

An aerial photograph of a city street, likely Hovedvejen in Copenhagen, showing a multi-lane road with traffic, surrounded by residential buildings with red roofs and some green spaces. A semi-transparent white box is overlaid on the top half of the image, containing the title text.

Forslag til forskønnelse af Hovedvejen

Københavns Amt

Dorrit J. Gundstrup
John Halkær Kristiansen

Glostrup Kommune

Eyvind Lindboe
Carsten Simonsen

Hovedrådgiver Europlan Arkitekter

Udarbejdelse af forslag og rapport
Palle Andersen
Sirkku Taru Singer

Underrådgiver COWI

Økonomisk overslag
Trafikteknik

Indhold



Indledning	2
Læsevejledning	2
Opgaven	3
Forudsætninger	3
Historie	4
Eksisterende forhold	6
Forslag	
Forslag / idé	10
Analyser	11
Delstrækninger	
Delstrækning 1a	16
Delstrækning 1b	24
Delstrækning 1c	32
Delstrækning 2a / 2b	46
Økonomioverslag	50

Indledning

Københavns Amt og Glostrup Kommune udpegede i oktober 2004 Europlan Arkitekter til at udarbejde et forslag til forskønnelse af Hovedvejen.

Forslaget er udarbejdet med henblik på at etablere det idémæssige grundlag for en eventuel efterfølgende projektering.

Forslaget skal betragtes som en visionsplan.

Visionsplanen er i overensstemmelse med intentionerne i Kommuneplan 2003 -2015, temaplan for byrum og temaplan for bymidten.

Arbejdet har undervejs været forelagt og diskuteret med repræsentanter fra Københavns Amt og Glostrup Kommune. Ligeledes er de trafiktekniske løsninger justeret efter foreløbige anvisninger fra COWI. Der er ikke foretaget en egentlig trafiksikkerhedsrevision.

Forslaget er udarbejdet på grundlag af luftfotoopmåling og kan således være behæftet med unøjagtigheder, ligesom der ikke er taget hensyn til ledningsanlæg.

Læsevejledning

Indledningsvis beskrives opgaven og forudsætningerne for løsningsforslaget.

Vejens historiske udvikling beskrives herefter kort for at give baggrunden for idégrundlaget for en del af selve løsningsforslaget. Vejen, som vi kender den i dag, beskrives som samlet forløb bestående af et antal delstrækninger, med hver deres særlige rumlige forhold. Analysekort støtter beskrivelsen af delstrækningernes karakteristika og deres potentiale som enkeltstrækninger, og ikke mindst som del af en samlet rumligt oplevelse på den ca. 1,5 km lange strækning.

Herefter beskrives eksisterende forhold for hver enkelt delstrækning og de konkrete forslag til forskønnelse i tekst og tegning.

Der anvendes plan, snit, rumlige tegninger og referencefotos. Sidst i rapporten præsenteres et økonomisk overslag fordelt på de enkelte delstrækninger.



Opgaven

Baggrunden for opgaven ligger i et ønske fra Københavns Amts og Glostrup Kommunes side om at forskøerne Hovedvejen på strækningen mellem Ring 3 og Byparken. Samtidig ønskes at Glostrup bymidte bliver bundet bedre sammen på tværs af Hovedvejen.

Dette skal ske ved at forbedre de byrumsmæssige kvaliteter for trafikanter på strækningen. Særligt forholdene for fodgængere og cyklister og deres krydsningsmuligheder skal forbedres uden at der sker forringelse i trafikafviklingen.

Udover selve trafikarealet indarbejdes de tilgrænsende arealer der ligger i naturlig sammenhæng hermed. Det drejer sig om udvidede fortovsarealer, plads- og parkarealer, som sammen med vejen udgør en helhed. Arealerne kan være såvel kommunale som private. Forslagene skal betragtes som ideer der ikke nødvendigvis er en forudsætning for gennemførelsen af forslaget til forskønnelsen af Hovedvejen.

Københavns Amt står overfor at renovere den samlede strækning med opretning af kantsten, belægning, belysning og beplantning. Dette arbejde afventer ideerne fra nærværende visionsplan så renoveringen evt. kan ske efter denne.

Forudsætninger

COWI har for Københavns Amt udarbejdet en analyse af sammensætningen og afviklingen af trafikken på strækningen.

Rapporten af november 2003 opstiller desuden 3 scenarier hvoraf Glostrup Kommune og Københavns Amt har valgt scenarium 2 som forudsætning for udarbejdelse af nærværende skitseprojekt.

Den valgte løsning :

- Den skilte hastighed ændres fra 70 til 50 km/t.
- Der opretholdes 2 vognbaner i hver retning, men vognbanerne kan reduceres til minimum 3,0 m.
- Cykelstier og fortov skal hver have en minimumsbredde af 2,2 m.
- De eksisterende svingbanemuligheder opretholdes.
- Der etableres yderligere 2 regulerede fodgængerkrydsninger ved hhv. Luddalsvej og Østervej/Vestervej. (Det skal undersøges, om de 2 nye fodgængerovergange kan indgå i regulering af vejkryds.)

Det er efterfølgende besluttet at den yderste kørebane skal være 3,0 m og den inderste kørebane skal være 3,25 m. Opmarkbaner skal være 3,0 m. Fodgængerfelter placeres ved Østervej og ved Sofielundsvej.

