



At designe Motorring 3

I alle projektets faser – fra idé til færdig vej – udføres udvidelsen af Motorring 3 i tæt samarbejde med arkitekter. Målet er en trafiksikker bymotorvej, der lever op til Vejdirektoratets, trafikanternes og naboerne behov for kvalitet og æstetik.

■ Af Jesper Krilov Sørensen, arkitekt MAA,
Claus Bjarrum Arkitekter A/S

At designe en bymotorvej som Motorring 3 indebærer nødvendig æstetisk stillingtagen til elementer som broer, belysning, støjskærme, autoværn, beplantning etc. Kort sagt alt hvad der hører til en stærkt befærdet vej. Det kan virke som en uoverkommelig opgave, og det ville umiddelbart være lettest bare at anvende standardløsninger og standardprodukter. Men hvis man som Vejdirektoratet har en målsætning om en motorvej, som inden for projektets rammer kan give trafikanter og naboer et smukt, sikkert og kvalitetspræget indtryk i byområderne, må man gå grundigere til værks.

Målsætninger

Vejdirektoratets målsætning har været, at der inden for projektets økonomiske rammer gennem udbygningen af Motorring 3 skabes en moderne bymotorvej, som både svarer til omgivelsernes og trafikanternes forventninger.

Motorring 3 omkranser København fra Jægersborg i nord til udfletningsanlægget ved Holbækmotorvejen ca. 17 km længere mod syd. Vejen er fæstnet via sine mange ramper og broer til de kulturlandskaber og byområder, som den passerer. Rundt regnet passerer en trafikant, som kører 100 km/t, et tilslutningsanlæg for hver 90 sek. Vejen løber over, under og i niveau med omgivende terræn og giver alt i alt en broget oplevelse, når man som trafikant bevæger sig fra den ene ende til den anden.

Designprojektets helhedsbetragtning

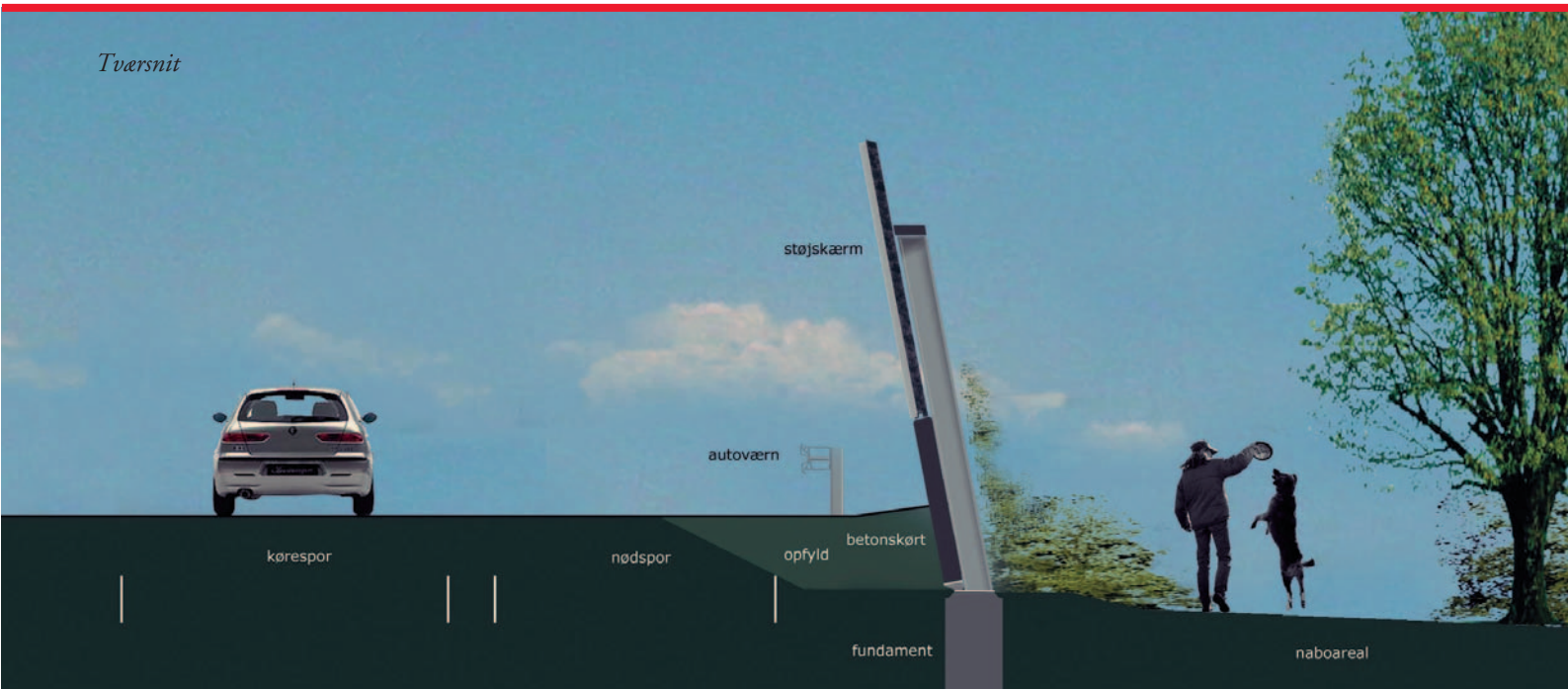
Motorring 3 er designet ud fra flere forskellige betragtninger og hensyn. Vi har stillet os nogle grundlæggende spørgsmål, som danner base for et design af motorvejen. Hvorledes kan man formgive et højkapacitetsanlæg på en måde, hvor trafiksikkerheden er det vigtigste? Hvorledes kan det renoverede anlæg bidrage til at skabe større kvalitet og identitet i de byområder, som vejen passere? Hvorledes kan vejens barriereeffekt reduceres? Hvordan opleves af vejens elementer af trafikanten, som færdes med stor hastighed? Og måske, det vigtigste

