

# Åhavevej i Aarhus

## – 1. Etape af 'forbedret vejforbindelse til Aarhus havn'

Mulighederne for at etablere en tunnel under Marselis Boulevard for at afvikle den tunge trafik til og fra Aarhus Havn har været diskuteret de seneste 20 år. Baggrunden for det aktuelle ønske var den storstilede plan om at flytte alle havneaktiviteterne fra Nordhavnen ned til Sydhavnen. Randersvej dvs. Nørrebrogade og Nørreport skulle ikke længere fungere som forbindelse til og fra havnen. Al trafik – og især tung trafik – til og fra havnen skulle flyttes til Marselis Boulevard dvs. til en tunnel under denne – mellem Skanderborgvej og Kystvejen.



Ejnar Overlund Hansen,  
landskabsarkitekt maa, mdl,  
Møller & Grønborg AS  
eoh@mgarkitekter.dk

Da Aarhus Syd Motorvejen i 1977 blev ført ind til Aarhus blev den afsluttet ved Viby Ringvej i et krydspunkt i niveau. Herfra førte den 2-spøwtil Aarhus Havn.

Motorvejen var oprindelig en del af Europavejen, E45. Motorvejsforbindelsen blev i 1994 bygget videre mod nord fra Motorvejskryds Aarhus Syd, langt vest om Aarhus – og ikke 'Øst om Brabrand Sø', som dengang var en mulig løsning. Den sydlige motorvejsindfart til Aarhus blev benævnt som en sekundær Rute 501.

I 2004 besluttede Aarhus Byråd at 'tage initiativ til at tilvejebringe det nødvendige plangrundlag for etablering af en Tunnel under

Marselis Boulevard og ændring af Åhavevej til en 4-sporet vej'.

Møller & Grønborg Arkitekter og Planlæggere AS har bistået Aarhus Kommune med Vejarkitektur, æstetik og beplantning. Vi har været med både i VVM-fasen for hele Marselistunnelprojektet til Aarhus Havn og i detailprojekteringsfasen for Åhavevej.

### VVM-undersøgelse

I 2004 opstartede Aarhus Kommune en VVM-undersøgelse for den 4,5 km lange forbindelse mellem motorvejen/Viby Ringvej og Kystvejen/Aarhus Havn via hhv. Åhavevej og Marselis Boulevard. Projektet blev døbt 'Forbedret vejforbindelse til Aarhus Havn'.

Møller & Grønborg vandt den æstetiske rådgivning og har bidraget til projektet med landskabs- og byarkitektonisk ekspertise. Arbejdet udmundede i en selvstændig Æstetisk VVM-delrapport i juni 2006.

I VVM-rapporten var der især fokus på linjeføringen af Åhavevej. Den udbyggede Åhavevej var forudsat at skulle følge vejens ek-

sisterende linjeføring. M&G var talsmand for, at det ville være mere optimalt at trække linjeføringen lidt mod nord, dvs. lidt ud mod engområderne. Herved blev der plads til en større terrænuformning langs kolonihaveområdet syd for vejen. Åhavevej ville samtidig blive ført helt frem til byen i et 'samlet grønt forløb'.

Denne flytning af linjen ville i øvrigt give mulighed for at føre vejen under jernbanerne ved Langenæs med en større kurve, som ville præsentere Langenæsunderføringen langt flottere – som 'Byens port mod vest'.

Det alternative linjeføringsforslag blev fremlagt i VVM-rapporten som et 'valgbart alternativ'. Ved den efterfølgende politiske behandling blev dette alternativ valgt og vedtaget som den bedste løsning; den løsning der skulle realiseres.

### Detailprojektering

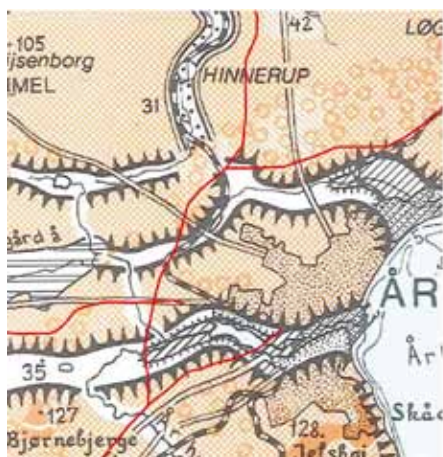
I december 2008 udbød Aarhus Kommune, Trafik og Veje, detailprojekteringsarbejdet for 'Forbedret vejforbindelse til Aarhus Havn'.

