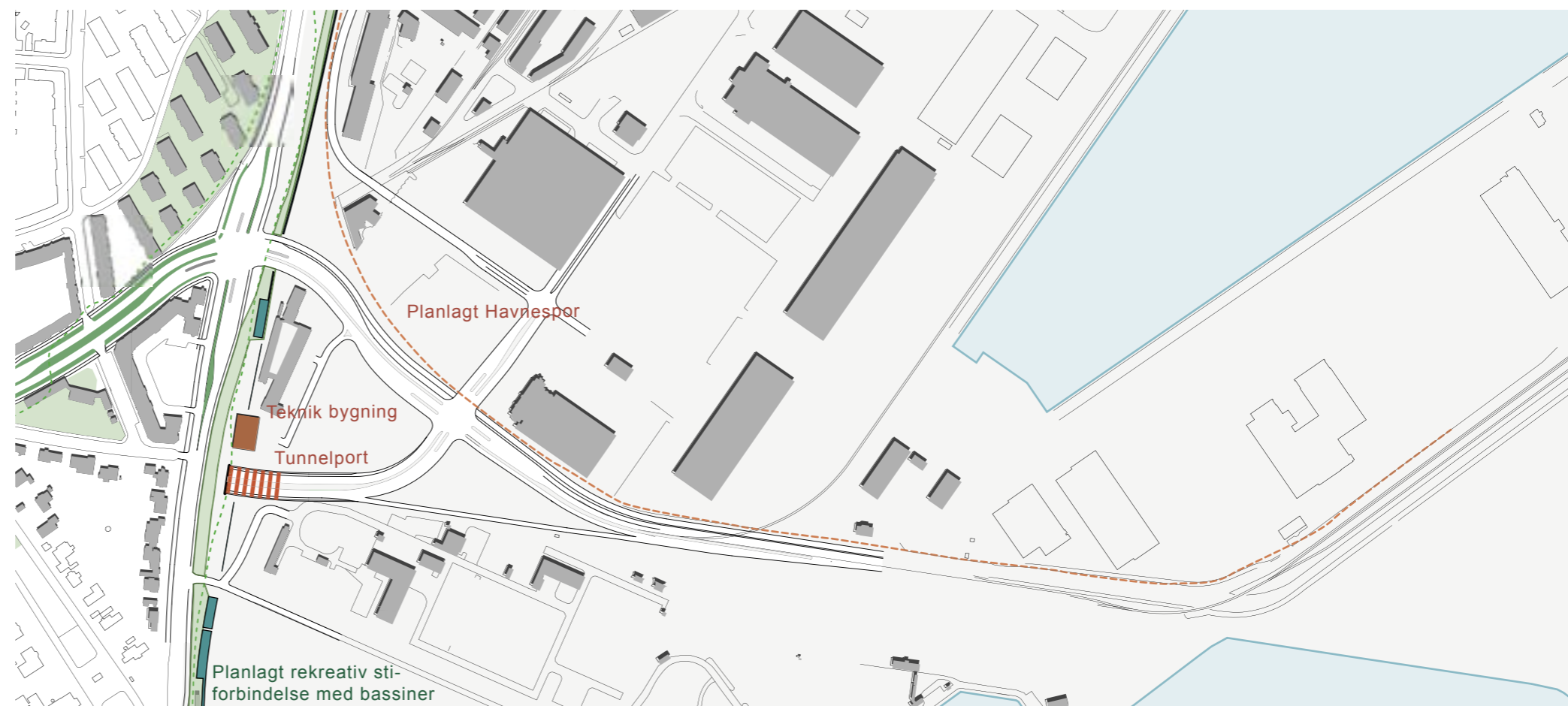




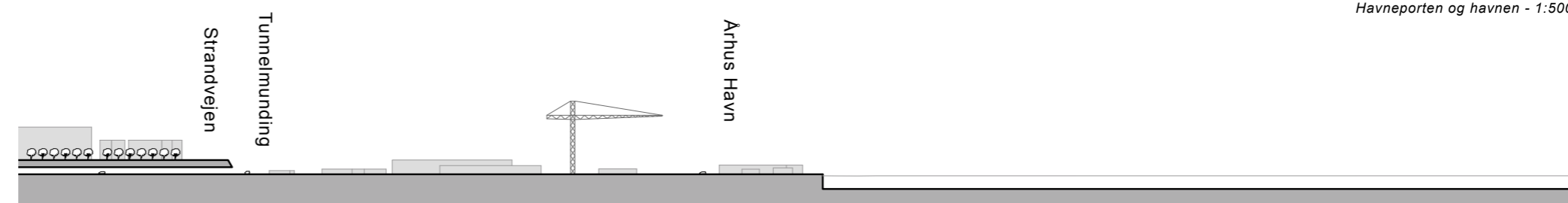
Århus Havn - set mod øst



Århus kommunes Havneplan er under implementering  
Illustration fra Plan for de bynære havnearealer



Havneporten og havnen - 1:5000



Principielt længdesnit

## Havneporten / Havnen

### BOULEVARDENS AFSLUTNING

Marselis Boulevard udmunder i Strandvejen i et større lysreguleret kryds, på samme sted hvor den idag føres under Strandvejen. Den eksisterende underføring er indkapslet med dominerende sidevægge, som omslutter boulevardens midterste baner. Med hovedforslaget etableres istedet et enkelt kryds i niveau, hvorved de nævnte sidevægge helt kan fjernes - og sammenhængen på tværs af vejrummet reetableres til gavn for området omkring Strandparken. Der opnås en flottere krydsudformning ved boulevardens møde med Strandvejen.