spørgsmål for vejens mange naboer – hvorledes vil det ny trafikantlæg fremstå i forhold til de nærmeste omgivelser?

Omgivelserne

Ved en køretur på Motorring 3 ses det, at de omgivende arealer er meget forskellige. Generelt er siderne beplantet af tilfældigt selvsåede krat, men også rekreative arealer, tæt bebyggelse og landskabelige træk er en del af omgivelserne.

Gennem analyse af de landskabelige og bymæssige forhold har det været muligt at finde de karakteristika, som danner base for en æstetisk og rummelig målsætning for Motorring 3. Det grundlæggende udgangspunkt er byplanlæggerne Steen Eiler Rasmussen og Peter Bredsdorffs helhedsplan fra 1947. Fingerplanen, som den blev døbt, fik stor betydning for Storkøbenhavns by- og landskabsudvikling. Provinsbyerne ligger i dag langs indfaldsveje som Roskildevej, Frederikssundsvej og Hareskovvejen (Hillerødmotorvejen) og er en del af fingerplanens karakteristiske stjerneform. Mellem fingrene eller stjernearmene ligger landskabelige kiler, som strækker sig langt ind i byområderne.



Indfaldsvejenes skæring med Motorring 3 er klare infrastrukturelle krydsninger og er dermed et naturligt udgangspunkt for de æstetiske betragtninger. I tilslutningsanlæggene nyplantes med forskellige træarter, som derved giver det pågældende anlæg sin egen identitet.

Farten

Trafikanten på motorvejen oplever motorvejens elementer med en hastighed. Hastigheden og dermed tiden, en person opfatter et element, afkortes, når hastigheden øges. En person som passerer et 3 meter langt butiksvindue til fods, oplever vinduets udstilling med en fart på ca. 5 km/t. Hvis den samme person skal opleve butiksvinduet på motorvejen i ligeså lang tid, skal vinduet være ca. 60 meter langt. Det er et hensyn som skal indarbejdes i motorvejens design. Det kan udnyttes som takter eller understregning af farten, som det er gjort ved designet af støjskærmen til Motorring 3. Støjskærmen er opbygget af aluminiumskassetter i modul af 75 cm med et lodret profil, som samler kassetterne. På 100 meters afstand fremstår støjskærmen som et glat profil, men tættere på ses modulet tydeligt og er dermed en fartindikator.