M&G vandt den æstetiske delopgave med 'Æstetik, arkitektur og landskab' i detailprojekteringsfasen for Åhavevej.

Nu skulle skitseprojektet fra VVM-fasen optimeres. Den landskabsæstetiske og arkitektoniske bistand i detailfasen fokuserede på hovedområderne:

- tracéoptimering horisontalt og vertikalt
- terrænuformning, især mellem vejen og kolonihaveområdet
- brodesign i Viby Ringvej krydset, for Brabrandstien og i Langenæsspassagen
- belysning langs vejen, langs stier, i krydspunkter og under broer
- beplantning langs vejen og idémæssigt i naboområder.

I juni 2010 igangsattes realiseringen af projektets 1. etape med omlægning af Åhavevej til et



Figur 1. Geologisk grundkort med linjeføringer for motorvejsnettet i Aarhus-området. © Per Smed



Figur 2. Køreturen fra Syd Motorvejen -



Figur 3. - gennem Høskoven -



Figur 4. - langs sydsiden af ådalen -



Figur 5. - frem mod Viby Ringvej krydset -



Figur 6. - under Viby Ringvej -



Figur 7. - videre mod øst -



Figur 8. - langs kolonihaverne -

4-sporet forløb. Et nyt niveaufrit krydspunkt for Viby Ringvej og Brabrandstien i vest samt nye jernbanebroer og en ny stibro ved Lange-næsunderføringen i øst.

### Vejen gennem landskabet og byen

Den brede Aarhus Ådal er en af Østjyllands større og mere markante tunneldale med forbindelser direkte til Gudenåsystemets dalforløb.

Aarhus Ådal er dannet af smeltevandet, der under isen i sidste istids afsmeltning løb mod vest. De markante dalskrænter igennem det østjyske morænelandskab er stadig tydelige mange steder. Brabrand Sø og den nu genetablerede Årslev Engsø ligger midt i ådalen og agerer rester af Stenalderhavets fjorde – i lighed med Egådalen og Norsminde Fjord. Stenalderhavet lå ca. 5 m højere end i dag.

Aarhus Å forbinder søerne, og åen løber nu mod øst og afvander den brede tunneldal, hvis udmundning ved kystlinjen efterhånden 'sandede til' – kun åen kom igennem, og netop her opstod byen.

Efterfølgende har Aarhus by imidlertid bredt sig over meget store områder. Byen ligger i dag overvejende placeret på de højere plateauer i landskabet, mens den brede ådal i en vis udstrækning har fået lov til at ligge ubebygget hen. Derfor skyder den sig stadig ind mod bymidten som en 'grøn tunge'.

I dette smukke, landskabelige dalrum er der i tidens løb trukket mange infrastrukturelle linjer med veje, jernbaner og elmaster, som er med til at 'føde' byen.

De bebyggede plateauer ligger mellem 7 og 12 m over ådalens bund, og terrænet er almindeligvis jævnt skrånende mod dalbunden. Kun få steder opleves kanten eller overgangen fortsat meget markant.

Fra syd bevæger motorvejen sig hen over de højtliggende moræneplateauer. Herfra er der en storslået udsigt med et godt overblik af byen. Herefter ledes man gradvist ned gennem Høskoven, som danner en grøn port, og bevoksningerne fortsætter som en grøn væg langs vejens sydside. Oplevelsen af at køre på kanten af ådalen forstærkes. Byens kant opleves markant ved Langenæs.

Ved mødet med bykanten og plateauet spaltes vejen fremtidigt i to linjer. Den ene med Marselis Boulevard på terræn og den anden i en tunnel under denne. Projektet splitter sig således op i to 'lag'.

Efter forløbet gennem og under byen, munder vejprojektet ud på Aarhus Havn. Boulevarden føres ned på havnefladen i en stor bue, mens tunnelmundingen kommer til syne ved skæring af den gamle kystlinje – netop der, hvor byen og havnefladen mødes.

