



VISION FOR MARSELIS BOULEVARD

SEPTEMBER 2022

TEKNIK OG MILJØ
Aarhus Kommune



KOLOFON

VISION FOR MARSELIS BOULEVARD

Udgivet af:

Aarhus Kommune, Teknik og Miljø



I samarbejde med:

Adept Arkitekter

Kontakt:

TEKNIK OG MILJØ
Bystrategi
arealogalmene@mtm.aarhus.dk

Illustrationer og fotos er, hvor andet ikke er oplyst, udarbejdet af Adept og Aarhus Kommune eller bidragsydere i fællesskab.

INDHOLD

Baggrund	4
Indledning: Marselis Boulevard i Aarhus anno 2035	6
Vision for Marselis Boulevard	8
Temaer for realisering af vision	12
Marselis Boulevard skal være grøn.....	14
Marselis Boulevard bygger videre på historien og væver bykvarterne sammen....	16
Marselis Boulevard har en urban atmosfære.....	18
Nyt byggeri skal bidrage til bykvaliteter langs Marselis Boulevard.....	20
Marselis Boulevard skabes sammen med naboer, brugere og borgere.....	22
Visionsproces	24
Stedets kvaliteter og potentialer	26
Eksisterende planer omkring Marselis Boulevard	28
Trafikale forudsætninger	30

BAGGRUND

Folketingets partier har i 2021 med "Infrastrukturplan 2035" afsat midler til anlæg af Marselistunnel og overtog dermed projektet fra Aarhus Kommune.

Tunnelprojektet er etape to af projektet "Forbedret vejforbindelse til Aarhus Havn". Første etape med den nye Åhavevej i forlængelse af motorvejen til Skanderborgvej, de nye broer under Ringvejen og jernbanen samt nye stiforbindelser blev færdig i 2013.

Med tunnelen kommer der en direkte adgangsvej mellem motorvejsnettet og Aarhus Havn, hvorved der sikres en effektiv transport til Danmarks største erhvershavn. Selve tunnelen bliver en statsvej og Boulevarden ovenpå en kommunevej. Vejdirektoratet er ansvarlig for projektet og indgår i samarbejde med Aarhus Kommune.

Vejdirektoratet er begyndt på miljøkonsekvensvurderingen (det, der tidligere hed VVM), som de forventer er færdig i 2024. Miljøkonsekvensvurderingen bliver grundlaget for den anlægslov, som kan blive fremlagt i Folketinget i 2024-25. Derefter regner Vejdirektoratet med at gå i gang med anlægsarbejdet i 2026/27 og afslutte det omkring 2031/32. Projektet forudsættes at have en totaludgift på 2,7 mia. kr., som staten finansierer størstedelen af, dog skal Aarhus Kommune og Aarhus Havn bidrage med tilsammen 600 mio. kr.

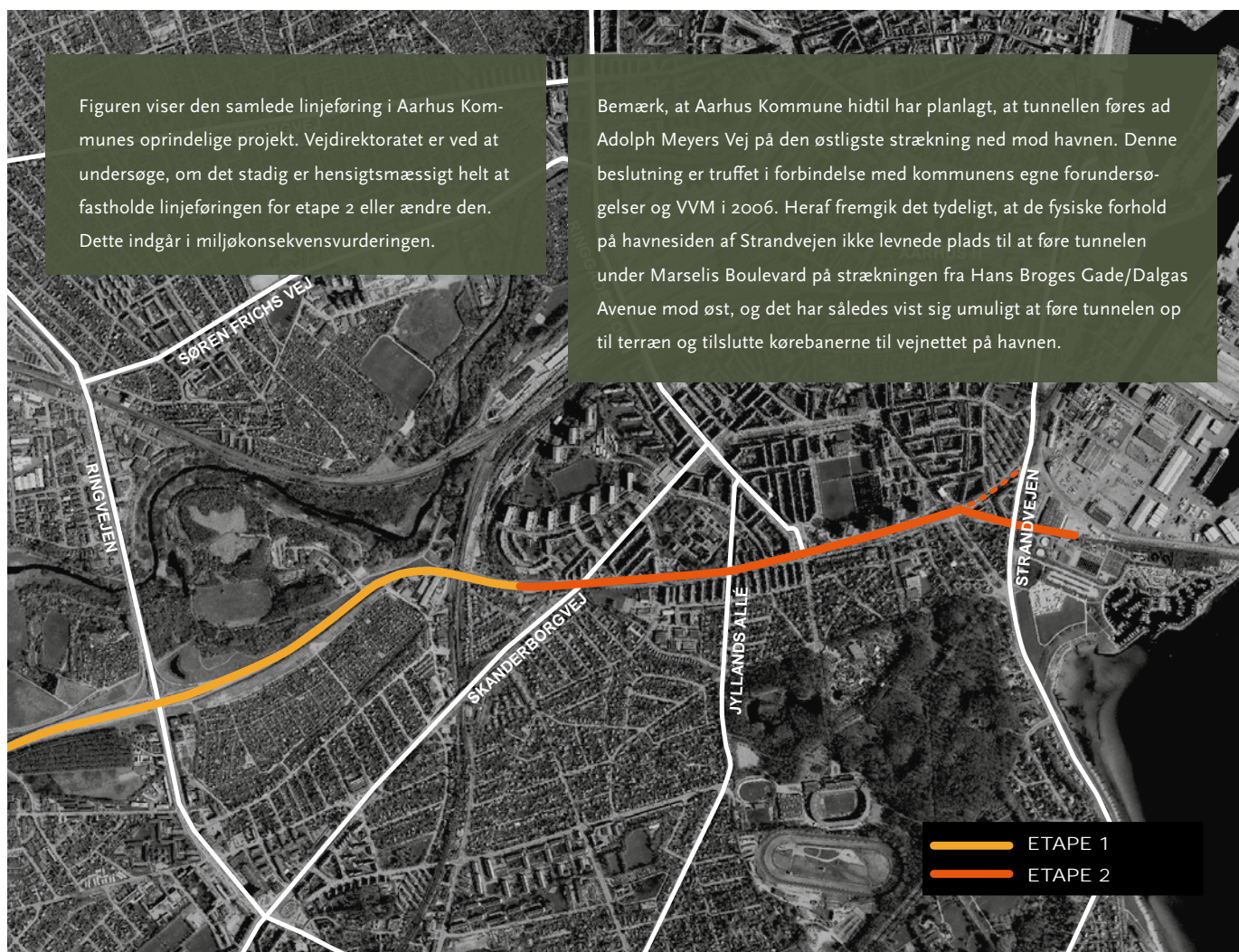
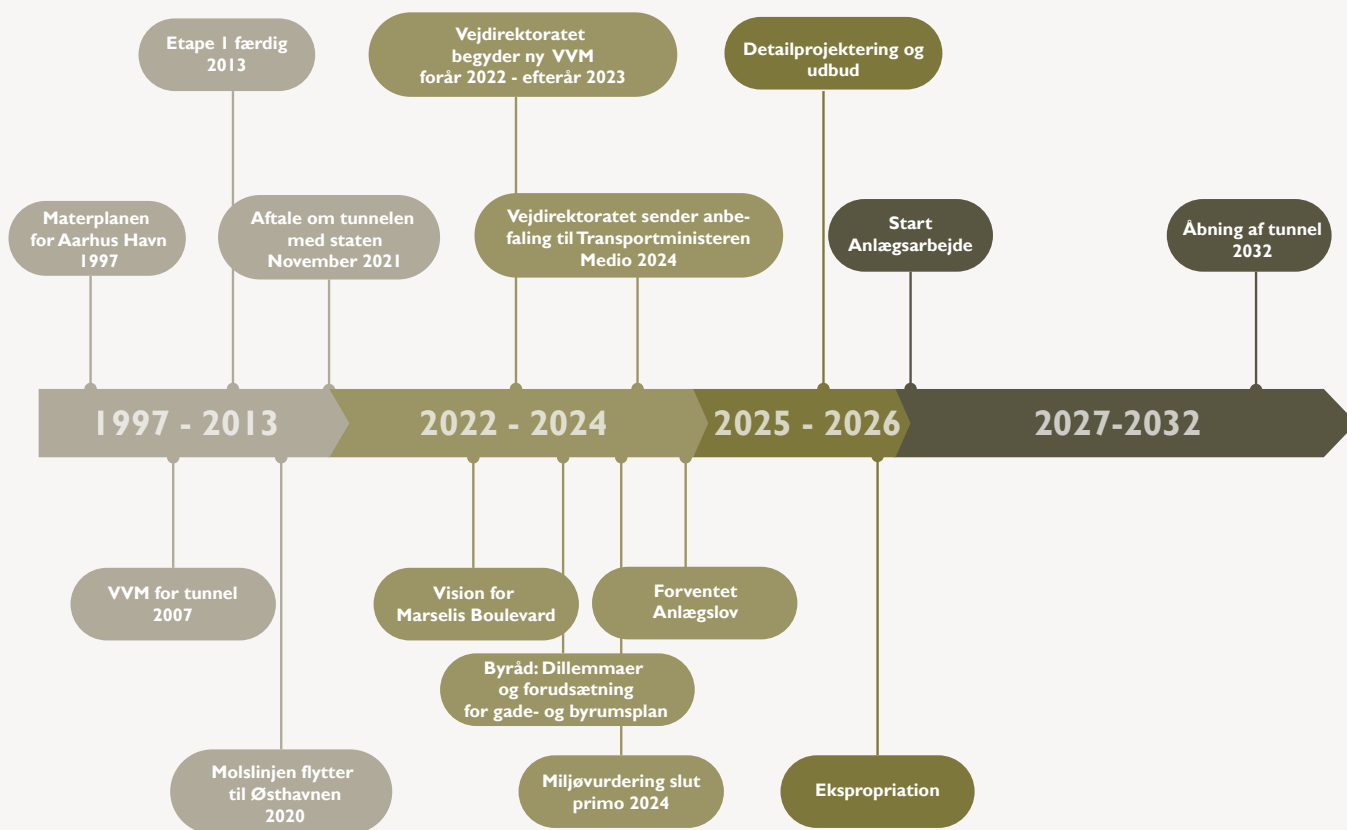
Vi har brug for en vision for en ny boulevard

Med en ny tunnel til havnen er det muligt at skabe en ny Marselis Boulevard på terræn. Der skal stadig være plads til biltrafik på Boulevarden, som er en del af ringgadesystemet, og til lokaltrafik i området, men især den tunge trafik til og fra havnen og en stor del af færgetrafikken kommer i tunnelen. Der er derfor truffet aftale mellem Vejdirektoratet og Aarhus Kommune om, at biltrafikken på Boulevarden skal være i to kørebaneler i modsætning til de fire i dag. Dermed opstår mulighed for at skabe nogle nye by- og gaderum ovenpå tunnelen - en ny Marselis Boulevard.