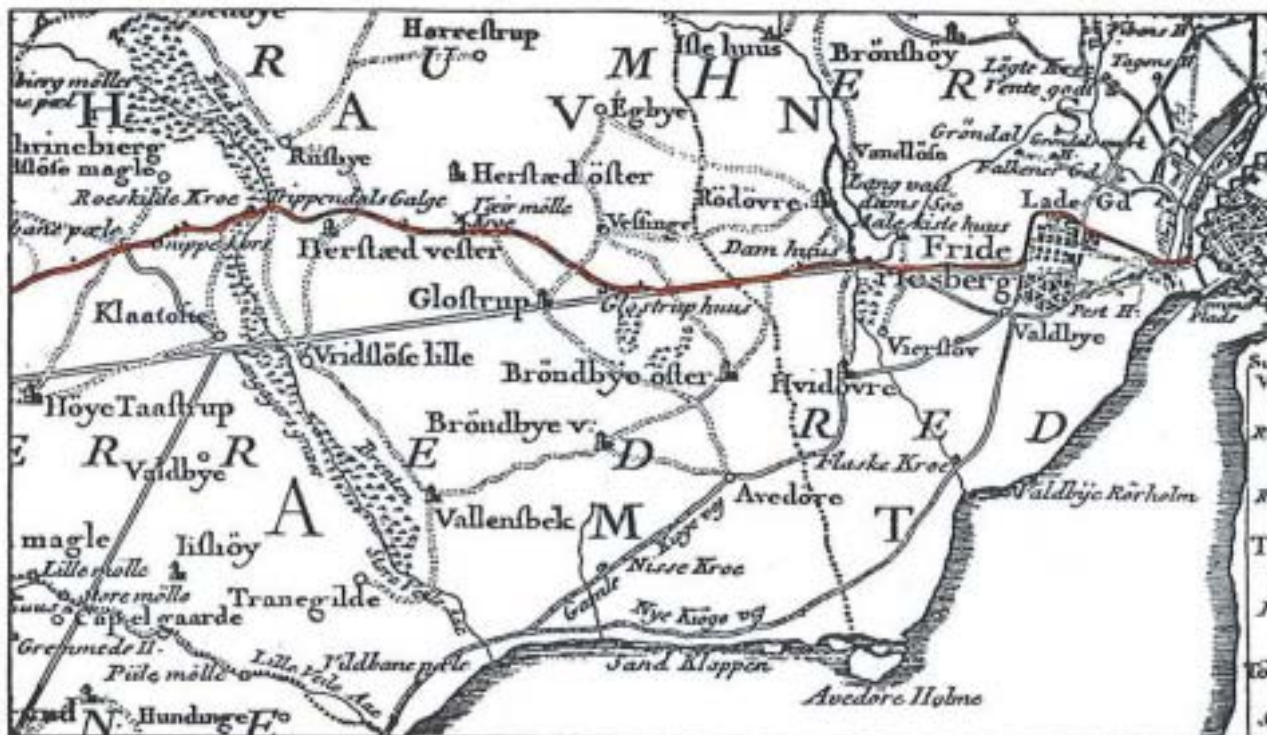
Landevejen mellem København og Roskilde fik betydning da København i løbet af 1400-tallet blev landets hovedby og kronen fik større interesse i landområderne i byens omegn. Vejens forløb har sin særlige historie på strækket gennem Glostrup. Frem til 1770, hvor vejen fik sin nuværende rette forløb, havde vejen et slynget forløb nord om Glostrup på grund af de terrænmæssige forhold. Det rette forløb svarer dog til en særlig vejstrækning, som allerede i 1600-tallet alene havde været forbeholdt kongen. Denne »kongevej« blev dog på grund af forfald pløjet op i begyndelsen af 1700-tallet. På historisk kort fra 1768 er med rødt vist det oprindelige forløb.

Som det kan ses på historisk kort fra 1782 og 1900 forskyder vejens umiddelbart rette forløb sig på strækning

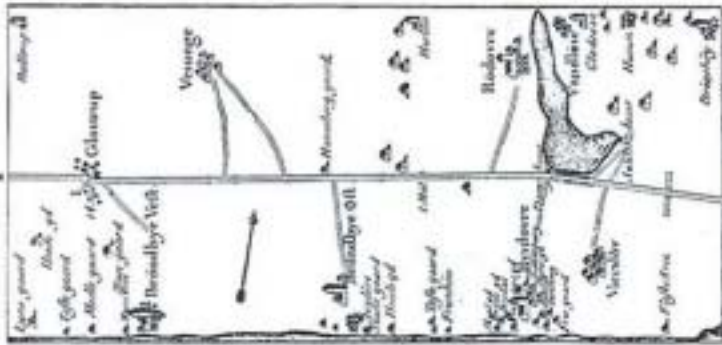
gen gennem Glostrup. Dette forhold gør vejen på dette sted særlig, og skaber en variation der ændrer oplevelsen af at færdes på vejen. Dette historiske forløb er stadig synligt i dag. Forløbet er dog noget udvisket og man oplever derfor ikke bevægelsen.

At udnytte og forstærke dette særlige forløb, er grundideen og det bærende element for forslaget til behandlingen af strækningen mellem Ring 3 og Byparken.

Kilde: Glostrup bybillede, Om byen og dens bygninger, udarbejdet af AK83 Konsulenter, 1993.



Historisk kort fra 1768



Historisk kort fra 1782



Historisk kort fra 1900

Strækningen under ét

Hovedvejen er en del af amtsvejen mellem København og Roskilde. Vejen har en årsdøgntrafik på ca. 40.000 biler og er dermed stærkt trafikeret.

Vejen skærer midt igennem Glostrup, og det, der oprindeligt var et sammenhængende element, hvor byens liv udspillede sig, er i dag en stor barriere der deler byen.

Der findes stadig en del butikker og service omkring Hovedvejen, men det primære handelsliv foregår i Glostrup Storcenter.

Vejen har dog stor betydning som transportåre for biler og den kollektive trafik, der har 5 stoppesteder i hver retning.

Den aktuelle strækning udgør ca. 1500 m og forløber mellem Ring 3 i vest og Byparken i øst.

Der er to spor i hver retning samt cykelsti og fortov i begge sider.

Belysning er ophængt i wirer båret af gittermaster.

Strækningen kan opdeles i to overordnede delstrækninger, én gennem Bymidten mellem Ring 3 og Banegårdsvej, og én mellem Banegårdsvej og Byparken med færre bymæssige funktioner.

De mest karakteristiske steder på den samlede strækning er parkområdet på strækning 1 og vandtårnet, der blev opført i 1905, på strækning 2.

Delstrækning 1 gennem bymidten har forskelligartede rumlige forhold og kan yderligere underdeles i tre:

Delstrækning 1a mellem Ring 3 og Ved Brandstationen (»Boulevarden«).

Delstrækning 1b mellem Ved Brandstationen og Nyvej (»Parkrummet«).

Delstrækning 1c mellem Nyvej og Banegårdsvej (»Det urbane rum«).