Åhavevejs nye brede 4-sporede profil placerer sig fint i sydsiden af ådalen. Vejen forløber gennem det åbne rum mellem koloniha-

veområdet og den efterhånden tæt bevoksede dalbund med det opfyldte terræn ved Eskelunden.

Aarhus Å følger den nordlige dalskrænt og føres under Viby Ringvej igennem en snæver passage gennem det grønne vildnis og krydser helt over mod Åhavevejs krydspunkt med jernbanen ved Langenæs. Her slår åen et dramatisk 90 graders knæk og løber mod nord ind under jernbanelinjerne med de spektakulære jernbane- og stibroer. Åen fortsætter herfra videre frem mod Aarhus midtby.

Den sidste del af motorvejen ned gennem Høskoven frem mod Viby Ringvej og videre ad Åhavevej til bykanten ved Langenæs bliver nu den smukkeste, grønneste og hurtigste ind- og udfaldsvej til Aarhus.

### Terrænuudformning

Placeringen af Åhavevej længere ude i ådalen gav mulighed for at indbygge overskudsjordene som et rekreativt og støjafskærmende terræn mellem vejen og kolonihaveområdet. Mod vejen er terrænet udformet med anlæg 2 og står som en afgravningsskråning. Mod kolonihaveområdet er terrænet udformet med bløde og varierende anlæg. Langs toppen af terrænopbygningen tænkes over tid placeret en langsgående stiforbindelse – med udsigt.

Terrænopbygningen langs vejen fornemmes tydeligt at følge den sydlige kant af ådalens brede landskabelige rum. Åhavevej kantes af kolonihaveområdet på det svagt stigende dalsideterren og længst ude mod vest kantes motorvejen af Høskoven.

Langs vejens nordside er terrænet fladt og lavtliggende. Et ådalslandskab med vide udsyn som dog påvirkes af kolonihaveområderne i dalbunden.

Vejens tracé ligger smukt og roligt. Tracéet er ført i store bløde kurver, der både føjer sig til landskabet og er afstemt med kørehastigheden.

### Design af nye broer og bygværker ved Viby Ringvej

Broer udgør altid væsentlige punktanlæg for trafikantoplevelsen og for den samlede vejarkitektur.

Krydset ved Viby Ringvej var forudsat udført niveaufrit. Den 4-sporede motorvej er ført under Viby Ringvej i en lang, konkav bevægelse – og for at minimere arealforbruget er siderne udført med let skrånede betonelementvægge i begge sider.

Krydspunktet er meget stort. Den betydelige trafikmængde har behov for mange svingbevægelser, og det kræver stor kapacitet. Der er desuden tilføjet direkte ramper mellem Åhavevej og Viby Ringvej mod nord, samt mellem Viby Ringvej fra nord og til motorvejen mod vest.

Kantbjælken for brodækket i begge sider er udformet som én stor radius. Formen i øv-

rigt er dikteret af svingbevægelserne i krydset. Brodækket har en helt jævn underflade, er forsynet med lyspunkter og dækket bæres af en række runde søjler i midterrabatten.

Under den nordlige del af Viby Ringvej krydset er Brabrandstien ført under i et tredelt bygværk i begge sider med underføringer for de direkte ramper og herimellem en samlet underføring for Viby Ringvej med en lysspalte i midterrabatten.

Underføringernes sidevægge mod nord er udført som skråt udefter stillede flader. Underføringerne for ramperne er åbne og forsynede med runde søjler. Som helhed er udtrykket for underføringen meget rummelig og åbent. Arkitekturen i rummet er præcis, lyst og venlig.

### Langenæspassagen

Arkitekturen for passagen under jernbanen ved Langenæs er også valgt så åben, lys og rummelig som muligt.

Konstruktionen består af to let skråt stillede sidevægge. Herpå hviler alle broerne – enkeltvist og i de lidt forskellige niveauer, som er forudsat af tracéerne. Der er 4 parallelle broer, fordelt på 3 jernbanebroer og 1 stibro yderst mod vest.

Broernes tværsnit er designet med U-formede trug, dvs. som brokonstruktioner med bærende sidevægge. Siderne er let skråtstillede, og kantbjælkerne er indarbejdede som øverste del af sidevæggen. Stibroen er udført i tæt familieskab hermed, og alle broer er forsynet med rækværker.