Som grundlag for udformning af den nye Boulevard, er det aftalt, at Aarhus Kommune udarbejder en "vision", der holder mulighederne åbne for og beskriver den bykvalitet, kommunen ønsker. I første omgang skal visionen danne grundlag for miljøkonsekvensvurderingen. Endvidere indgår visionen som udgangspunkt for udformning af en Gade- og Byrumsplan, der viser den konkrete udformning, der skal anlægges. Gade og Byrumsplanen skal godkendes i byrådet.

Visionen afspejler, at disse år er en brydningstid for mobiliteten i de større byer – også Aarhus. På lidt længere sigt kan vi forvente radikalt anderledes trafikformer og –mønstre, der vil ændre infrastrukturen. Derfor skal vi ved så grundlæggende en vejomdannelse som denne træffe robuste valg. Derved sikrer vi os fleksibilitet i udformningen af den nye vej og de tilstødende byrum, med mulighed for fremtidige justeringer og tilpasninger.

Tidslinjen

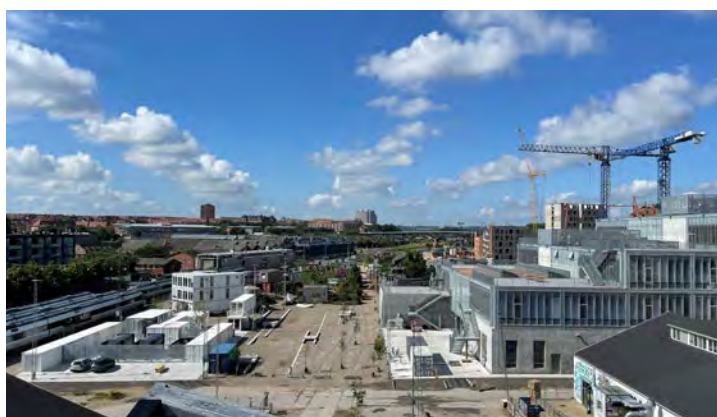


Samlet linjeføring i projektet 'Forbedret forbindelse til Aarhus Havn', 2006 - 2010

INDLEDNING: MARSELIS BOULEVARD I AARHUS ANNO 2035

Aarhus er i 2035 CO₂-neutral. Der er en tilvækst med 50.000 tilflyttere og 50.000 nye arbejdspladser. Anden etape af højklasset kollektiv trafik er etableret, som letbane eller BRT (hurtige busser i egen bane). Der er tillige BRT på Ringvejen og midtbyen har flere cyklister, el-løbehjul samt en meget bedre kollektiv transport. Biler og motorcykler kører på el. Den nye Musikhuspark, Banegårdsplads og Vesterbro Torv er anlagt, og byrummene er generelt blevet mere blå, grønne og fredelige. Aarhus Ø, Sydhavnen, Gellerup, Katrinebjerg, Bispehaven, Godsbanen og Amtssygehuset er omdannet og udbygget. Aarhus-bydelene og oplandsbyerne har etableret sig som stærke, bæredygtige bysamfund. Helhedsplanen "Bedre by i Viby" er næsten realiseret. Kongelunden er veletableret som byens store rekreative folkeskov. Et nyt stadion har været i brug i næsten 10 år. Måske er AGF blevet Danmarksmestre.

Dette er blot nogle af de by- og byggeplaner, der er vedtaget i dag. Læg hertil nye planer og initiativer, nye teknologier, nye mobilitetsformer og nye måder at arbejde, bo, lære og være sammen på. Det er på baggrund af denne forestilling om Aarhus anno 2035 "Visionen for fremtidens Marselis Boulevard" er blevet til.



Der er en række nye projekter undervejs i Aarhus, som forventes realiseret, når tunnelen åbnes.

Her bliver forbindelsen til Kongelunden særlig vigtig, og vi kan forvente, at mobiliteten i midtbyen har været gennem en omstilling mod fredeliggørelse.



KATRINEBJERG

KOMMUNEHOSPITALET

AARHUS Ø

INDRE AARHUS Ø

AMTSSYGHEUSET

VESTERBRO TORV

TRÆLASTEN

MUSIKHUS PARKEN

RUTEBILSTATIONEN

BROKVARTERET

GODSBANEAREALERNE

HØJHUS MINDET

FEREDERIKS PLADS

SYDHAVNSKVARTERET

MARSELIS BOULEVARD

REWATER

BEDRE BY IVIBY

KONGELUNDEN

NYT STADION

VISION FOR MARSELIS BOULEVARD

Visionen for fremtidens Marselis Boulevard er et imponerende grønt sammenhængende strøg, der binder Ådalens landskaber og stier sammen med "Den Rekreative Forbindelse", der ligger langs bugten. Det skaber nye rekreative sammenhænge med boulevardens tilstødende grønne områder og de nærliggende rekreative og grønne attraktioner. Her spiller ruterne, der knytter "Kongelunden" sammen med det centrale Aarhus, en særlig rolle.

Boulevarden knyttes tæt sammen med lokalområderne og væver byen sammen på tværs med smukke forbindelser og nye bylivsfunktioner, der støtter op om det levede liv, boligerne og institutionerne omkring boulevarden.

De lokale kvarterer kommer ud til Boulevardens nye grønne by- og gaderum og trænger sig nogle steder på. De præger Boulevarden med stedets arkitektur og bebyggelsesstruktur i byrummet og skaber de klassiske byrum i menneskelig skala.

De historiske bykvarterer med Frederiksbjerg byplanen og de øvrige kvarterer omkring boulevarden bliver styrket. Dalgas Avenue og Stadion Allé er vigtige byplanelementer, der bliver genetableret og skaber forbindelser på tværs af Boulevarden.

Her er trygt at færdes for alle aldersgrupper og Boulevarden er nem at krydse for fodgængere og cyklister. Det er en fredelig, men robust vej, der afvikler biltrafik med lav hastighed. De bløde trafikanter har højeste prioritet, men Boulevarden har også plads til biler, særtransporter og kollektiv trafik.

Skolerne og institutionerne, der er naboer til Boulevarden, får rekreative og grønne områder til leg og fysisk aktivitet og de omkringliggende boligbebyggelser får nye muligheder i kanten til Boulevarden.

Den nye Boulevard imødekommer og integrerer de omkringliggende byudviklingsprojekter, der samtidig styrker byrummene og de bymæssige forbindelser. I boulevardens grønne indretning er der plads til regnvand fra de omgivende kvarterer og fra selve vejen.

Den nye Marselis Boulevard skal udvikles sammen med borgere og interessenter som for eksempel skoler og andre institutioner. Ligesom midlertidige indsatser og afprøvninger sammen med borgerne skal bidrage med erfaringer til den endelige indretning.

Frederiksbjerg, Sct. Lukas Kirke, Ingerslev Boulevard

Urban atmosfære

Langs fremtidens Marselis Boulevard ligger bylivsknudepunkter der giver sammenhæng i byen og bydelen.

Aarhus Havn

Ny bygning med bykvalitet

I nye projekter skal ny arkitektur være af høj kvalitet og have bylivsfremmende funktioner i stueetagerne.

Tung trafik i tunnelføring

Boulevarden holdes fri for en stor del af den tunge trafik særligt til og fra havnen.

Grøn boulevard

Med boulevardens smalle profil, gives rum frit til grønne fællesarealer og øgede boligkvaliteter i form af mindre støj og evt. mulighed for forhaver.

E45

Samarbejd om fremtiden

De lokale erfaringer, behov og drømme skal i spil, og der skal gives plads til midlertidige projekter der afprøver mulige blivende tiltag.

Bygger videre på historien

Bydelens vigtige akser og bykvarterne væves sammen på tværs af Marselis boulevard.

Kongelunden
Aarhus Stadion
Tivoli Friheden

Fra barriere til kobling

Marselis Boulevard går fra at være en stærk barriere til at blive en vigtig kobling mellem kvarterer

Visionsskitse illustrerer mulig fovandling i krydset imellem Marselis Boulevard og Stadion Allé



Ådalen

Langenæs

Søndre Ri

Spark
Park

Tunnel-
åbning

Teknologisk
Institut

Skanderbergvej

Kongsvang Alle

Jyllands Alle

Kongsvang



Frederiksbjerg

nggade

Hans Broges Gade

Strandvejen

Tunnelåbning

Dalgas Avenue

Stadion Allé

Marselis kvarteret

Birketinget

Tangkrogen

Kongelunden

TEMAER FOR REALISERING AF VISIONEN

I Aarhus Kommunes forslag til "Politik for Bykvalitet og Arkitektur" er der en række pejlemærker, der er vigtige for udformningen af fremtidens Marselis Boulevard:

1 Bykvalitet i samspil med landskab og natur

2 Blandede bydele styrker vores mangfoldighed

3 Bylivsknudepunkter samler

5 Vi bygger videre på historien

6 Forbindelser væver bydele sammen

7 Lokalt engagement skaber god bykvalitet

Aarhus Kommune har endvidere mål og strategier i gældende planlægning som Kommuneplan 2017, Mobilitetsplan for Midtbyen, Cykelhandlingsplan 2017, Visionsplan for Aarhus Midtby, udbygning med højklasset kollektiv trafik og Fodgængerstrategien, der indeholder vigtige forudsætninger for den nye Boulevard. Visionen er Aarhus Kommunes grundlag for samarbejdet med Vejdirektoratet.

