

Hovedkontor

Frederiksdal · Beder Landevej 2
DK-8330 Beder
Tel 8693 6266 · Fax 8693 7893 .
e-mail Beder@MGarkitekter.dk

Afdeling

Gothersgade 35
DK-1123 København K
Tel 3391 6266 · Fax 3391 6288 .
e-mail Kbh@MGarkitekter.dk

Aflastede veje - 'afvejning'

Ejnar Overlund Hansen, arkitekt m.a.a., landskabsarkitekt m.d.l.

I takt med ibrugtagningen af nye højklassede vejanlæg, vil trafikken på de aflastede hovedlandeveje blive væsentligt reducerede. Landevejene vil få en overskudskapacitet, som det vil være hensigtsmæssigt at regulere af mange grunde. Fremtidens anlægslove for højklassede vejanlæg bør derfor også indeholde hensynet til de aflastede veje.

Pilotprojekt

Den sidste del af motorvejen mellem Esbjerg og Kolding indvies for trafik i 1998, og hovedlandevejen på hele strækningen vil ligge tilbage med en betydelig overkapacitet. Trafikken forventes reduceret fra 8-10.000 biler i døgnet til ca 2.000 - dog lokalt med større forskelle.

Vejmyndighederne har i fællesskab taget initiativ til at udarbejde et idéoplæg - 'Den kulturhistoriske vej' - til ændring af vejanlægget, set i forhold til den fremtidige anvendelse.

Det vil ikke være nødvendigt at opretholde omfartsvejene ved en række mindre byer, idet netop lokaltrafikken mellem de mindre byer ønskes tilgodeset. Ved at fjerne disse omfartsveje vil bysamfundene blive revitaliserede - handelen og det lokale liv kan vende tilbage og naturværdier kan igen samles. Hertil kommer fordele med lavere vedligeholdelsesudgifter, og mulig genanvendelse af gode råstoffer.

Det visuelle miljø ved bygennemfarterne vil kunne forbedres radikalt, til glæde for såvel beboere som for de besøgende.

I såvel by som på land vil trafikikkerheden generelt kunne øges betydeligt.

Undersøgelsen

Arbejdet i idéfasen blev gennemført under ledelse af Vejdirektoratet, Ribe Amt og Esbjerg Kommune. Møller & Grønberg AS var tilknyttet opgaven som æstetiske konsulenter.

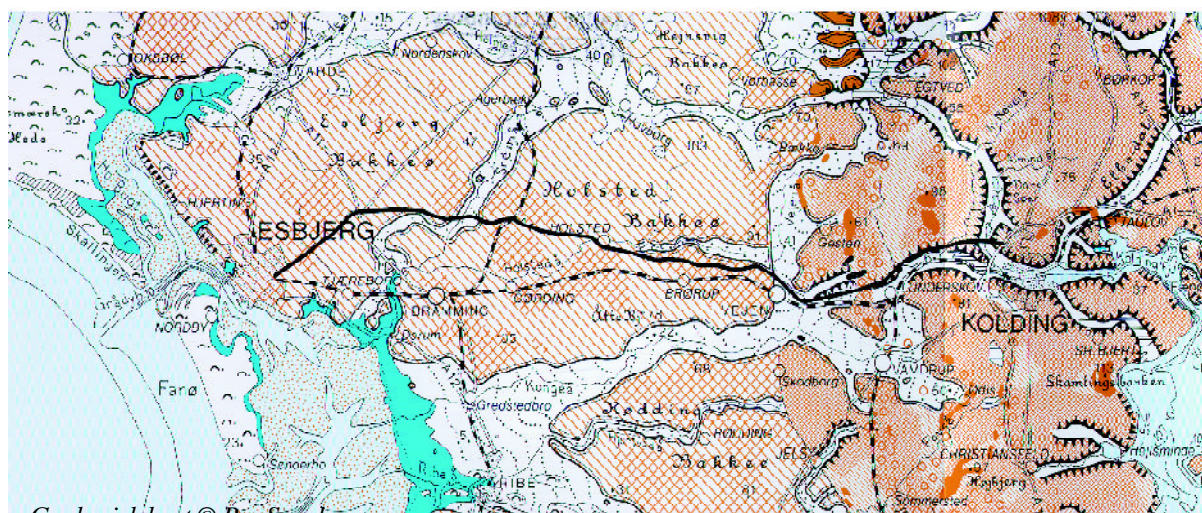
Undervejs i forløbet blev Vejle Amt og de berørte kommuner langs strækningen indbudt til en høring med efterfølgende mulighed for at kommentere forslagene, og derved sikre, at indholdet var i tråd med lokale ønsker og behov.

Oplægget blev præsenteres i foråret 1997 ved et møde i Ribe Amt, hvor politikere og teknikere var inviterede.

Projektets indhold

Projektet er tænkt som en videreudvikling af konceptet for 'Smukke Veje' som blev lanceret i 1995 og eksemplificeret med et idéprojekt mellem Herning og Bording. Dette projekt er foreløbig blevet fulgt op med omlægninger af bygennemfarterne i Hammerum og Ikast.

Den første samlede forbindelse mellem Esbjerg og Kolding blev anlagt før Esbjerg by fik sin store betydning for det vestjyske. Vejen blev ført til Hjerting - et mindre udskibningssted ved Ho Bugt - ca 10 km nord for Esbjerg. Først efter Esbjergs eksplosive vækst som følge af bygningen af statshavnen sidst i 1800-tallet, fik vejen endemål her. Vejen blev siden udvidet og reguleret i takt med den voksende trafik.