### TUNNELPORTEN

Tunnelmundingen, som er placeret syd for det nuværende anlæg, bør ikke tilplantes, men gives en så skarp og enkel formgivning som muligt, fordi den vil blive opfattet som en del af havnemiljøet.

Boulevarden skærer Strandvejen i et firebenet kryds ca. 200 m nord for tunnelmundingen. Således mødes tunneltrafikken og boulevardtrafikken først i et fælles kryds ude på havnefladen.

Solafskærmningen ved tunnelporten kan behandles på samme måde som den tilsvarende afskærmning ved den vestlige tunnelport - jf. si.16-17. For at kunne arbejde portelementet som en helhed vil det også her være en fordel at arbejde med en afskærmning, der dækker begge kørebaner. Solafskærmningen vil fremstå som et markant tekniske element, der vil stikke ca 50m ud fra kystskrænten. I detailfasen vil det kræve en særlig designindsats for at undgå en uheldig æstetisk udformning.

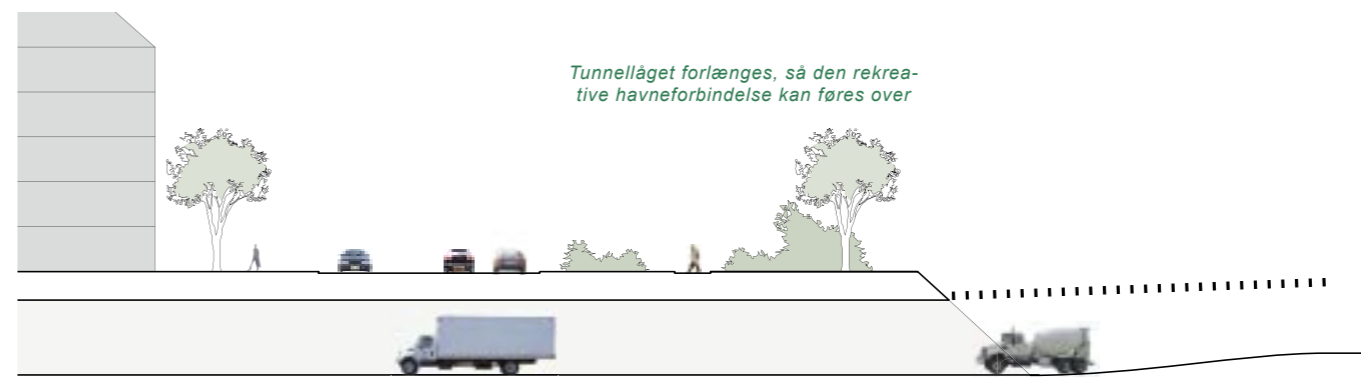
### HAVNEPLANENS REKREATIVE FORBINDELSE

Havneplanen for Århus Kommune anno 1999, er i dag i de første faser af sin realisering. Den indeholder en rekreativ forbindelse som løber fra Riis Skov i nord til Marselisborgskovene i syd. Forbindelsen følger og markerer den oprindelige kystlinie med en udgravet kanal, hvorved der dannes en blå linie fra nord til syd. Ved udmundingen af Marselis tunnelen brydes dette motiv dog, da terrænet hæver sig. Helhedsplanen for de bynære havnearealer foreslår linien brudt op i en række bassiner, som kan trappe op ad kystskrænten og bevæge sig over tunneludmundingen.





Perspektivskitse - tunnelmunding ved havnen



Principielt længdesnit ved tunnelmunding - 1:500



Luftfoto - havnens møde med byen



Visualisering med tunnelmunding ved havnen og kryds ved strandvejen

## HOVEDFORSLAG

Alternativt kunne man bearbejde mødet med stiforbindelsen ud fra den anskuelse, at imens kryds og tunnel tilhører byen, tilhører den blå ledelinie og bassiner havnen.

Følges denne logik, må den blå linie ligge i terrænniveau med havnen, hvorimod den rekreative stiforbindelse må føres over tunnelmundingen for at kunne passere. Den blå linie splittes altså kortvarigt fra stien, for at mødes igen på den anden side af tunnelmundingen.

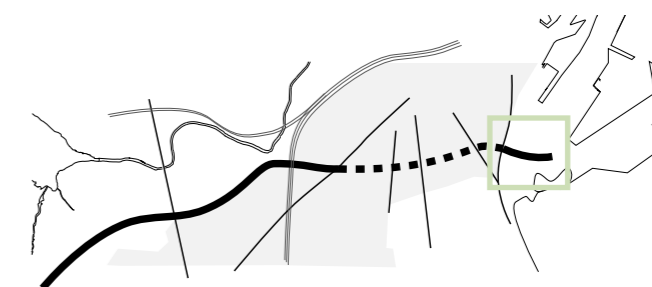
Uanset hvilken løsning man vælger, bør det arkitektoniske motiv gives god plads - ellers vil det ikke kunne opfattes og forstås.

### HAVNENS BEBYGGELSE

Arkitektonisk set er det væsentligt, at det er havnefladens karakteristiske træk - belægninger, belysning, materialekarakter, stoflighed, etc. - der skal føres tæt på Strandvejen og kystskrænten, kun med den fornævnte blå bassinlinie som tynd skillelinie.

Vejanlægget er stort og kompliceret, hvorfor det bør gives god plads.