Eksisterende forhold.
Hovedvejen set fra Ring 3



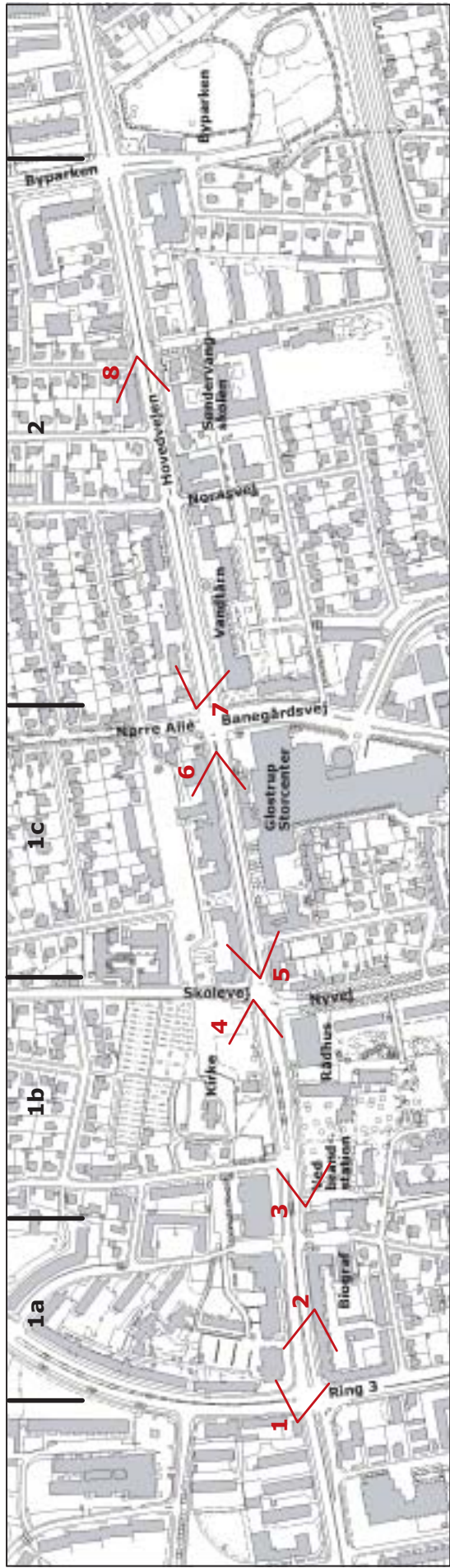
Eksisterende forhold.
I parken er der mange karakterfulde, fritstående træer.



Eksisterende forhold.
Ved en del af butikkerne er der overdækninger.



Eksisterende forhold.
Vandtårnet er pejlemærket på strækningen. Strækningen har stor variation af funktioner og bebyggelser.



Eksisterende forhold.
På den sydlige del af Hovedvejen er der mange butikker, men dårlige forhold for fodgængere.



Eksisterende forhold.
Parkområdet bliver skåret over af Hovedvejen.



Eksisterende forhold.
Det tætte urbane rum med hegn i midterrabatten.



Eksisterende forhold.
På hele strækningen er belysningen wireophængt.

Eksisterende forhold 1:5000

Forslag til forskønnelse af Hovedvejen



Copyright: COWI

Hovedidé

Vejen mellem København og Roskilde passerer igennem en række kommuner med bydannelser, som er vokset op omkring historiske landsbyer. Glostrup er en af dem.

Som det er beskrevet under vejens historie er det sving som Hovedvejen har gennem Glostrup Bymidte historisk betinget, men det opleves ikke i dag.

Dette forhold danner udgangspunkt for forslaget hovedidé:

- Hovedvejen skal udtrykke sig som noget særligt gennem Glostrup i forhold til strækningerne henholdsvis vest og øst for.
- Hovedvejens udformning gennem Glostrup skal give byens forskellige strukturer karakter, skabe rumlig variation og oplevelse både for folk på gennemfart og for byens brugere.
- Hovedvejen, som et sammenhængende element, sikres gennem valg af materialer og byudstyr.

Forslaget tager således udgangspunkt i de beskrevne forskellige rumlige og funktionelle forhold.

Den overordnede opdeling i to primære delstrækninger fastholdes for at understrege selve Bymidten mellem Ring 3 og Banegårdsvej/Nørre Allé. Dette sikres ved at understrege det eksisterende karakterskift der er i bystrukturen. Der anvendes derfor markant forskellige principper for beplantning og belysning.

Der arbejdes i forslaget med indsnævring af kørebaner, beplantning, belysning, belægninger, midterbatter, udpegning af særlige steder i form af markeringer samt pladسدannelser og et enkelt sted ændres vejens forløb.

For delstrækning 1 gennem selve Bymidten foreslås det at forstærke de tre forskellige rum, som delstrækningen indeholder.

»Det brede boulevardrum« mellem Ring 3 og Ved Brandstationen får én karakter, »Parkrummet« der følger frem til Nyvej får en anden og »Det urbane rum« frem til Banegårdsvej sin egen.

Delstrækning 2 behandles primært som forskønnelse af vejen. Der foreslås ingen indsatser udenfor vejarealet, da der er begrænset fodgængertrafik.

Forslagets hovedprincipper er illustreret på diagrammerne til højre.