Ved anlæg af motorvejen forventes hovedparten af trafikken flyttet fra hovedlandevejen og en regulering af denne vil blive aktuel - af flere grunde:

Trafiksikkerhed. En bred og øde vej lokker til hurtig kørsel. Den kan bruges som smutvej, hvor den samtidig anses for sikker fx for skolebørn. Resultatet kan være en vej, der er farligere end før.

By- og boligmiljø. Hvis aflastningen af vejen ikke er effektiv, vil der ikke ske den forventede forbedring for naboområderne mht sikkerhed, støjgener og forurening.

Natur og miljø. De eksisterende vejanlæg ligger som markante spor i landskabet, og inddrager jord, der kunne anvendes til dyrkning eller til fordel for flora og fauna.

Det visuelle miljø. Vejens tilpasning til landskabet vil forbedres ved at overflødige anlæg og udstyr fjernes. Belægninger, udstyr og beplantning bør ændres under hensyntagen til omgivelserne og trafikken.

Vedligeholdelse. Udgifterne til vedligeholdelsen kan sænkes ved at reducere anlæg.

Historie. Vejens oprindelige karakteristiske udseende er gået tabt. Kulturlandskabet vil kunne understreges ved en udformning af vej-anlægget, der tager udgangspunkt i det oprindelige vejmiljø.

Æstetik og funktion. Målet for omlægningen er at skabe en smukkere vej for den langsomme, lokale trafik, samtidig med at vejen igen fungerer som forbindelse mellem de mindre byer.

Landskabet

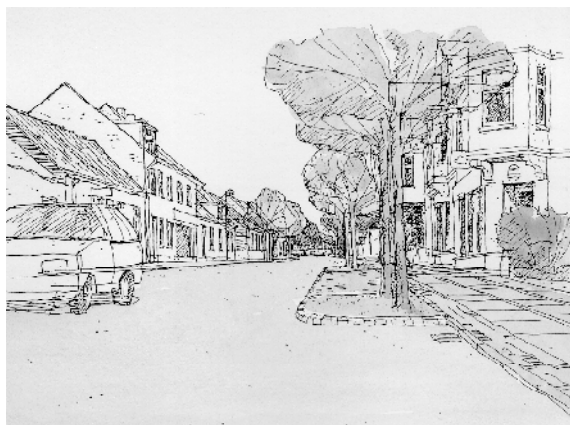
Landskaberne som passerer mellem Kolding og Esbjerg tegner klart Jyllands tværprofil, og landskabsdannelsen er derfor en vigtig del af den historie, der kan opleves fra hovedlandevejen. Oplevelserne af landskabsdannelsen forstærkes af kulturpåvirkningen op gennem tiderne - og af bybygningen.

Løsningsmuligheder

Formålet med idéoplægget er at tilpasse hovedlandevejen til den fremtidige trafik, som efter motorvejens ibrugtagning bliver væsentlig mindre. Det er tanken at give trafikanterne en bevidst oplevelse af landskabets topografi, den stedlige arkitektur og egnstypiske karakteristika på tværs af Jylland. Den samlende idé for projektet er formuleret som 'Den kul-



Vejbroen danner en uskøn port i byen, og generne fra den højtliggende vej er betydelige



Fjernes broen og dæmningen, genskabes sammenhængen i byen.

turhistoriske vej'. Hovedlandevejen genskabes i et sammenhængende forløb, der forbinder byer og landskaber. Overflødige dele af vejen foreslås fjernet, landsbyer revitaliseres og landskaber genoprettes. Der er lagt vægt på såvel den landskabelige tilpasning som på en udformning, der svarer til nutidige sikkerhedskrav i trafikken.

Forslagene omfatter idéskitser af kryds og tværprofiler, belysning, belægning og beplantning. Den undersøgte strækning er inddelt i en række delstrækninger. De mest karakteristiske heraf vises i hæftet, og de danner forbillede for de øvrige strækninger. Idéoplægget kan danne rammen om det fremtidige arbejde med 'afvejning' af hovedlandevejen i forlængelse af færdiggørelse af motorvejen.

Det videre forløb

Ændringerne for hovedlandevejen skal kunne foretages i etaper og over flere år. Det er derfor vigtigt, at idéerne både drejer sig om langsigtede løsninger med ændringer af hele strækninger og om løsninger, der har en umiddelbart effekt på trafikbelastningen. Ved en trafikaflastning kan der umiddelbart foretages en sanering af vejens overflødige dele og vejudstyr.

Delstrækningerne tænkes bearbejdet af de respektive kommuner, amter og af Vejdirektoratet, inden der udarbejdes detaljerede projekter.

Idéoplægget er trafiksikkerhedsvurderet af Vejdirektoratets Afdeling for Trafiksikkerhed og Miljø. Ribe amts Vejkontor har udarbejdet foreløbige anlægsoverslag.

Rapport

Idéoplæg 'Den kulturhistoriske vej' Esbjerg-Kolding, januar 1997
Arbejdsgruppe: Vejdirektoratet, Ribe Amt og Esbjerg Kommune.
Æstetiske konsulenter: Møller & Grønberg AS.