Bebyggelse omkring anlægget bør ikke retningsbestemmes efter anlægget, men følge de bebyggelsesretninger, som er typiske for området. Bebyggelsen bør opfattes som monolitter på en flade frem for en sammenhængende bebyggelsesstruktur. Lysninger og forsætninger skal være så små som mulige.





## Udbygning af den eksisterende boulevard - Udbygningsalternativ

### OPGRADERING AF EKSISTERENDE FORHOLD

Som alternativ til at bygge en tunnel under boulevarden, er undersøgelsen også omfattet af muligheden for at udbygge den eksisterende vejforbindelse uden tunnel. Denne løsning kaldes 'udbygningsalternativet'.

### UDBYGNING

En udbygning af vejen omfatter - som i hovedforslaget - en udvidelse af Åhavevej fra de nuværende to til fire spor. Samtidigt vil der ske en gennemgående opgradering af vejanlægget på den eksisterende boulevard, bl.a. med flere svingbaner.

Udbygningen adskiller sig primært fra 0-alternativet ved, at den letter trafikafviklingen på Åhavevej og i krydsningspunkterne.

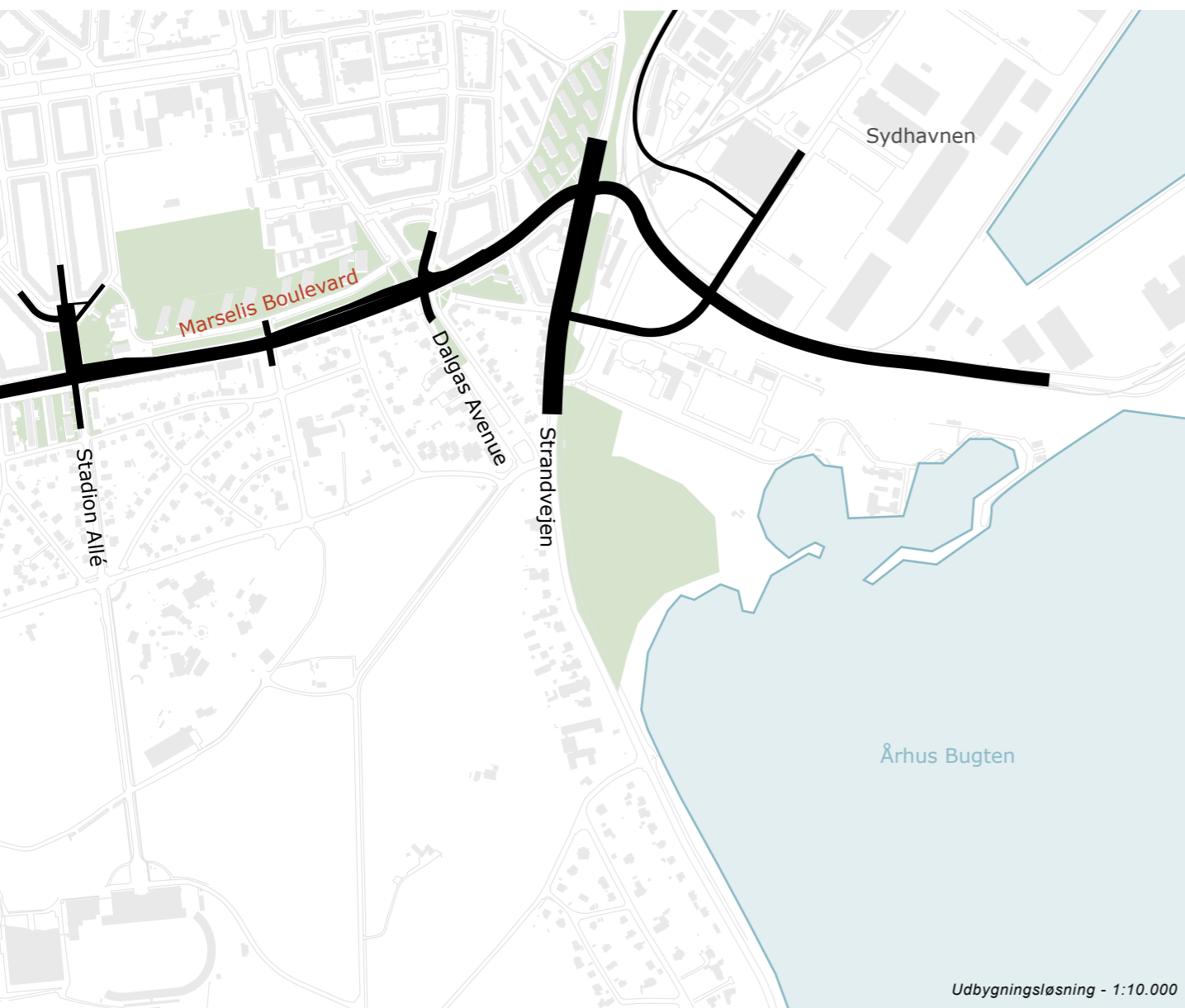
Men udbygningsalternativet vil have samme voldsomme trafikmængde på selve boulevarden som idag - med en stor andel af tung trafik, og vejen får deved samme karakter af indfaldsvej med uønsket barriereeffekt igennem Frederiksberg kvarteret.