I det følgende er visionen for fremtidens Marselis Boulevard med behørig baggrund i de nævnte politikker og planer omsat til mål og indsatser, som det er vigtigt for Aarhus Kommune, bliver en del af Vejdirektoratets projekt for den nye Boulevard.

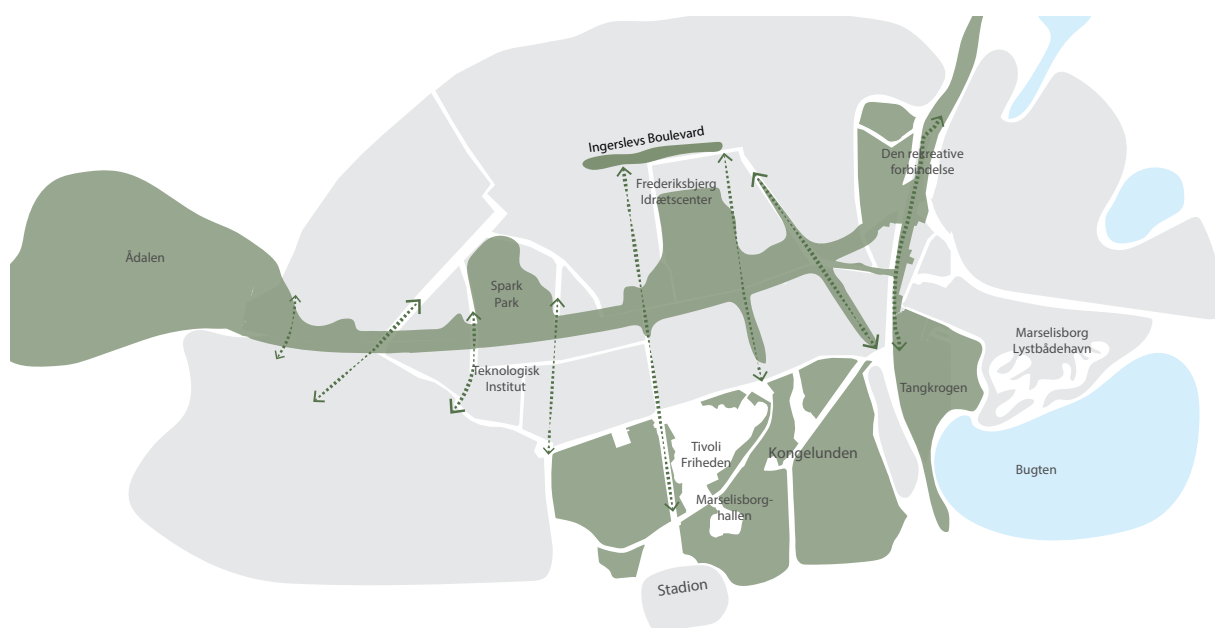
Mål og indsatser er delt op i fem temaer:

- **Marselis Boulevard skal være grøn**
- **Marselis Boulevard bygger videre på historien og væver bykvartererne sammen**
- **Marselis Boulevard har en urban atmosfære**
- **Nyt byggeri skal bidrage til bykvalitet langs Marselis Boulevard**
- **Marselis Boulevard skabes sammen med naboer, brugere og borgere**

Aarhus Kommune ønsker i samarbejde med Vejdirektoratet at undersøge mulighederne for at realisere temaerne i en "Gade- og byrumsplan", der skal konkretisere målene og indsatserne.



Pejlemærkerne fra 'Politik for Bykvalitet og Arkitektur'



Fremtidens boulevard binder rekreative grønne områder sammen

Marselis Boulevard skal være Aarhus' grønne mobilitetskorrridor. Et bindeled mellem Ådalen og bugten, på kanten mellem den tætte by og den rekreative natur. Marselis Boulevard skal være et foregangseksempel for 'grøn gaderumsfornyelse', der er så grøn som muligt med sunde og klimatilpassede gaderum. Der skal være en nuanceret tilgang med mål om stor biodiversitet med variation i træer og plantevalg og integreret håndtering af overflade-regnvand.

INDSATSER I GADE- OG BYRUMSPLANEN:

- Fokus på bynatur og biodiversitet, hvor de eksisterende grønne rum udvides og åbnes mod Boulevarden.
- Nye forbindelser, lommeparker og grønne kantzoner med faciliteter til ophold, leg og bevægelse.
- Plan for og plads til regnvand sammen med de grønne indretninger.
- Overordnet stiplan, der binder rekreative områder og stisystemer sammen i et sammenhængende forløb for cykler og fodgængere med:
 - Placering af og forbindelser til den rekreative forbindelse i øst med lystbådehavnen og Tangkrogen.
 - Særligt fokus på stiforbindelse til Kongelunden og Marselisborgskovene.
 - Sammenhæng til Eskelund og Ådalens landskab med Brabrandstisystemet.
 - Særlig opmærksomhed på gode og direkte stiløsninger ved tunnelmundingerne.

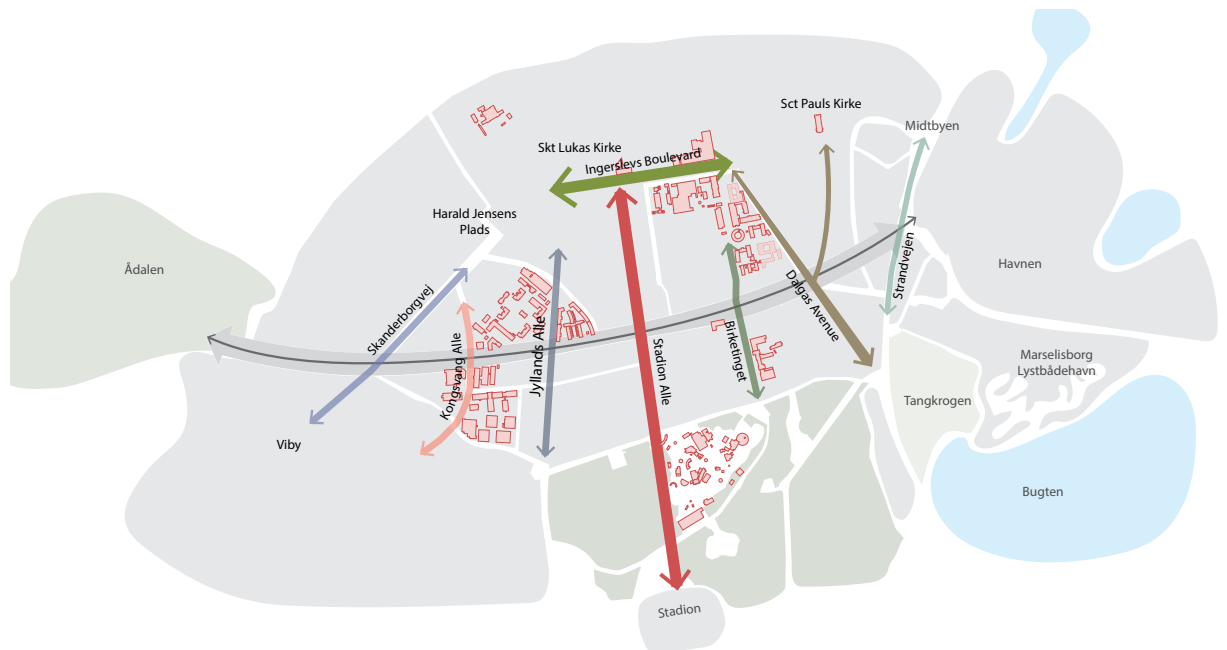


Marselis Boulevard som en del af det sammenhængende grønne netværk, der kommer helt ind i den centrale by



Skjult bag hækkene langs Marselis Boulevard ligger der grønne haverum, Spark-parken og boldbaner

MARSELIS BOULEVARD BYGGER VIDERE PÅ HISTORIEN OG VÆVER BYKVARTERERNE SAMMEN



Marselis Boulevard, der væver bydele sammen med de vigtige forbindelser

Hack Kampmanns plan for Frederiksbjerg lagde kimen til en byarkitektonisk vision, der viste et fremtidens Aarhus, der kunne holde i 100 år. Marselis Boulevard og Ringgaden var en del af den plan. Dengang blev bilen set som en nøgle til fremtiden og et tegn på byens succes. Nu skal fremtidens Marselis Boulevard bidrage til at tegne værdierne i fremtidens Aarhus.

Marselis Boulevard skal være et imponerende gaderum, der giver plads til forskellige mobilitetsformer, hvor der skabes rum til både trafik, bevægelse og rekreative værdier. Marselis Boulevard skal være et ambitiøst bud på en prioritering af det levede liv og bæredygtige transportformer fremfor privatbilisme. Marselis Boulevard skal styrke og genskabe de historiske gader og byrum ved at binde bydelens kvarterer, institutioner og attraktioner sammen.

Marselis Boulevard skal styrke de omkringliggende kvarterers egenart og arkitektoniske stil. Her er bygninger fra de forskellige perioder synlige i bybilledet. Udtrykket og skalaen skal være stedsspecifik med etagehøjder, der flugter de nuværende.

INDSATSER I GADE- OG BYRUMSPLANEN:

- Dalgas Avenue og Stadion Allé med en særlig rolle som de vigtige byplanshistoriske forbindelser mellem bydelene. Her er akse Stadion Allé – Kongelunden meget vigtig. Begge forbindelser rummer vigtige sigtelinjer, der skal respekteres, og særligt Dalgas Avenues sigtelinje skal genskabes.
- Plan for forbindelser over Marselis Boulevard fra Birketinget til Frederiksbjerg Idrætspark, Jyllands Allé, Kongsvangs Allé, Skanderborgvej og andre relevante forbindelser.
- Fastlæggelse af lokal trafikbetjening i forhold til Boulevardens rolle i den overordnede trafikstruktur.