Naboen

Naboerne til Motorring 3 har en betydelig støjbelastning fra vejen. Derfor opføres en 3-4 meter høj støjskærm med en samlet længde på ca. 18 km. Støjskærmen hælder 10° mod motorvejens midte, dels for at få størst mulig effekt af støjskærmens lydabsorberende evne, men også for at undgå mørke områder bagest i parcelhushaverne. Ydermere imødekommes dette ved at lade den øverste meter være transparent, sådan at ly-



set kan trænge igennem til haven. For at give støjskærmen et roligt - og have-tilpasset design – beklædes aluminiumskassetterne på nabosiden med et espalier til klatreplanter.

På enkelte strækninger af Motorring 3 ligger motorvejen 4-5 meter over omgivende terræn. På størstedelen af den type strækninger etableres støttevægge for på trods af vejudvidelsen at kunne minimere eksproprieringer. På støttevæggen stilles den op til 4 meter høje støjskærm. Alt i alt bliver den samlede højde på væg og skærm op til 9 meter. Som nabo er det en overvældende barriere. Men her plantes ligeledes klatreplanter, så resultatet efter nogle år er en grøn sammenhængende murflade.

Det er givet, at andre succeskriterier for formgivningen er at tilfredsstille de trafikale krav, men også forhold som belysning, skiltning, afvanding, jordbalancer, økonomi, anlægs- og driftsmæssige forhold er elementer, som formgivningen skal kunne indeholde i en helhedsbetragtning.

Vejens karakter

Motorring 3 løber gennem et varieret miljø. Overordnet set kan vejen deles i to typer:

- Den landskabelige del, som løber fra udfløtningsanlægget ved Holbækmotorvejen til tilslutningsanlægget ved Jyllingevej. På en del af strækningen løber vejen langs Vestvolden, som er præget af skovagtig vegetation.
- Den urbane del, som løber fra Jyllingevej til Jægersborg, ligger meget tæt på boligbebyggelse. Her er vejens omgivelser præget af bebyggelse. Denne del af Motorring 3 skal udbygges med støjskærme på op til 4 meter i højden, og hvor vejen ligger over eller under omgivende terræn, udføres der støttevægge.



Motorvejen med støjskærm, belysning og skilteportal.

På den nordlige del vil støjskærmene danne et glat forløb. Trafikanten bevæger sig gennem et miljø, som er roligt og let at orientere sig i, og trafikken kan glide uhindret. Ved tilslutningsanlæggene møder man de lodrette træer, som skaber opmærksomhed, passende til en trafik som skal tage hensyn til trafikanter, der kører fra og på Motorring 3.

På den sydlige del breder motorvejsanlægget sig ud og involverer bilisten gennem sin iscenesættelse af omgivelserne og de mest betydningsfulde landskabstræk.

Dermed beskæftiger designet af Motorring 3 sig med mange af de samme emner som behandles i bogen "Byen, vejen og landskabet – Motorveje til fremtiden" (2005). Bogen er skrevet af Vejdirektoratet i samarbejde med Aalborg Universitet samt KVL, Center for skov, landskab og planlægning.

Den beskriver de danske motorveje i 3 kategorier:

- Guldaldervejen som er karakteriseret ved at bevæge sig gennem de danske landskaber
- Trucker-stien som er karakteriseret ved at gennemskære store erhvervsområder.
- Bymotorvejen som gennemskærer tæt bebyggelse.

Det er glædeligt, at der i disse år er så stor interesse for forbedring af det fysiske miljø. Vejanlæg – forstadslandskaber, de selvgroede villaområder eller de områder, som er blevet tilovers efter planlægning. Vi håber, at designarbejdet i forbindelse med Motorring 3 bliver et praktisk eksempel på, at en omhyggelig og integreret designindsats kan skabe kvalitetsforbedring og ny identitet til infrastruktur og byudvikling. ■