### STØJSKÆRME

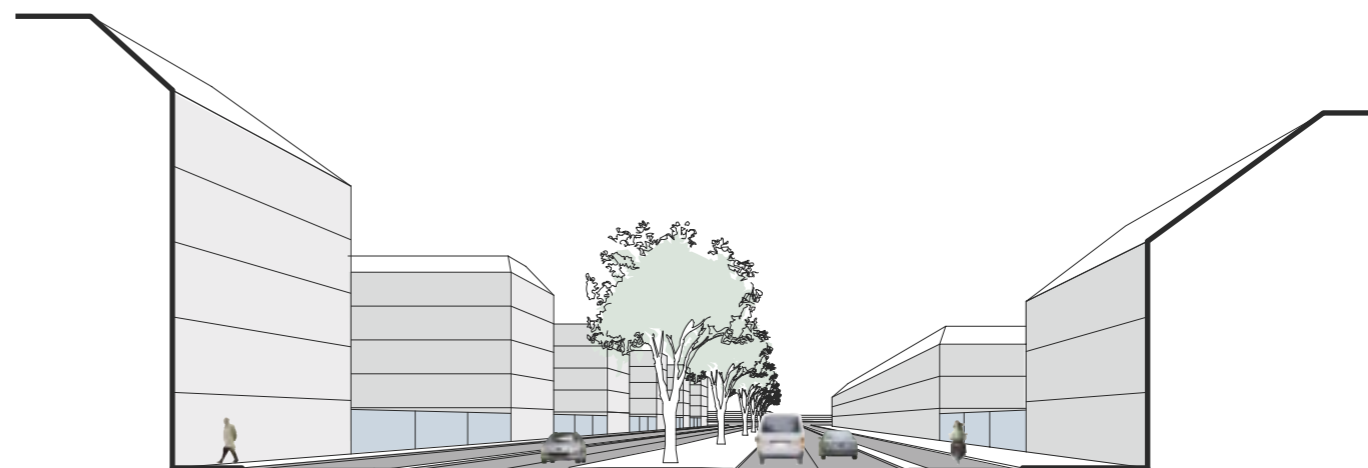
Den øgede tunge trafik på boulevarden vil nødvendiggøre etablering af langsgående støjskærme. Disse placeres i boulevardens eksisterende siderabatter samt på sydsiden af Åhavevej. Ved etablering af sådanne støjskærme, er deres udformning vigtig for at nedtone deres tilstedeværelse og indarbejde dem i gaderummet. De vil dog uundgåeligt blive en markant og visuel barriere igennem kvarteret - til gene for boulevardens gadekarakter og giver den præg af indfaldsvej.

Alternativt til placering af langsgående støjskærme i rabatterne, kan muligheden for at placere støjskærme imellem husgavlne undersøges i detailfasen.

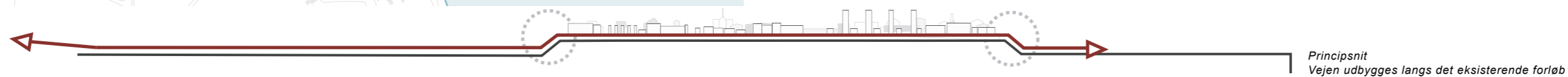
Facaderenovering og støjreducerende asfaltbelægning kan også komme på tale.



Perspektivsnit - udbygget boulevard med gennemgående støjskærme



Perspektivsnit - udbygget boulevard med støjskærme imellem bygningerne



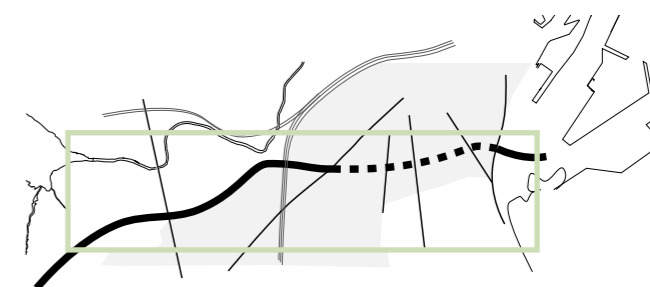
Principalsnit  
Vejen udbygges langs det eksisterende forløb

UDBYGNINGSALTERNATIV

SAMMENFATNING

Udbygningsalternativet skaber bedre forhold for trafikafviklingen end 0-alternativet, men løser ikke generne fra den øgede tunge trafik.

Vejen vil ændre sig til en mere overordnet karakter, som ikke harmonerer med skalaen i den omgivende by - med en uheldsmæssig og uønsket negativ barrierevirkning igennem Frederiksberg-kvarteret.





Alternativer - 1:10.000

## Varianter

### VARIANTER

Der er udarbejdet to varianter til hovedforslaget, som henholdsvis belyser en alternativ linieføring i landskabet, samt en alternativ krydsudformning i byen.

Disse varianter er uafhængige af hinanden, og kan vælges hver især - som erstatning til de i hovedforslaget viste løsninger til de pågældende strækninger eller krydsningspunkter.

Der eksisterer to mulige vejtekniske alternativer til hovedforslaget - begge løser den nødvendige trafikale kapacitet, men de forskellige varianter prioriterer dog det æstetiske eller trafikafviklingen forskelligt.

Varianter til hovedforslaget:  
 - Søndre Ringgade kryds - side 29  
 - Åhavevej i alternativt tracé - side 30

### ÅHAVEVEJ I ALTERNATIVT TRACÉ

En landskabsæstetisk og køreteknisk optimeret variant til hovedforslaget, hvor linieføringen af Åhavevej trækkes nordpå for at udbløde kurver og give plads til en landskabelig bearbejdning og tilpasning - samt til kolonihaveområdet.