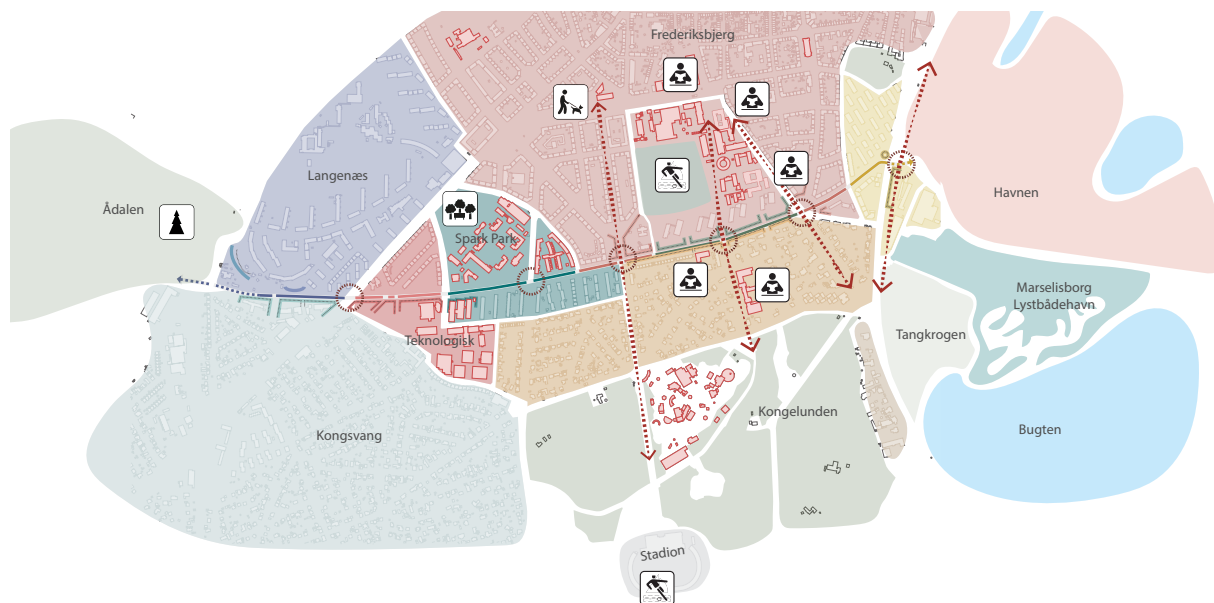


Arkitekt Hack Kampmann og ingeniør Charles Ambt udarbejdede i 1898 en plan for det fremtidige Frederiksberg



Frederiksbjergs karakteristiske karrebebyggelse ved Stadion Allé og med sigtelinjen mod Stadion

MARSELIS BOULEVARD HAR EN URBAN ATMOSFÆRE



Marselis Boulevard, der væver bydele sammen med bylivsknudepunkter og de vigtige forbindelser

Langs fremtidens Marselis Boulevard ligger bylivsknudepunkter, der giver sammenhæng i byen og bydelen. De mange forskellige bykvarterers egenart er til stede, og fra at vende sig væk fra Boulevarden, vender de sig nu mod Boulevarden. Her er plads til et byliv med forskellige aktiviteter og mødesteder, bevægelsesbaner, ophold og måske en cafe eller restaurant.

INDSATSER I GADE- OG BYRUMSPLANEN:

- Fastlægge og identificere mulige bylivsknudepunkter, f.eks.:
 - Fra ASA-boldbanerne, den internationale skole til Birketinget, Gymnasiet og Forældreskolen, som en særlig funktionel og vigtig forbindelse med mange børn og unge.
 - Den østligste ende, hvor Boulevarden krydser med Strandvejen. Tunnelanlægget, der eksisterer idag, bliver fjernet, det giver nye nye muligheder for byliv og et knudepunkt.
- Indeholde strategier for nem og tryk færdsel for gående og cyklende i alle aldersgrupper på langs og på tværs af Boulevarden.
- Udvikle et designkoncept i sammenhæng med borgerinddragelsesprocessen for aktivitetsrum og funktioner ved bylivsknudepunkterne, hjørner med de primære krydsninger, Baunes Plads, Teknologisk Institut, Dalgas Avenue og Birketinget.
- Undersøge, hvor og hvordan Marselis Boulevard kan tilbyde rum til de tilstødende bebyggelser, så de får en ny forside med kantzone mod Boulevarden.

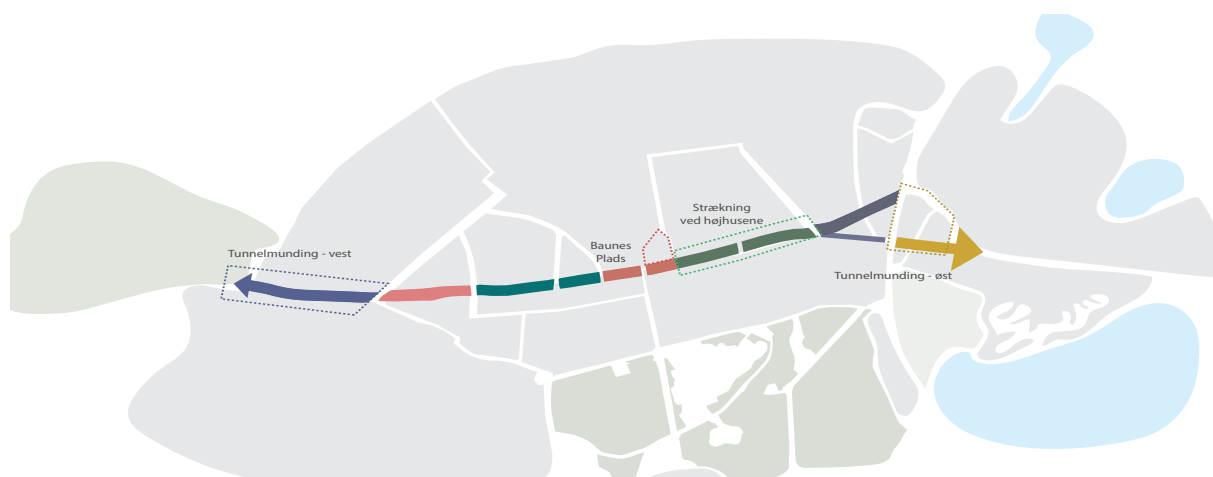


Karakteristiske gader og steder omkring Marselis Boulevard, her Ingerslevs Boulevard



Referencer: Billeder, der viser byliv med forskellige aktiviteter og mødesteder

NYT BYGGERI SKAL BIDRAGE TIL BYKVALITET LANGS MARSELIS BOULEVARD

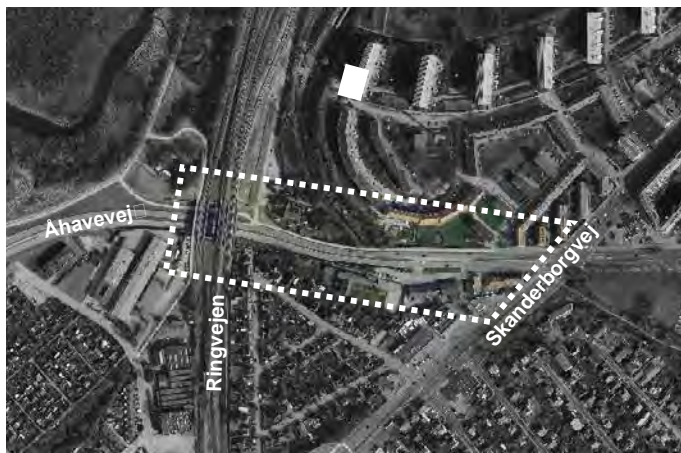


Byudviklingspotentialer ved de to tunnelindgange, Baunes Plads og ved højhusene

For de allerede kendte og eventuelle nye projekter er det essentielt, at i det omfang der skal bygges, skal ny arkitektur være af høj kvalitet og have bylivsfremmende funktioner i stueetagerne. Arkitekturen skal fremme stedets kvaliteter og bidrage til en ny udvikling. Det er vigtigt, at projekterne får en grøn identitet i sammenhæng med udformning af Boulevarden.

INDSATSER I GADE- OG BYRUMSPLANEN:

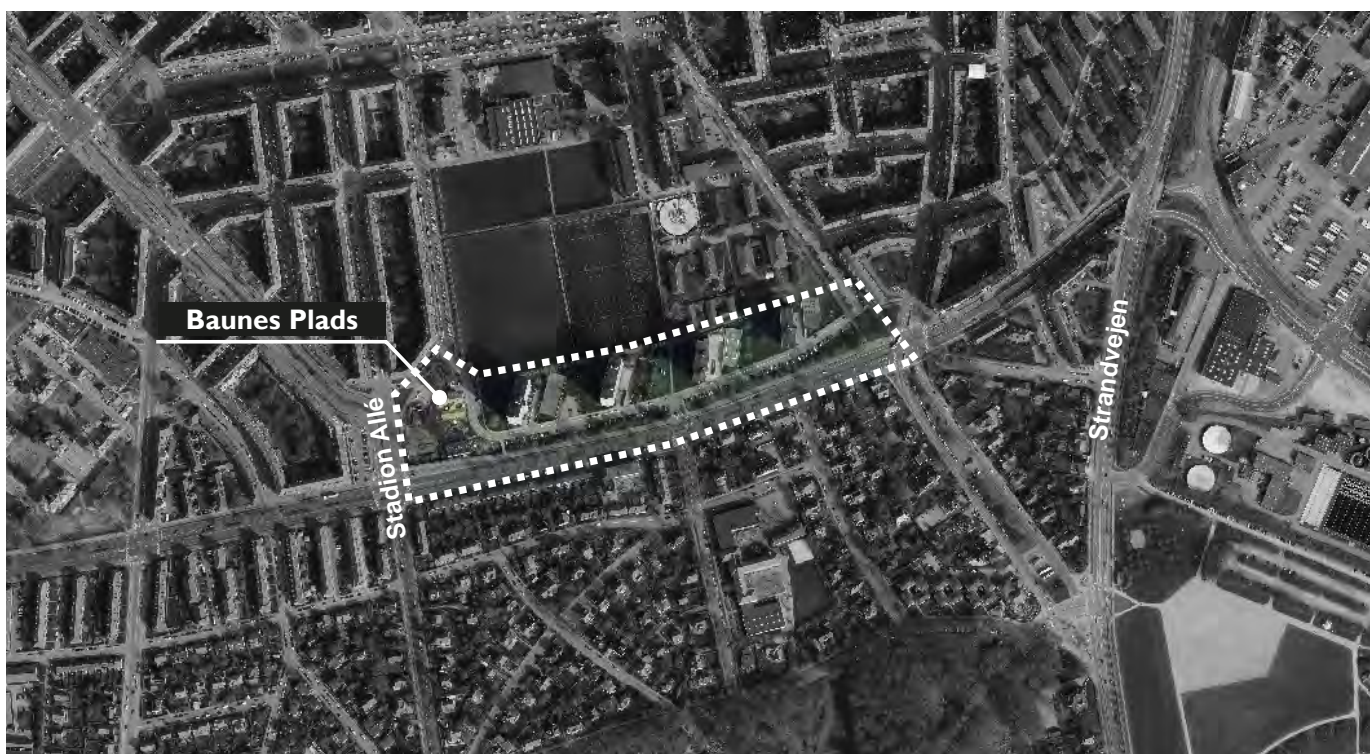
1. En plan der gentænker området ved højhusene og det tilgrænsende område ved Dalgas Avenue, med fokus på en robust udformning, der integrerer eksisterende og fremtidige funktioner, med den nye Marselis Boulevard. Her er i dag et grønt område, parkering og en vej parallelt med Marselis Boulevard. Tunnelen vil højst sandsynligt svinge ind mod højhusene, hvor der er grønt område, parkering og vej. Planen skal afdække mulighederne for om vejtilslutning kan være direkte på Marselis Boulevard og det dermed er muligt at undvære parallelvejen. Og vise hvordan området kan indrettes sammen med Dalgas Avenue. Hvor der skal være parkering og eventuelt andre funktioner.
2. En plan for hver af de to tunnelmundinger:
 - Åhavevej bliver det fremtidige punkt, hvor trafikanter fra vest møder byen. Det er også her trafikken til byen skilles fra trafikken til havnen. Det vigtigt at finde en løsning, der sikrer, at de tekniske anlæg harmonerer med fremtidens Marselis Boulevard både landskabeligt, byarkitektonisk og trafikalt.
 - Mod øst ved tunnelens åbning mod havnen skal den fremtidige anvendelse af arealerne omkring tunnelmundingen udnytte, at stedet er i tæt tilknytning til det overordnede vejnet, samtidig med at der skal tages hensyn til de betydelige miljøpåvirkninger fra havnen, havnens virksomheder og trafikken. Desuden er det vigtigt, at der sikres en god arkitektonisk løsning for tunneludmundingen.
3. Herudover kan der være arealer, der grænser op til Marselis Boulevard, som kan anvendes som en kantzone mod Boulevarden eksempelvis en stribe, der bliver forhave ved rækkehusene. Det er væsentligt, at muligheden for at skabe et godt bymiljø holdes åben.



Området ved jernbanebroerne, hvor Åhavevej slutter, og tunnelmunding mod vest



Området med tunnelmunding mod havnen mod øst



Området ved Baunes Plads og Stadion Allé samt ved de fire højhuse

MARSELIS BOULEVARD SKABES SAMMEN MED NABOER, BRUGERE OG BORGERE



Lokalt engagement skaber god bykvalitet

Det er vigtigt for Aarhus Kommune, at naboer og lokalområdernes repræsentanter bliver inddraget i udformningen af den nye Boulevard. De lokale erfaringer, behov og drømme skal i spil. Der skal være mulighed og plads til midlertidige projekter, der afprøver mulige blivende tiltag.

INDSATSER I DET VIDERE ARBEJDE

1. Kommunikationsplan i et samarbejde mellem Vejdirektoratet og Aarhus Kommune.
1. Etablere en eller flere følgegrupper i samarbejde med Vejdirektoratet, hvor fællesråd, grundejerforeninger, institutioner og skoler, erhverv, Aarhus Havn og brancheorganisationer på havnen deltager.
1. Arbejde med strategi og plan for midlertidige indsatser og events i og omkring vejrummet og få erfaringer med indhold i fremtidens Boulevard.

Vejdirektoratet hjemmeside med information om projektet:
www.vejdirektoratet.dk/projekt/marselis-boulevard



Efter aftalen mellem Vejdirektoratet og Aarhus Kommune var indgået, og de indledende drøftelser var overstået sidst 2021 og begyndelsen af 2022, begyndte Aarhus Kommune at udvikle visionen. Sædvanligvis er det en omfattende proces at udarbejde en vision med kortlægning af forudsætninger og en grundig inddragelse af borgere og byråd, men på grund af Vejdirektoratets tidsplan var der kun kort tid til rådighed.

Aarhus Kommune udviklede indledningsvis to scenarier, der skulle give billede af, hvilken slags Boulevard det kunne være. Et scenarie med en meget grøn Boulevard og et scenarie, hvor Boulevarden fremstår med en bystemning. Scenarierne blev brugt som oplæg til drøftelse i en workshop med lokale foreninger, fællesråd, naboer og brugere samt til borgermødet med vejdirektoratet. På workshoppen og på borgermødet kom det frem, hvordan deltagerne oplever Boulevarden i dag, og hvordan de kunne forestille sig fremtidens Boulevard.

Vejdirektoratet har gennemført en indledende fireugers offentlighedsfase, den såkaldte idéfase, hvor grundlaget for arbejdet blev præsenteret, og alle interesserede kunne indsende synspunkter, forslag og ideer til de videre undersøgelser. Aarhus Kommune deltog i offentlighedsfasen med en opfordring til at indsende synspunkter, forslag og ideer særskilt til den "Bystrategiske Vision" for projektet for Marselis Boulevard, der skal etableres ovenpå terrænen, når tunnelen er færdig.

De fire uger forløb fra den 16. maj til den 13. juni 2022. Vejdirektoratet og Aarhus Kommune afholdt i høringsperioden den 31. maj 2022 i fællesskab et velbesøgt borgermøde. Vejdirektoratet modtog i alt 69 hørings svar, der handlede om tunnelen, anlægsfasen og visionen.

Mange naboer og borgere i byen samt Danmarks Naturfredningsforening og Erhverv Aarhus mener, at Boulevarden skal være meget grøn, i et sammenhængende forløb, der binder Ådalen sammen med bugten og de grønne områder. Det er vigtigt, at der bliver plantet træer og indrettet steder til rekreativ brug og ophold til alle aldersgrupper. De ser frem til en markant fredeligere Boulevard med mindre trafik og gerne med to spor – ét i hver retning. De lægger også vægt på, at Boulevarden bliver nem og sikker at krydse med brede fortove, at det bliver trafiksikkert at cykle, og at der skal være gode forhold for den kollektive trafik.

Der er også et ønske om bedre bilparkeringsforhold. I nogle tilfælde handler det om bedre tilkørselsforhold til parkeringspladser, og desuden et ønske om mere parkering og gerne i underjordiske anlæg.

En grundejerforening, en andelsboligforening samt en række naboer og borgere vil også gerne have en grøn Boulevard, men ønsker en firesporet vej, som den er i dag. Frederiksbjerg og Langenæs Fællesråd mener ikke, det er realistisk at etablere en park med henvisning til behov for at afvikle en stor trafikmængde.



De vigtigste pointer fra workshop, hhv. Marselis Boulevard i dag (til venstre) og visionen for Marselis Boulevard (til højre)



Fra workshop



Marselis Boulevard spænder fra Åhavevej igennem byen og ud til havnen. Tunnellen borer sig ind i den flade bakke, som byen ligger på, imellem Ådalen og den oprindelige kystlinje og til havnens opfyldte område. Ved krydset Marselis Boulevard/Skanderborgvej er mødet med den tætte by tydeligt. Vejen bliver til gade, og den fortsætter mellem de store punkt-, karré- og stangbebyggelser, der danner vægge i det 40-60 meter brede gaderum. Fra Stadion Allé til Forældreskolen mod øst er der en markant og lav rækkehusbebyggelse, som danner en præcis afgrænsning mod syd, mens fire højhuse i et grønt område udgør en åben og ikke klar afgrænsning mod nord.

Stadion Allé ligger omtrent midt på strækningen mellem Skanderborgvej og Strandvejen og danner en markant tværgående akse i karréplanen for Frederiksbjerg og Marselisborg området. Stadion Allé er anlagt som en retlinet allé, en akse mellem de to monumentale, nyklassicistiske bygninger: Sankt Lukas Kirke og stadions hovedbygning. Samtidig er Stadion Allé symmetriakse for de tilgrænsende karréer og gader som et meget fint eksempel på nyklassicismens aksefaste byplanlægning.

Dalgas Avenues skæring med Marselis Boulevard er en anden markant tværgående akse som et af de mest rendyrkede eksempler på byplanlægning fra omkring århundredskiftet. Avenuens anlæg følger nøje Hack Kampmanns og Charles Ambts helhedsplan for Frederiksbjerg fra 1898. Det lange, lige gadeforløb er bevidst anlagt efter en udsigtslinje fra Ingerslevs Plads til Ballehage. Gennem tiden er der gennemført en række trafikale omlægnings af Marselis Boulevard. Omlægningerne har medført, at Dalgas Avenue ikke har en klar sammenhæng på tværs af Marselis Boulevard.

Efter Marselis Boulevards krydsning med Hans Broges Gade afgrænses området af karrébyggeri og Strandparkens gule etageboliger og ender ved Strandvejen, der ligger på kanten af den gamle kyststrækning og deler by og havn. Langs Strandvejen er "Den Rekreative Forbindelse" planlagt. Den løber fra Riis Skov i nord til Marselisborgskovene i syd og markerer den oprindelige kystlinje. "Den Rekreative Forbindelse" er etableret fra Aarhus Ø til Dokk1 og projekteret igennem Sydhavnsområdet, men linjeføring og projektering herfra til Tangkrogen er endnu ikke sket.