Undersiderne af alle broer er udført med jævne flader og er understøttet af én række decentralt placerede cirkulære søjler. Det store rum i sydsiden rummer Åhavevej, og det mindre rum i nordsiden rummer stiforbindelser med plads til en fremtidig lokalvej.

Alle broer, søjler og sidevægge er udført i grå beton med glatte overflader.

### Belysning

Mellem Skanderborgvej og motorvejssvinget ved Høskoven er der opsat en række høje belysningsmaster med to armaturer på hver tværm. Udvendigt langs alle ramper er der opsat lavere master med ét lyspunkt på hver.

Alle broer er forsynede med lyspunkter i underfladerne. Alle stier er forsynede med lav pullertbelysning.

Over Viby Ringvejs krydset er belysningsanlægget suppleret med et opspændt netværk mellem fire kraftige bæremaster. Netværket bærer de mange lyspunkter, der er orienteret i et skarpt gridnet.

Belysningen langs det nye vejanlæg er præcis, flot og markant. Det tager godt fat i byens eksisterende belysningsanlæg.

### Beplantning

Beplantning langs vejanlæg er traditionelt et væsentligt fysisk og visuelt bindeled, der medvirker til en samlet, positiv oplevelse langs vejen og fastholder forbindelsen til omgivelserne.

Som konsekvens af vejudbygningens betydelige omfang er al eksisterende bevoksning i korridoren fjernet. Der blev lagt en ny plan for, hvordan det nye vejanlæg igen knyttes til sine omgivelser via beplantning.

Det nye vejforløb i ådalens sydside møder Aarhus i et grønt forløb. Trafikanterne bevæger sig mod byens centrum langs 3 letforståelige landskabelige rum, hvis karakter bliver mere og mere bymæssig – først med skoven dernæst med beplantningerne langs kolonihaverne og sidst igennem alléen på Marselis Boulevard.

Man møder og danner kontakt med ådalens rekreative rum. Den eksisterende beplantning suppleres af et nyt beplantningsbånd, så Brabrandstiens rekreative karakter bevares.

To steder åbner beplantningen sig og skaber udsigt og kontakt fra motorvejen ind til ådalens landskab og Aarhus Å.

Fra skovens lukkede rum mødes man af en linje af træer på toppen af støjvolden. Træerne markerer et møde med kolonihavelivet bag støjvolden og danner samtidig en præcis linje i motorvejens skala og rum.

Man kan bevæge sig i alléen på toppen af støjvolden eller gå ned ad støjvoldens anden side langs kolonihaveforeningerne. Træerne spreder sig her til mindre lunde i højt græs og bliver et rekreativt mellemrum.

Fra kolonihavernes tværgående veje etableres stier til udsigtsplatforme på toppen af støjvolden. Her kan man få et kig ud over motorvejens linjer foran ådalen.

Der er udarbejdet en designmanual for beplantning langs vejanlægget. Designmanualen dannede efterfølgende grundlag for detailprojekteringen og udbudsmaterialet til entreprenørerne, og var bygherrens krav til beplantningen.

Vejanlægget blev åbnet i efteråret 2013. Der pågår pt. efterbehandling af sideområdernes terræn, samt opbrydning af byggepladserne med opmagasinering af materialer.

Beplantningsprojektet realiseres nu. Det samlede anlæg med motorvejen ned gennem Høskoven frem mod Viby Ringvej og videre ad Åhavevej til bykanten ved Langenæs vil fremstå som den smukkeste, grønne og hurtigste ind- og udfaldsvej til Aarhus.

Når Marselistunnelen bliver bygget om føje år, er der 'hul igennem' med direkte og hurtig forbindelse til og fra havnen.

Se mere om projektet på:  
[www.marselisboulevard.dk](http://www.marselisboulevard.dk)



Figur 9. - frem mod bykanten –



Figur 10. - byens port mod vest –



Figur 11. - Langenæsbroerne –



Figur 12. - under den vestlige stibro –



Figur 13. - og de tre parallelle jernbanebroer –



Figur 14. - videre gennem byområdet –



Figur 15. - og frem til Skanderborgvej og Marselis Boulevard, hvorfra tunnelen til havnen skal bygges.