ANALYSER

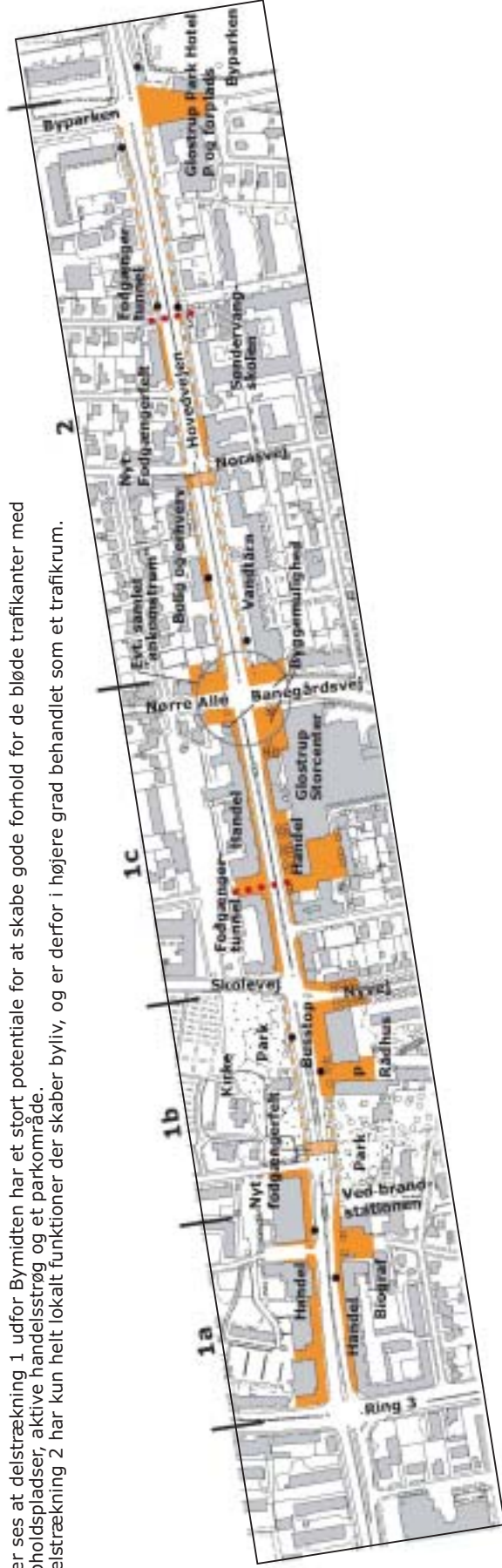


Fodgængerarealer, funktioner og pladsrum

På diagrammet fremgår de arealer der er særligt interessante for byens liv.

Her ses at delstrækning 1 udfor Bymidten har et stort potentiale for at skabe gode forhold for de bløde trafikanter med opholdspladser, aktive handelsstrøg og et parkområde.

Delstrækning 2 har kun helt lokalt funktioner der skaber byliv, og er derfor i højere grad behandlet som et trafikrum.



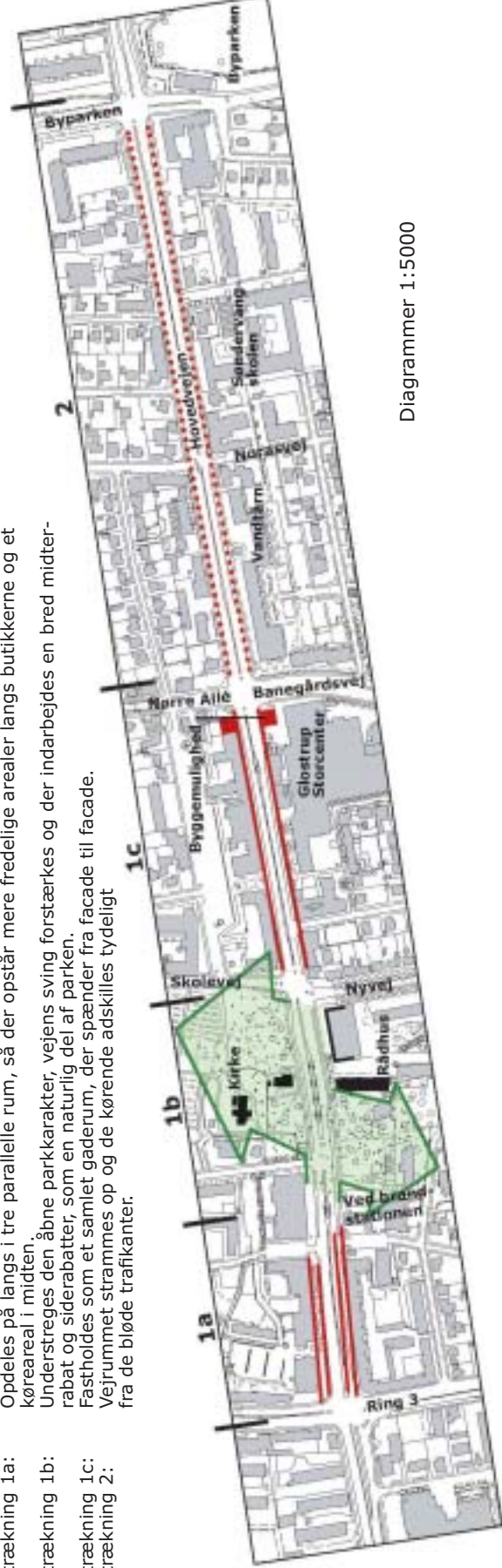
Rumlige principper

Strækning 1a: Opdeles på langs i tre parallelle rum, så der opstår mere fredelige arealer langs butikkerne og et køreareal i midten.

Strækning 1b: Understreges den åbne parkkarakter, vejens sving forstærkes og der indarbejdes en bred midter-rabat og siderabatter, som en naturlig del af parken.

Strækning 1c: Fastholdes som et samlet gaderum, der spænder fra facade til facade.

Strækning 2: Vejrummet strammes op og de kørende adskilles tydeligt fra de bløde trafikanter.