Lige efter Skanderborgvej, det åbne vejrum uden kanter.



Karré overfor Teknologisk Institut, der lukker vejrummet på den ene side.



Teknologisk Institut med bred kantzone og facadevirkning langs boulevarden.



Teknologisk Institut med gavle mod Boulevarden.



Marselis Hospital og Spark Park til venstre, stokbebyggelses gavle er karakteristiske.



Krydset ved Jyllands Allé, stokbebyggelses gavle indrammer boulevarden.



Karréerne giver en klar afgrænsning på nordsiden.



Ved Stadion Allé er karrébyen tydelig.



Stadion Allé-krydset med den markante akse, der forbinder Frederiksberg med Kongelunden.



Den præcise rækkehusbebyggelse overfor den åbne højhusbebyggelse.



Forældreskolen fortsætter rækkehusenes præcise kant.



Villaernes placering langs og tæt på boulevarden danner kant på trods af den åbne struktur.



På vej til krydset ved Dalgas Avenue med megen beplantning, der lukker kigget langs avenuen.

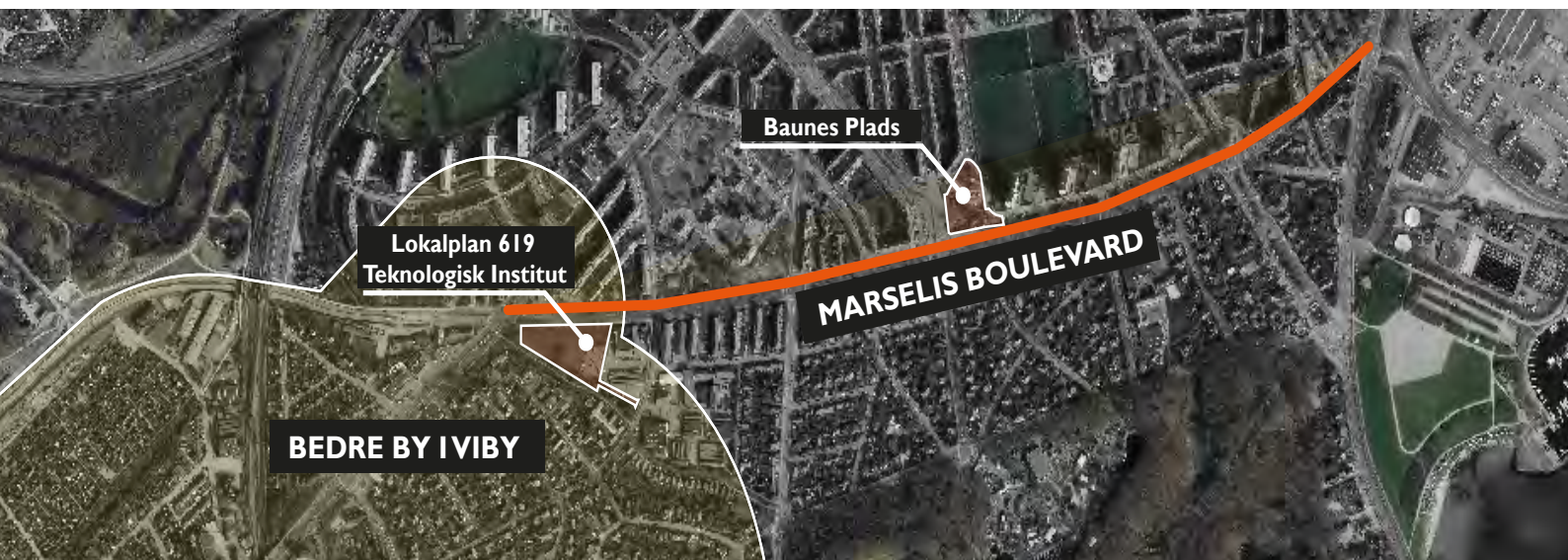


Dalgas Avenue-krydset med det fine kig op ad Hans Broges gade.



Markante karréer i boulevardens østlige ende.

EKSISTERENDE PLANER OMKRING MARSELIS BOULEVARD

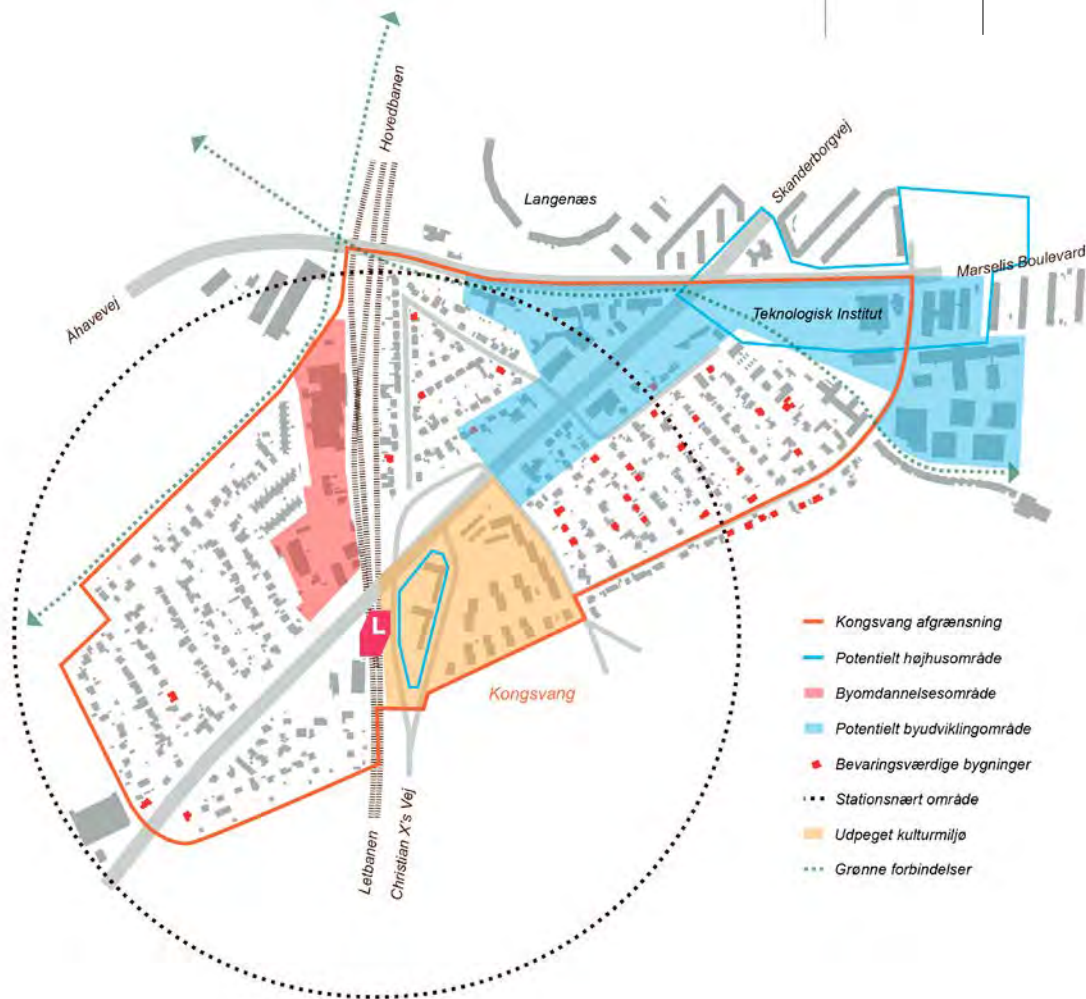


I og omkring Marselis Boulevard er der eksisterende byplanlægning- lokalplaner og helhedsplaner, der i dag giver mulighed for og sætter rammer for byudvikling.

I 2021 har byrådet vedtaget helhedsplanen "Bedre by i Viby", der omfatter et område langs Skanderborgvej og Viby Torv. Der er et overlap med Marselis Boulevard ved krydset ved Skanderborgvej. Helhedsplanen peger på byudviklingsmuligheder i og omkring krydset, men forholder sig ikke til tunnelen og den nye Marselis Boulevard. Teknologisk Institut ejer grunden, der er i dag henligger som et grønt område ved krydset. Her gælder lokalplan 619, der giver mulighed for erhvervsbyggeri og herudover som nævnt helhedsplanen.

Der er en lokalplan for hele tunnelanlægget, der gør det muligt at anlægge tunnelen og reetablere Marselis Boulevard. Umiddelbart ser det ud til, at projektet kan rummes indenfor lokalplanen. Lokalplanen fastlægger ikke i detlajer, hvordan løsningen skal være ved tunnelmundingerne. Det er komplicerede og vanskelige steder at løse funktionelt, enkelt og smukt. Trafikken bliver delt. Noget skal ind i tunnelen, mens anden trafik via kryds ved henholdsvis Skanderborgvej og Strandvejen skal til byens vejnet inklusive Marselis Boulevard. Derudover skal der tages stilling til, om det er hensigtsmæssigt at placere andre funktioner, f.eks. mobilitetsknudepunkter (f.eks. bilparkeringsanlæg med omstigning til kollektiv trafik).