### SØNDRE RINGGADE KRYDS

En trafikoptimeret variant til hovedforslaget, hvor Søndre Ringgades kobling til Marselis Boulevard prioriteres over Stadion Allé-aksen.

Denne krydsudformning er også en mulig trafikal opgradering af 0-løsningen.



Trafikoptimeret kryds med Søndre Ringgade - 1.5.000



Terrænfoto - Stadion Allé-aksen i dag

## Søndre Ringgade kryds

### OPPRIORITERING AF SØNDRE RINGGADE

Denne variant omhandler en ændring af det eksisterende krydsningsanlæg ved Stadion Allé med to firevejs-kryds (som bevares i hovedforslaget) til en "skæv" gennemskæring af Søndre Ringgade.

Herved kobles ringgadesystemet direkte på Marselis Boulevard, hvorved et krydsningspunkt skæres væk og trafikken fra ringgaden får direkte adgang til boulevarden.

Varianten opprioriterer trafikafviklingen fra og til Sønder Ringgade.

### STADION ALLÉ-AKSEN

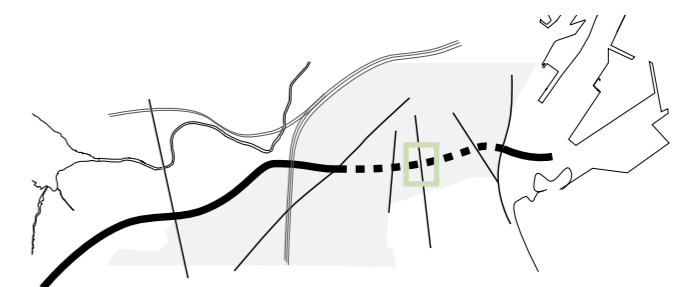
Ved at opprioritere Sdr. Ringgade med en direkte kobling til boulevarden, skæres Stadion Allé-aksen over. Arkitektonisk set er hele bykvarteret bygget meget præcist op omkring Stadion Allé som akse. Denne fysiske og visuelle logik vil ikke kunne tilgodeses ved den viste krydsudformning, hvor kørebanerne bøjer væk fra akse for at møde Sdr. Ringgade. Netop på dette sted er sammenhængen mellem bebyggelses- og vej mønster helt integreret, hvorfor varianten er uden relation til de arkitektoniske rammer. Desuden vil denne krydsudformning kræve mere areal til trafik anlægget - og bebyggelserne omkring Stadion Allé presses yderligere.