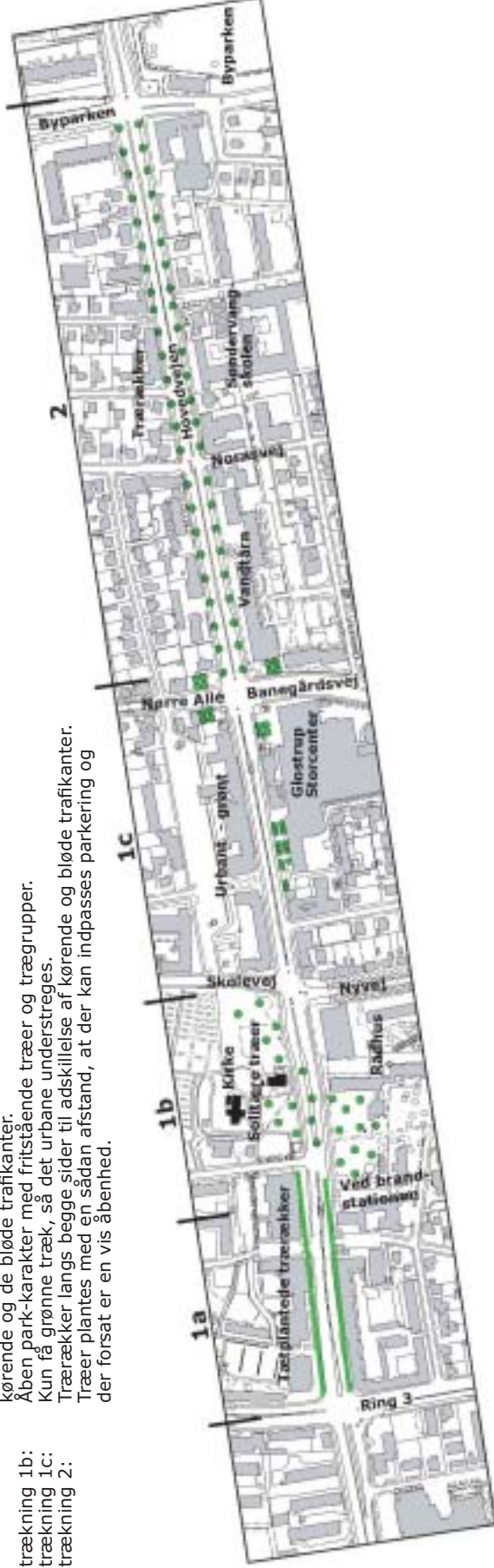
Diagrammer 1:5000

ANALYSER



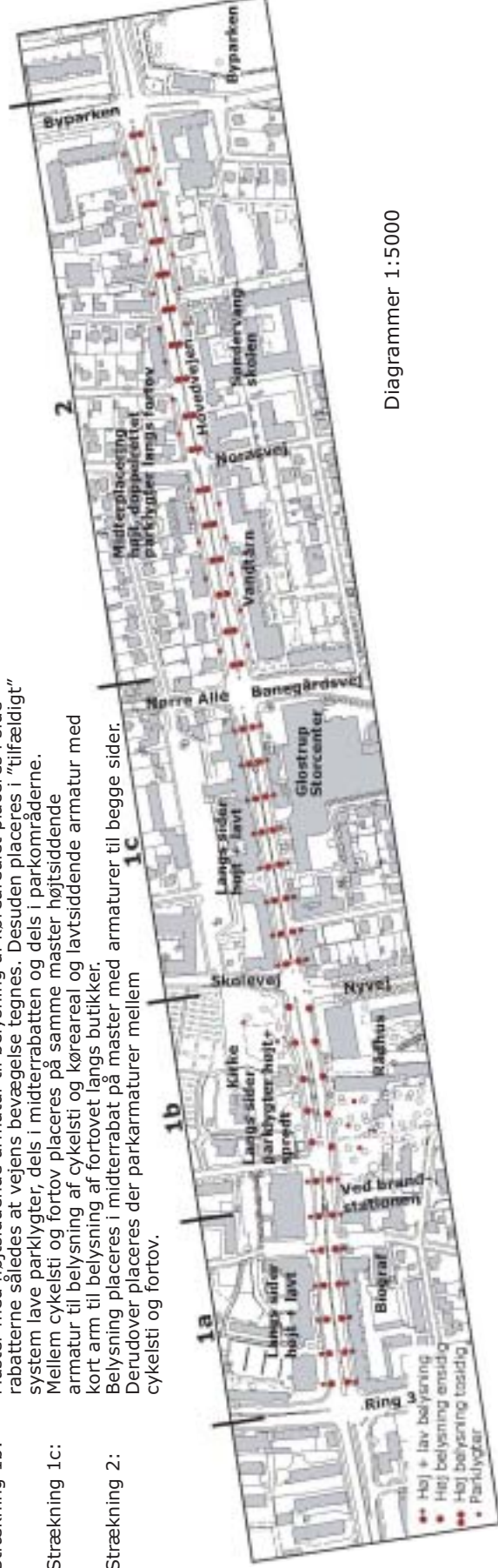
Beplantningsprincip

- Strækning 1a: Tætte rækker af træer som rumskabende elementer og som adskillelse af kørende og de bløde trafikkanter.
- Strækning 1b: Åben park-karakter med fritstående træer og trægrupper.
- Strækning 1c: Kun få grønne træk, så det urbane understreges.
- Strækning 2: Trærækker langs begge sider til adskillelse af kørende og bløde trafikkanter. Træer plantes med en sådan afstand, at der kan indpasses parkering og der forsat er en vis åbenhed.



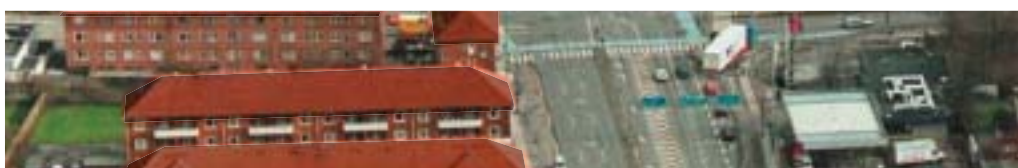
Belysningsprincip

- Strækning 1a: I trærækkerne placeres på samme mast et højtsiddende armatur på lang arm til belysning af kørebanelen, og et lavtsiddende armatur med kort arm til belysning af cykelsti og fortov.
- Strækning 1b: Master med højtsiddende armatur til belysning af kørearealet placeres i side-rabatterne således at vejens bevægelse tegnes. Desuden placeres i "tilfældigt" system lave parklygter, dels i midterrabatten og dels i parkområderne.
- Strækning 1c: Mellem cykelsti og fortov placeres på samme master højtsiddende armatur til belysning af cykelsti og køreareal og lavtsiddende armatur med kort arm til belysning af fortovet langs butikker.
- Strækning 2: Belysning placeres i midterrabat på master med armaturer til begge sider. Derudover placeres der parkarmaturer mellem cykelsti og fortov.



Diagrammer 1:5000

Delstrækninger



Eksisterende forhold

Strækningen forløber fra Ring 3 i vest til området udfor »Ved Brandstationen«.

Det er et bredt gaderum med sammenhængende bebyggelse i op til 5 etager, dog er der i den nord-østlige side en et-etages bygning med supermarked.