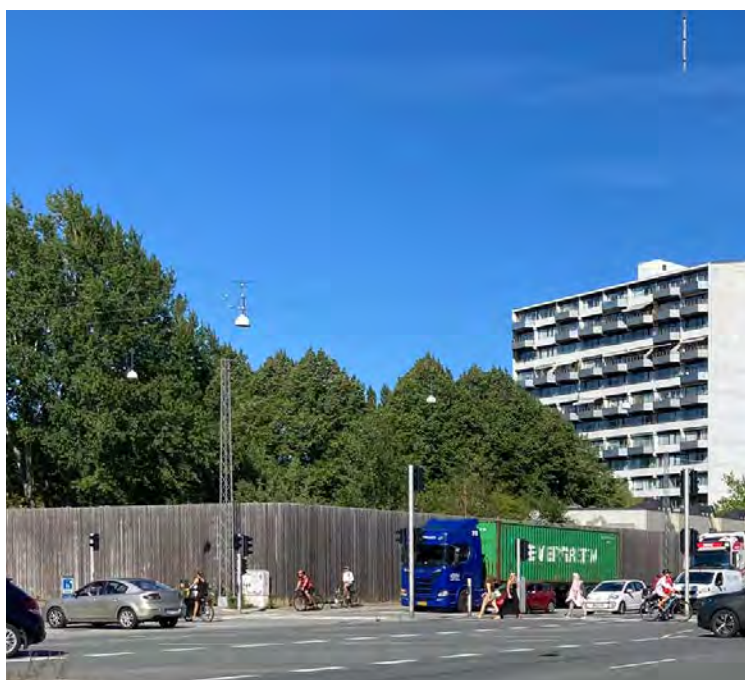
Endvidere ejer Aarhus Kommune en grund ved Baunes Plads, hvor der bliver arbejdet på at udbyde grunden til et boligprojekt. Grundsalg og tilhørende planlægning er endnu ikke blevet behandlet i Byrådet.



Opslag fra helhedsplanen "Bedre by i Viby"



Området ved Teknologisk Institut



Området ved Baunes Plads og Stadionallé

TRAFIKALE FORUDSÆTNINGER

I Aarhus Kommunes mobilitetsplaner er prioritering af trafikarterne en overordnet præmis. Målet er at give fodgængere, cyklister og rejsende med kollektiv trafik bedre forhold på hovedruterne (langs og på vejene). Bilisterne sikres tilgængelighed til de større parkeringsanlæg, og beboerne får bedre parkeringsforhold med plads til det grønne og byliv. Dette sker på bekostning af den gennemkørende biltrafik.

Marselis Boulevard får en ny rolle i fremtiden; det er dog vanskeligt på nuværende tidspunkt at indrette vejen, idet det er svært at kende fremtidens behov.

MARSELIS BOULEVARD I DAG

Marselis Boulevard er en 'Overordnet trafikvej' med hastighedsbegrænsning på 60 km/t og samme udformning på det meste af strækningen fra Skanderborgvej til Strandvejen. Den er vigtig for trafikken til havnen, men også for bil- og cykeltrafikken, som indfaldsvej til det centrale Aarhus og som Ringgadesystemets 'sydlige hængsel', der forbinder Sønder Ringgade med Strandvejen og Oddervej. Lokalt forbinder Boulevarden lokalområderne Kongsvang, Langenæs, Marseliskvarteret og Frederiksbjerg.

Langs Boulevarden er der cykelstier med forbindelse til det øvrige cykelstinet. Der er vigtige ruter mod vest, der hænger sammen med stierne langs åen og Brabrandstien. Mod øst er "Den Rekreative Forbindelse" planlagt og delvist anlagt som langsgående forbindelse fra Risskov til Marselisborgskovene.

I modsætning til mange andre større veje i Aarhus er der i dag ikke trængselsproblemer på Marselis Boulevard. Det egentlige problem er den tunge lastbiltrafik, der udgør en høj andel af trafikken. Det primære formål med Marselistunnelen, udover sikringen af en transportkorridor til havnen, er netop at imødegå de miljømæssige konsekvenser af den tunge trafik.

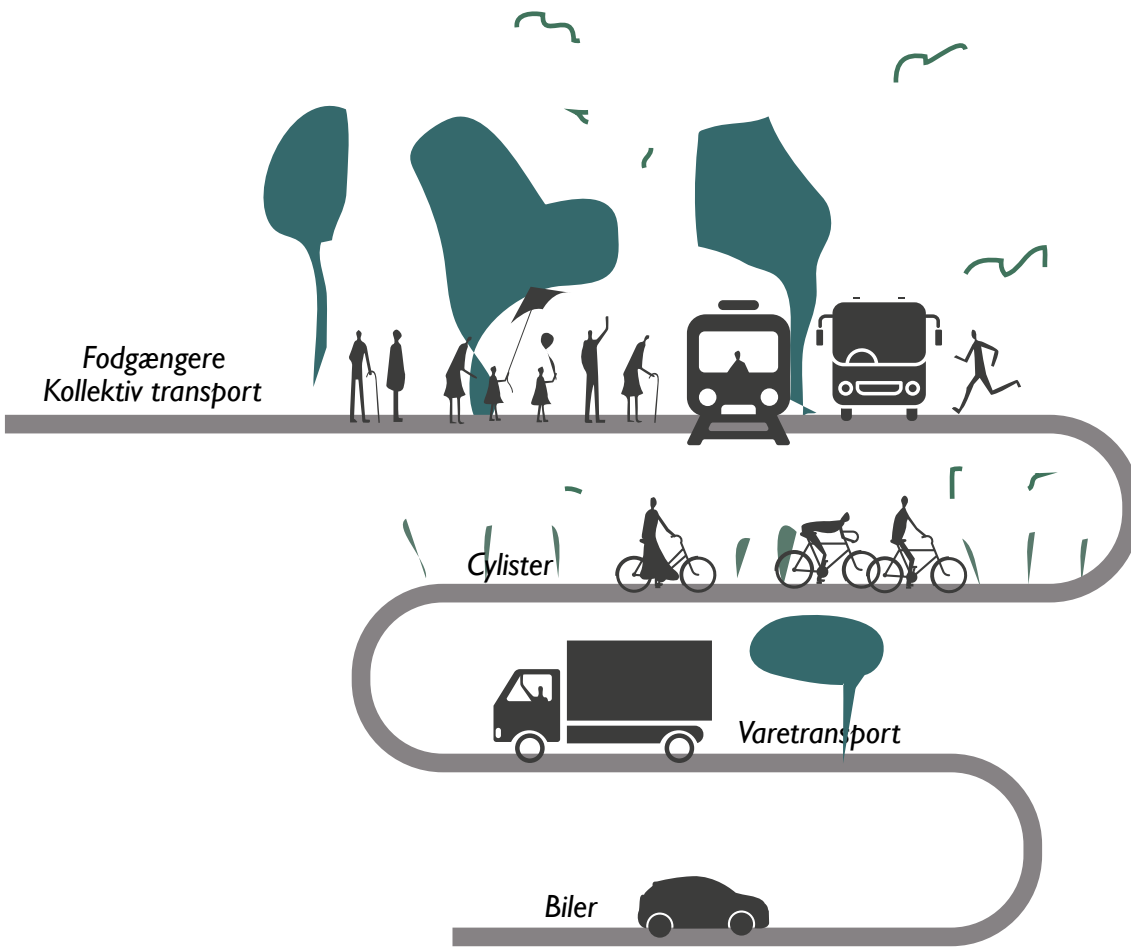
Hastighedsbegrænsningen på vejene i området er afhængig af den rolle, de har i infrastrukturen.

MARSELIS TUNNEL OG MARSELIS BOULEVARD

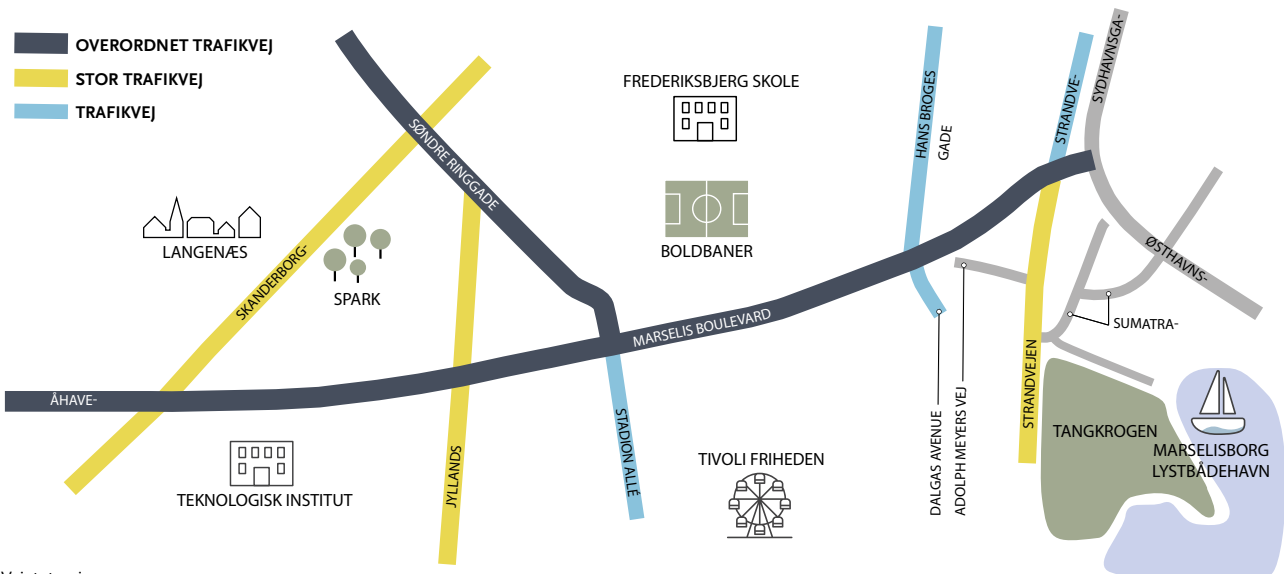
Med en ny tunnel til havnetrafikken vil der komme mindre trafik på Boulevarden, og uden de mange lastbiler en trafik, der ligner det, vi kender fra byens øvrige trafikveje. De kommende års politiske stillingtagen til ny trafikplan og afledte projekter vil ændre trafikstrukturen i hele det indre Aarhus og vil også få stor afsmittning på trafikstrømme på og omkring Marselis Boulevard.

Rollen som 'Overordnet trafikvej' på strækningen fra Aarhus Syd Motorvejen til havnen overgår til den statslige vej i Marselis Tunnelen. Her opretholdes hastigheden 60 km/t.