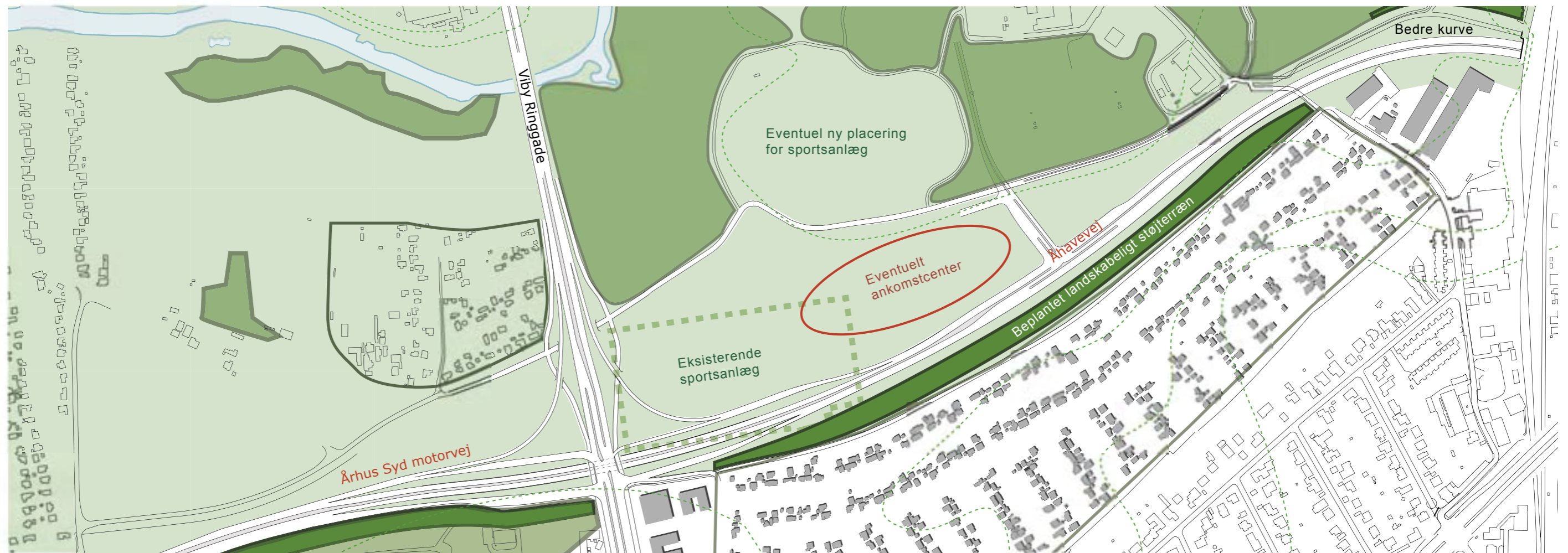
## VARIANTER

### SAMMENFATNING

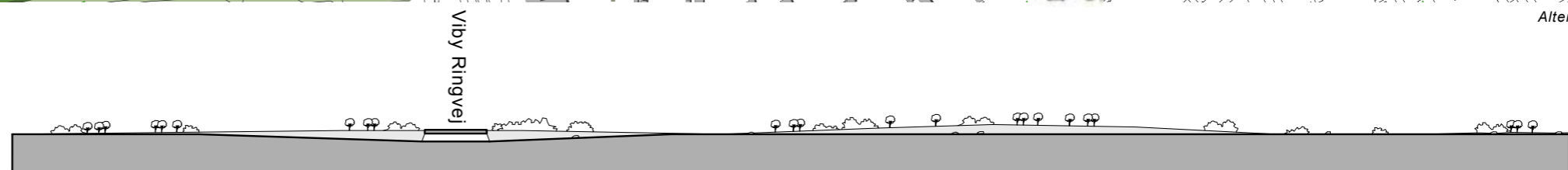
Denne løsningsvariant er en klar trafikoptimeret version, som går på kompromis med byens arkitektoniske og æstetiske idealer.

Det er vigtigt at betænke, at hvor trafikmønstre ændrer sig på årtier, ændrer byens mønstre sig kun på århundreder.





Alternativ linieføring i Ådalen 1:5.000



Principielt længdesnit af motorvejens / åhavevejs forløb i landskabet

## Åhavevej i forlagt tracé

### FORLAGT TRACÉ

Denne variant tilstræber at bevare et landskabeligt vejforløb i Ådalen, helt frem til banebroen ved Langenæs.

Dette opnås ved at forskyde vejens linieføring 40-60m i nordvestlig retning.

### LANDSKABELIGT VEJFORLØB

Et vejforløb frilagt fra kolonihaverne, giver mulighed for blødere kurver, hvilket harmonerer med en landskabelige vejopfattelse. Samtidigt frigives i vid udstrækning mere plads, som kan anvendes til terrænbearbejdning omkring vejanlægget, og som indbefatter et landskabeligt støjtæppe langs kolonihaverne. Det grønne areal kan med en tæt beplantning forlænge og forstærke den grønne væg på vejens sydside, som starter ved Høskoven. Arealet frigiver desuden et nyt rekreativt areal, som bl.a. kan anvendes af kolonihavernes beboere.

### LANGENÆS-KURVEN

Kurvebilledet vest for jernbanebroen bliver forbedret væsentligt og vejforløbet gøres mere selvforklarende for trafikanten.

Med en større kurve vil oversigtsforholdene forbedres - ankomsten til byen varsles i bedre tid. Situationen bliver mere klar og forståelig og køreoplevelsen mere jævn og i harmoni med vejens større skala i Ådalen.

### SPORTSANLÆG OG EVENTUELT ANKOMSTCENTER

Idet forlægningen rykkes mod nord tages der yderligere plads fra de tidligere nævnte boldbaner og samtidigt fra det eventuelle ankomstcenter.

Hvis boldbanerne flyttes, f.eks. mod nord til de frie engarealer ved Eskelund, vil et eventuelt ankomstcenter kunne genvinde den tabte plads i et mere aflangt område langs Åhavevej - og ved sin aflange udstrækning bedre knytte sig til vejens forløb. Den gældende lokalplan for det ankomstcenter skal revideres i såvel hovedforslag som varianten.