Facaderne her er tillukkede og er dermed ikke aktive for bymiljøet. Stueetagen i øvrigt indeholder butikker og andre udadvendte funktioner med udstillingsvinduer.

Strækningen har p.g.a. dette et vist byliv, men lægger i øvrigt ikke op til ophold.

Langs nordsiden er et relativt bredt nedslidt fodgængerareal med bl.a. et bed med bøgehæk og mindre træer. Sydsiden har et smalt fortov og er delvist overdækket af en lav baldakin. Strækningen er i dag generelt præget af trafikken på Hovedvejen og Ring 3 og rumligt opleves det meget åbent og forblæst.

Der er busstoppested i begge sider af vejen der i øvrigt er delt af en midterrabat med hegn.

Forslag

Strækning 1a foreslås, på grund af den store bredde, opdelt på langs således at der opstår tre parallelle rum. Et rum i hver side langs butikkerne til fodgængere og cyklister som er adskilt fra kørebanerne af træerækker. Mod syd, hvor der i dag er meget dårlig plads, er fortovet gjort bredere. Mod nord er fortovet indskrænket i det meget brede areal.

Den kørende trafik vil bevæge sig i et rum med allépræg. Stedet vil derfor få portkarakter, og sammen med bebyggelsen understrege indgangen til Glostrup bymidte.

Kørebanerne indsnæveres og vejens forløb bliver mere retliniet.

Midterrabatten tegner en præcis linie og befæstes af granit i form af chaussésten eller flækkede kampesten.

Centralt på midterøen placeres en ca. 80 cm høj gabion fyldt med flækkede kampesten til erstatning for hegn. Det er derfor fortsat ikke muligt at krydse Hovedvejen på strækningen udenfor fodgængerfelterne.

Fortovsarealerne befæstes af gangvenlige betonfliser og chausséstensbånd og cykelstierne af asfalt, mens der under træerækkerne er befæstet med chaussésten. Hvor der lokalt er udvidelser af fortovsarealet, kan der opstilles bænke og indrettes steder til udeservering. Der vil ligeledes kunne opstilles kunst og vandelementer.

Et spor mellem kørebanerne og træerække kan dels anvendes til korttids-parkering i et omfang som det kendes i dag, dels som busstoppested. Af hensyn til ud- og indstigning af busser er træerækkerne afbrudt udfor stoppestederne. Belysningen placeres i træerækkerne så masterne er med til at understrege linierne.

Vejarmaturet placeres højt og på en lang arm så belysningen er fri af trækronerne, mens armaturet til belysning af cykelsti og fortov placeres lavt. Således vil der kunne etableres et mere intimt og venligt miljø for de bløde trafikanter og de handlende.



Copyright: COWI

Eksisterende forhold



Forslag 1:1000

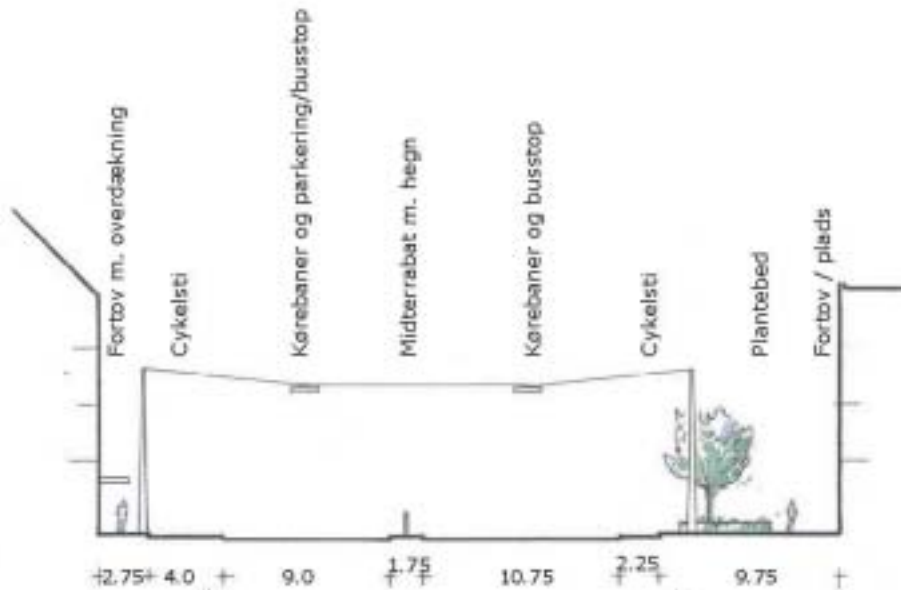


Eksisterende forhold.
Det åbne areal foran den lave bygning med supermarked vil med en træ række blive mere intimt og adskilt fra trafikken.

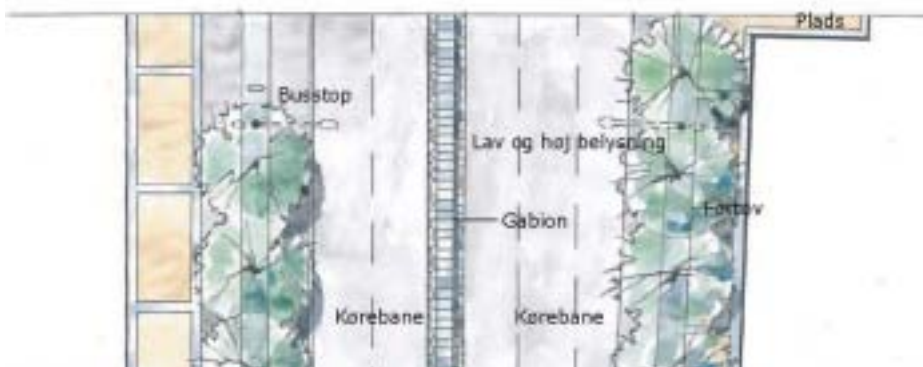
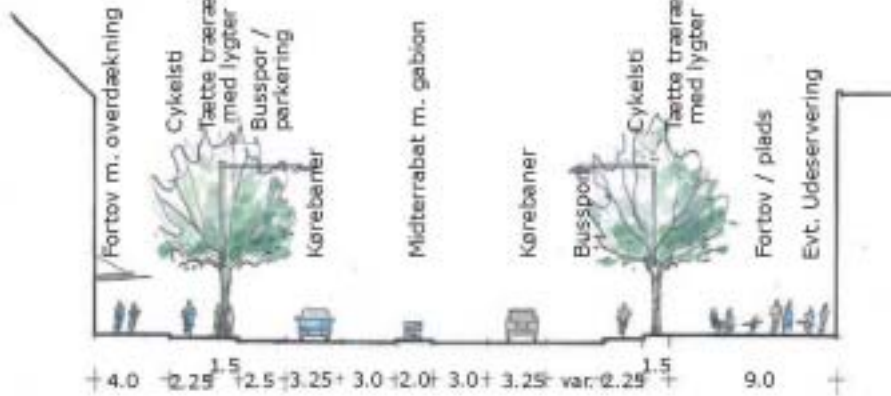