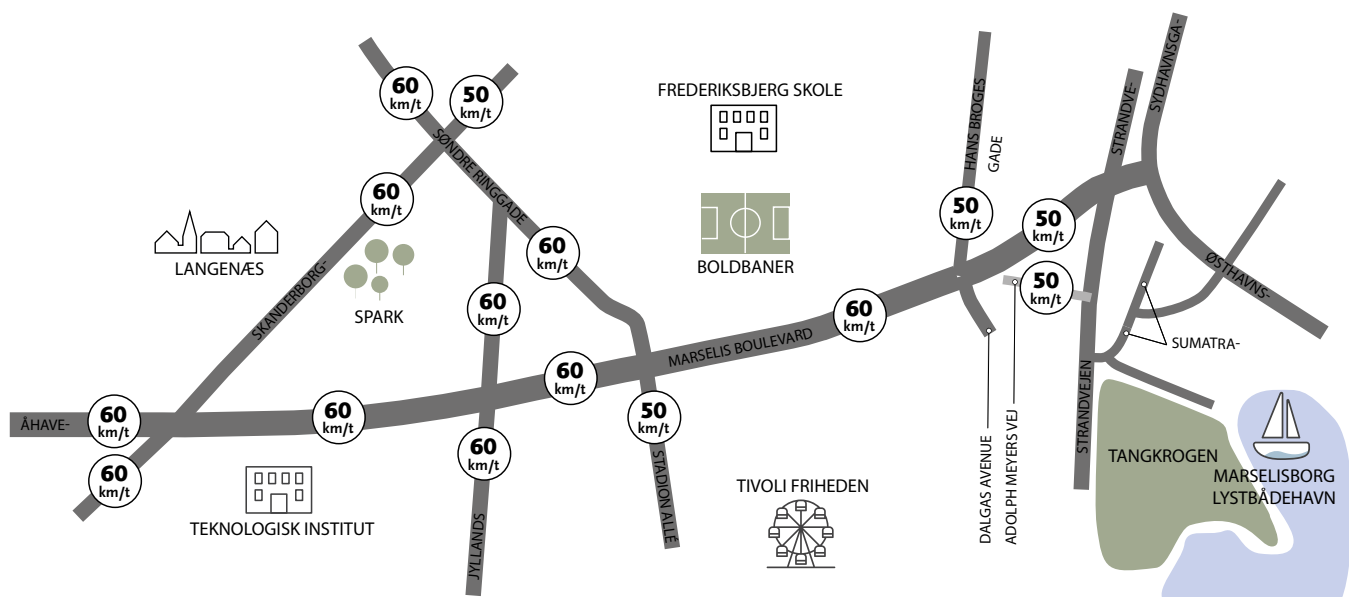
Den nye Marselis Boulevard ovenpå tunnelen vil få en anden og mindre betydning for byens biltrafik. Overordnet bliver det en mere fredelig vej med lavere hastighed for biler. Behov for færre kørespor, ét i hver retning, og med cykelsti og fortov i hver side. Det bliver en vej med karakter af en bygade, som er nem at krydse, og hvor det er trygt at færdes for alle aldersgrupper.



Mobilitetshierarki



Vejstatus i 2022



Hastighed på vejnettet i 2022

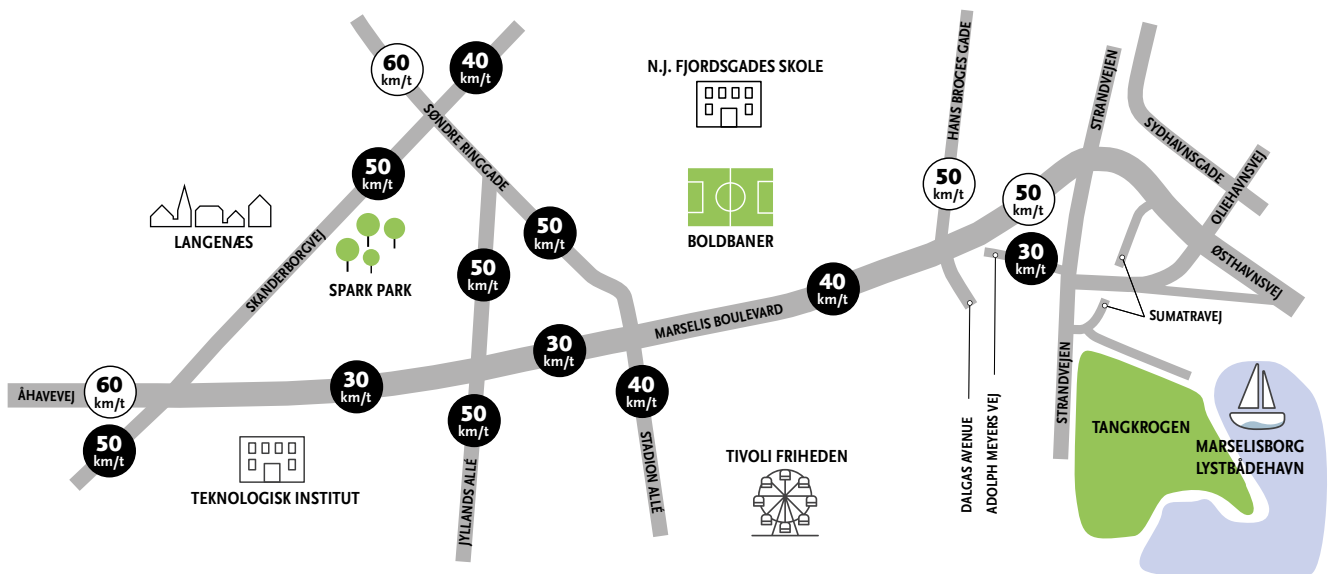
Marselis Boulevard vil ikke længere have samme rolle hele vejen. På strækningen fra Skanderborgvej til Stadion Allé vil der være væsentlig mindre biltrafik end fra Stadion Allé til Strandvejen/havnen ('Ringgadens sydlige hængsel'). Boulevardens rolle i byens infrastruktur bliver ændret:

- Strækningen mellem Sdr. Ringgade/Stadion Allé og Skanderborgvej udgår helt af trafikvejnettet og bliver ren bygade med en hastighed på 30 eller 40 km/t.
- 'Hængslet' bibeholdes i trafikvejnettet, pga. den vigtige funktion som adgang for bytrafikken til havnen og som korridor for den kollektive trafik.

Der er to ganske særlige, trafikale forudsætninger, der skal indtænkes i udformningen af den nye Boulevard, særtransporter til havnen og fremtidig kollektiv trafik.

Særtransporter med særligt gods, ofte til vindmølleindustrien, omfatter høje, brede og/eller lange elementer, hvoraf en del ikke vil kunne køre igennem tunnelen. Når sådanne transportere skal foregå på terræn, stiller det krav til og giver begrænsninger i udformningen af gaderummet. Adgangen for særtransporter, lange, høje, brede, til Aarhus Havn har siden 2016 været sikret ved aftale om opretholdelse af tre ruter med forskellige geometriske vilkår. Marselis Boulevard indgår i alle tre. Tunnelen vil i fremtiden være tilgængelig for nogle af disse transportere, men særligt høje transportere vil ikke kunne bruge denne korridor. Boulevarden og den underliggende tunnelkonstruktion skal derfor være dimensioneret til at kunne afvikle de særtransporter, som ikke vil kunne anvende tunnelen, og skal således være med til at håndtere denne type transport til og fra Aarhus Havn.

Den kollektive trafik indtager den anden særlige rolle. Kommunens kommende trafikplan, der blandt andet er svar på byrådets beslutning om, at Aarhus skal være CO₂-neutral i

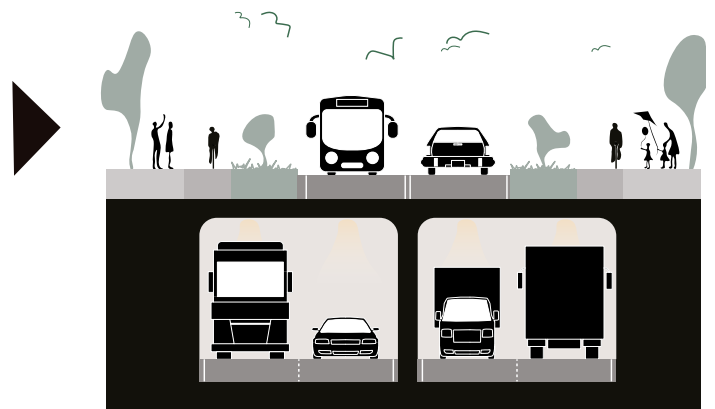


Muligt scenarie for hastighed på vejnettet efter anlæg af tunnelen under Marselis Boulevard

2030, indeholder mere kollektiv trafik gennem Aarhus, og det kræver plads. Planen fremhæver et stærkt vejnet, der binder Aarhus by sammen, som afgørende for, at den kollektive trafik kan være et alternativ til biltrafikken. Ringgaden – og i forlængelse heraf, Marselis Boulevard – er en vigtig tværfordbndelse, der binder tætte bykvarterer sammen med flere store rejsemål i resten af Aarhus som f.eks. universitetet. Et højklasset trængselsfrit tracé forudsættes etableret ved at inddrage kørespor fra biltrafikken for derved at give den kollektive trafik en konkurrencefordel. Der er planer på skitseniveau, hvor Søndre Ringgade og den østlige del af Marselis Boulevard er 'Buskorridor', hvilket fremtidens Boulevard også skal kunne rumme.



Marselis Boulevard i dag - fire kørespor



Princip for tunnel og boulevard



Vision for Marselis Boulevard

September 2022

Udgivet af Aarhus Kommune - Teknik og Miljø

Kontakt:

Teknik og Miljø

Bystrategi, Arealudvikling og Almene Boliger

arealogalmene@mtm.aarhus.dk

TEKNIK OG MILJØ
Aarhus Kommune
Karen Blixens Boulevard 7
8220 Brabrand