Perspektivsnit - udvidet åhavevej i forlagt tracé



Luftfoto - Åhavevej i dag

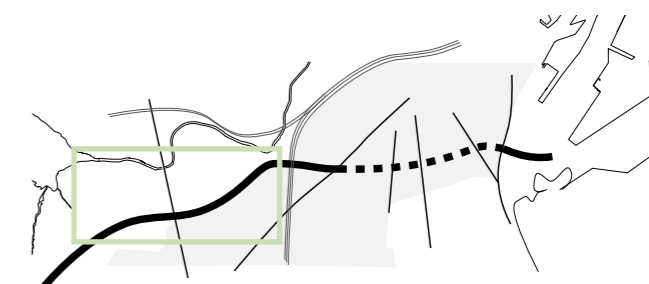


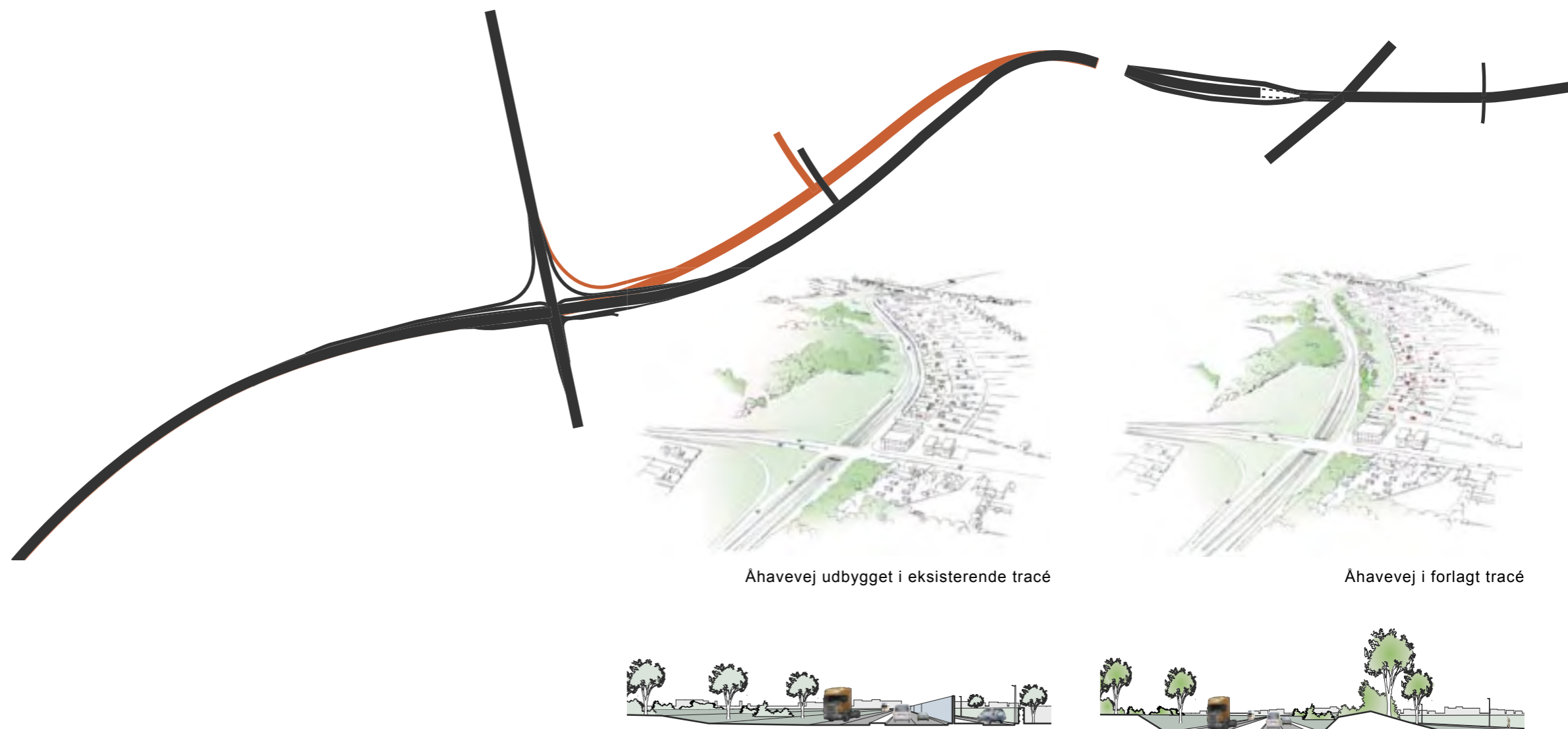
Visualisering - Åhavevej i forlagt tracé

**SAMMENFATNING**

Udbygning af Åhavevej i et forlagt tracé vil styrke og forlænge vejens landskabelige forløb helt frem til byporten. Herved dyrkes vejens typologiske strækninger og der opnås en række landskabelige fordele og kvaliteter.

**VARIANTER**





## Sammenfatning

### KOMBINATIONSMULIGHEDER

Rapporten beskriver og vurderer tre sidestillede overordnede løsninger, hvor en må vælges:

- 0-Alternativ
- Hovedforslag
- Udbygningsalternativ

Der foreligger endvidere to varianter til både hovedforslaget og udbygningsalternativet:

- Søndre Ringgade Kryds
- Åhavevej i alternativ tracé

Varianterne er uafhængige af hinanden og kan kombineres med de viste løsninger i hovedforslaget og udbygningsalternativet. De opprioriterer hver især forskellige aspekter - æstetisk eller trafikalt - hvilket nødvendigvis må afspejle sig i denne rapportes vurderinger.

### ÆSTETISK OG ARKITEKTONISK VURDERING

Ud fra en æstetisk og arkitektonisk betragtning vurderes hovedforslaget og forlægningen af Åhavevej at rumme flest kvaliteter.

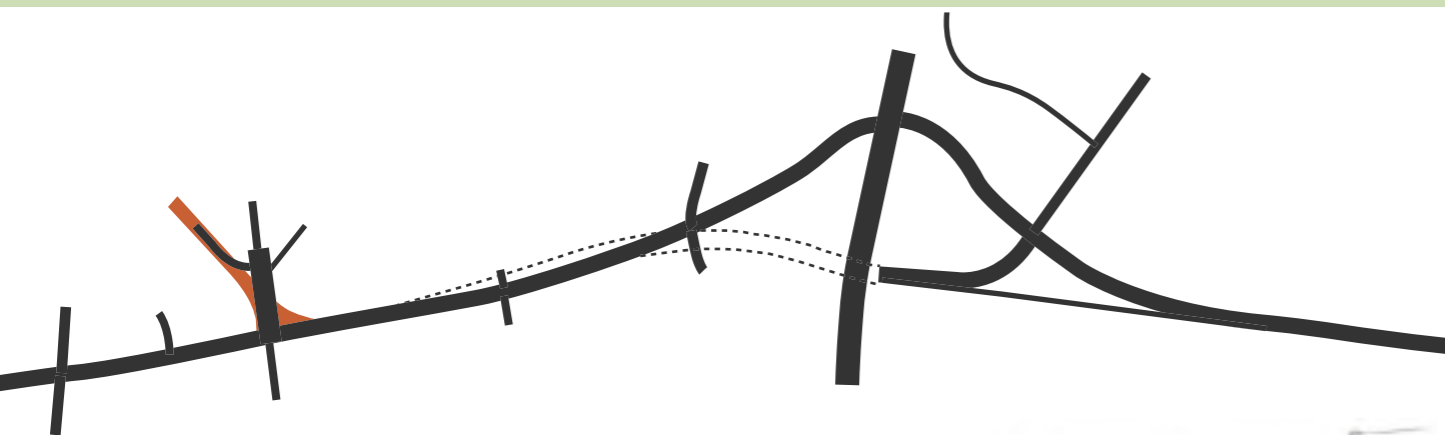
En tunnelløsning vil reducere belastningen af havnens tunge trafik igennem Århus midtby. Herved undgås at det ellers velfungerende Frederiksbjerg-kvarter skæres midt over af en overtrafikeret indfaldsvej med en betydelig barrierevirkning til følge.