Eksisterende forhold.
Det meget åbne areal ved krydset Hovedvejen/ Ring 3.

Delstrækning 1a



Snit, eksisterende forhold



Mål 1:400

Plan og snit, fremtidige forhold



Forslag til fremtidige forhold
Kig fra Ring 3 mod øst og »Boulevarden«.



Eksisterende forhold



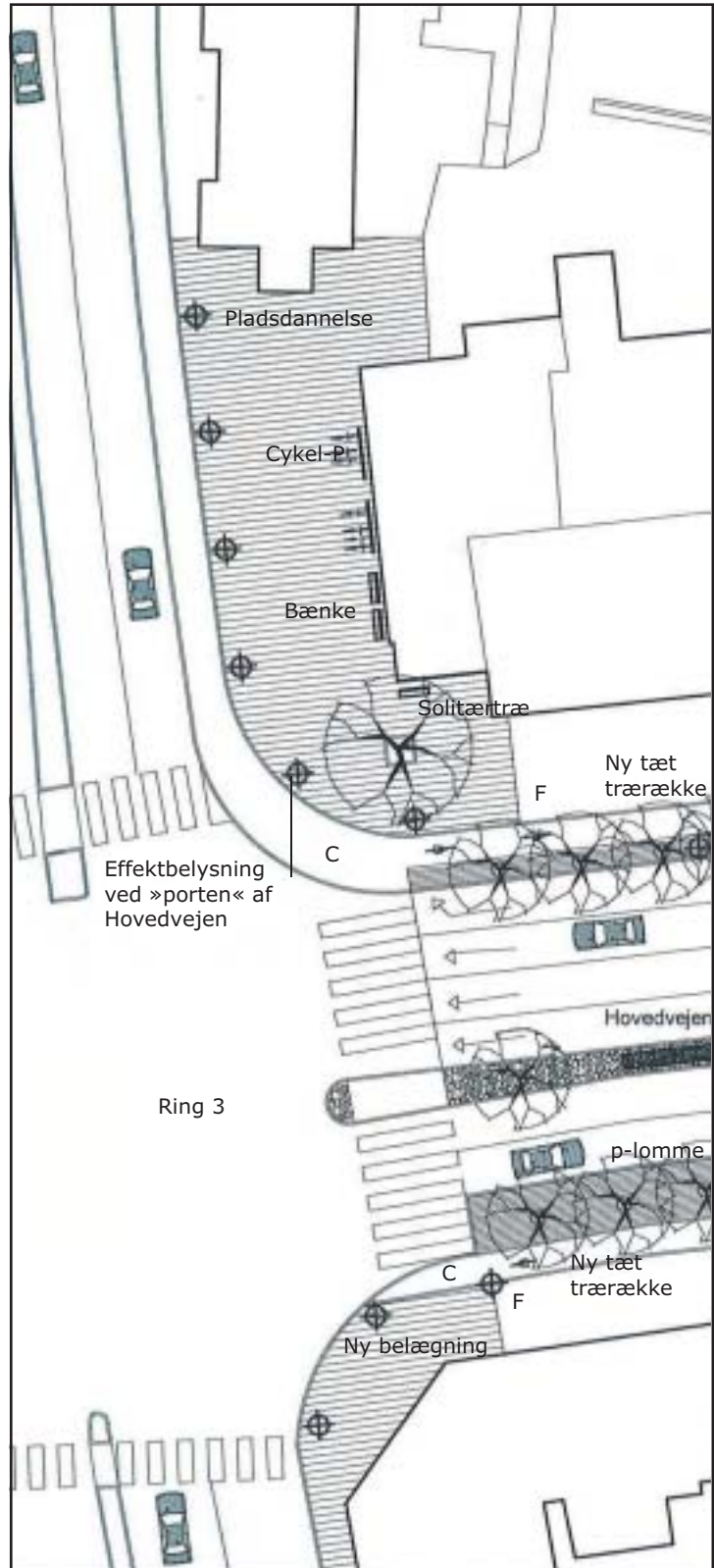
Ideer / referencer



Eksisterende forhold
 »Plads« ved Ring 3.
 Arealerne ud til Ring 3 får en fælles bearbejdning med markant belysning og et fritstående træ, så de tilsammen markerer indgangen til Glostrup bymidte.



Reference
 Gabion placeret i midterrabbatten for at undgå fodgængerkrydsning.



Mål 1:500

Planudsnit
 Pladsdannelse med »port-karakter« ved Ring 3

Ideer og referencer



Reference
Siddeplint

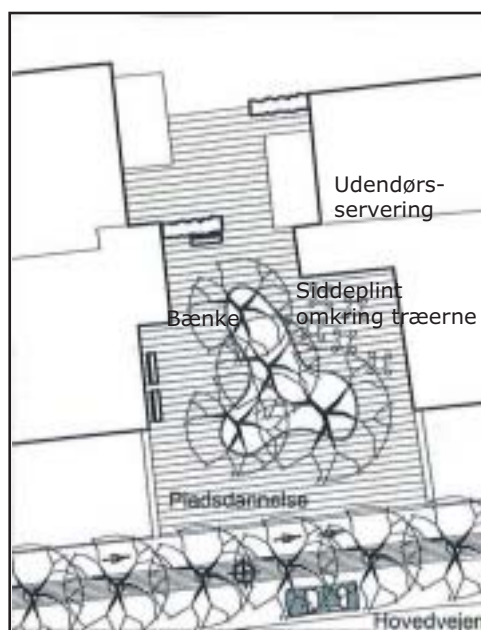


Reference
Kant langs plantebed som
siddeplint.