### ÅHAVEVEJ / LANGENÆS-KURVEN

Ved Åhavevej rummer varianten "Åhavevej i alternativ tracé" flest æstetiske kvaliteter.

Den alternative linieføring vil give Åhavevej et blødere og mere landskabeligt, veltilpasset forløb - med en flottere kurve, bedre oversigtsforhold ved Langenæs tunnelen og medfører samtidig en god mulighed for en landskabelig udformning af støjværnet ved kolonihaverne langs vejens sydside.





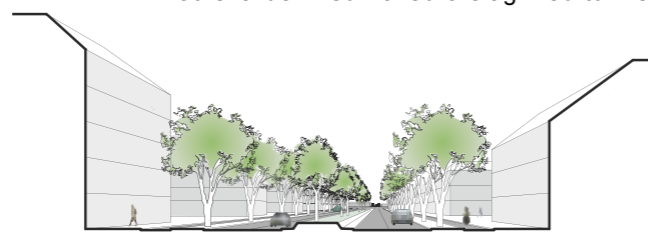
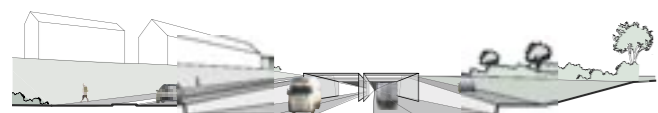
Byporten ved Langenæs



Boulevarden ved hovedforslag med tunnel



Tunnelmunding og tilslutning ved havnen



**STADION ALLE / SØNDRE RINGGADE**

Ved Stadion Allé taler de arkitektoniske og byæstetiske argumenter klart for den viste løsning i hovedforslaget - med to signalregulerede kryds.

Den stærke og flotte akse på Stadion Allé må ikke ødelægges af et trafikoptimeret kryds, som skærer på tværs af bystrukturen - når en enkel løsning med to lysregulerede kryds udmærket kan løfte opgaven.

**SÆRLIGE INDSATSOMRÅDER**

Store trafiktekniske anlæg kræver særlig omtanke ved indpasningen i deres respektive landskabelige og bymæssige kontekster.

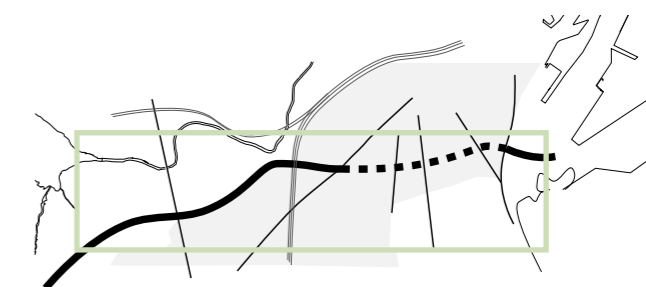
Banebroen ved Langenæs og rampeanlægget op til Skanderborgvej kræver ligeledes en særlig indsats. De to tunnelporte udgør særlige designopgaver efterfølgende, ligesom den endelige udformning og møblering af boulevarden og dens pladser samt tunnelens teknikbygninger udgør væsentlige indsatsområder i projektets efterfølgende detailfase.

**KONKLUSION**

Afviklingen af den nuværende og forventede trafik mellem havnen og motorvejen vil kunne forbedres væsentligt ved at gennemføre et tunnelprojekt samt udbygning af Åhavevej i forlagt tracé. Et sådant projekt kan gennemføres med høj arkitektonisk kvalitet - uden at det sker på bekostning af de landskabelige og bymæssige kvaliteter langs vejen, forudsat at disse aspekter tages alvorligt og tildeles den rette opmærksomhed.

Projektet bør ikke blot handle om at løse trafikken til havnen, men må også ses som en langsigtet investering, der kan skabe kvarterløft langs boulevarden og samtidig danne et flot landskabeligt vejforløb i Ådalen.

**SAMMENFATNING**



#### RAPPORT DATA



Titel  
Forbedret vejforbindelse til Århus Havn  
ad Marselis Boulevard  
VVM Redegørelse  
Æstetisk Delrapport

Udgivelse Juli 2007

Terræn fotos Møller & Grønborg AS  
Layout og tekst Møller & Grønborg AS  
Luftfotos Kartin Gyrocam  
Kort Kort- og Matrikelstyrelsen

#### RAPPORT UDGIVER



Århus Kommune

Rådhuset  
Rådhuspladsen 2  
8000 Århus C

Tlf: 8940 2000  
Fax: 8940 2235  
[www.aarhuskommune.dk](http://www.aarhuskommune.dk)

#### BYGHERRE



Århus Kommune

Rådhuset  
Rådhuspladsen 2  
8000 Århus C

Tlf: 8940 2000  
Fax: 8940 2235  
[www.aarhuskommune.dk](http://www.aarhuskommune.dk)

#### KONSULENTFIRMAER



Bygherrerådgiver	Rambøll Danmark A/S
Bro og tunnel	Carl Bro A/S
Vej og miljø	COWI A/S
Æstetik	Møller og Grønborg A/S