Mål 1:500



Eksisterende forhold
Steder med god solorientering bør indrettes
og udnyttes bedre.



Planudsnit
Pladsdannelse mellem to bygninger
tilbage trukket fra Hovedvejen.



Eksisterende forhold
En lettere overdækning vil være mere
indbydende, ligesom en fælles designpolitik
for skiltning vil højne det visuelle miljø.



Reference
Eksempel på glasoverdækning.



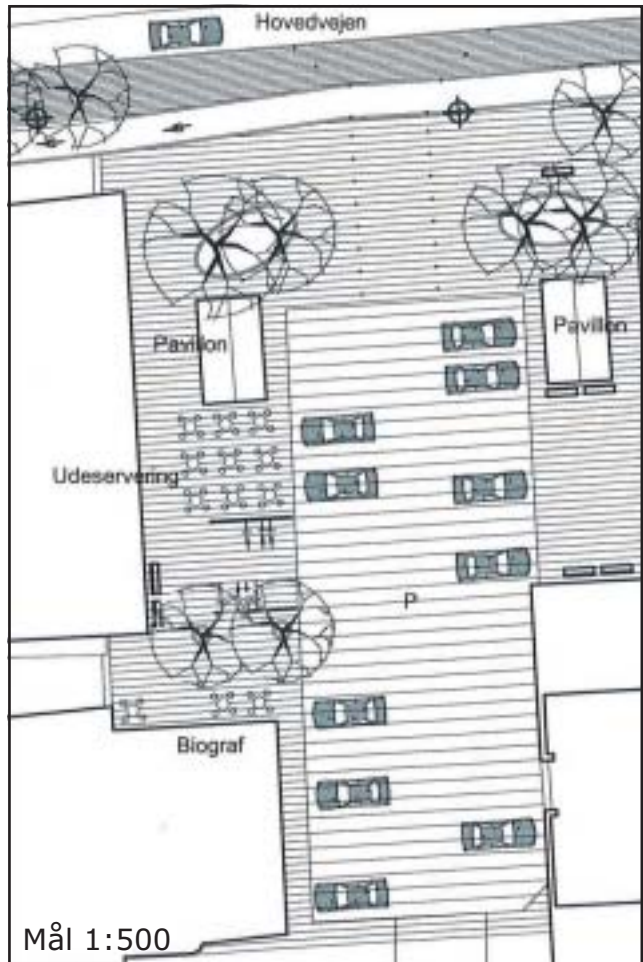
Ideer og referencer



Eksisterende forhold
Pladsen foran biografen er et fint lille rum, der kan opgraderes f.eks. med nye pavilloner.



Reference
Pavillon



Planudsnit
Pladsdannelse foran biografen.
Belægnings skift mellem fodgænger og p-areal.
Stedet skal betragtes som en sammenhængende plads.



Eksisterende forhold
Det brede areal foreslås indskrænket og beplantet med træerække.



Reference
Eksempler på høj belysning til biler og lav belysning til fodgænger.
Generelt foreslås lyspunkthøjden sænket.

Eksisterende forhold

Strækningen forløber mellem området udfør Ved Brandstationen og Skolevej / Nyvej.

Hovedvejens historiske forskydning kan genkendes på denne strækning hvor vejen ligeledes udtrykker en vertikal bevægelse.

Vejen er her karakteriseret af parkområder på begge sider med fritliggende bygninger, kirke og lokalhistorisk arkiv på nordsiden, og Rådhus samt en patriciavilla på sydsiden.

Den højtliggende kirke er synlig fra vejen og parken.

Et bunkersanlæg der er kamufleret af brostens beklædning og beplantning er beliggende ved Østervej.

Der er mulighed for venstresving fra Hovedvejen til Østervej fra selvstændig svingbane.

Den græsklædte midterrabat har et fodhegn som er afbrudt ved Østervej, hvor der er mulighed for forgængerkrydsning. Der er dog ikke fodgængerfelt og signalregulering.

Der er busstoppested i den østlige ende på begge sider.

Forslag

Som det er beskrevet i den overordnede idé for forskønnelse af Hovedvejen foreslås, at den historiske forskydning understreges og indarbejdes som en mere integreret del af parken. Dermed vil der, på dette for Bymidten afgørende sted, skabes bedre sammenhæng på tværs.

Vejen vil for den sydlige del blive trukket længere mod syd og der anlægges brede grønne rabatter mellem de enkelte trafikarter. Den meget brede midterrabat vil tegne en tyde-

lig bevægelse og dermed gøre opmærksom på dette særlige sted. Parken skal fra kirken i nord forbi rådhuset, til den nyanlagte park mod syd, opleves som et sammenhængende træk. I den brede midterrabat og siderabatterne plantes fritstående træer og mindre grupper, så man som bilist, cyklist eller fodgænger vil opleve at man færdes i en park.

Af hensyn til at undgå uønsket krydsning skal midterøen behandles så dette vanskeliggøres.

Det foreslås at hækken mellem kirkepladsen og Hovedvejen fjernes, så der vil opstå en smukkere sammenhæng mellem kirken på toppen og den skrånende park.

Parklamper placeres i »tilfældigt« system over hele parkområdet og midterøen, og vil i mørke skabe en stjernehimmel på jord.

Af hensyn til ønsket om en sammenhængende flade mellem parkerne, udlades hegn og i stedet befæstes midterøen med flækkede kampesten, som er vanskelige at gå på.

Krydsningen af midterøen til og fra Østervej vil, for bilers vedkommende, ske over granitbefæstede kørespor således at midterøens form ikke gennemskæres af asfaltspor.

I forlængelse af den eksisterende sti fra syd til Hovedvejen placeres et bredt udlagt felt til krydsning for fodgænger og cyklister.

På nordsiden foreslås det karmoufle-rede bunkersanlæg fjernet.

Østervej vil fortsat have ind og ud-kørsel som i dag, men vil blive signalreguleret sammen med fodgængerfeltet.

Fladens karakter sættes i kontrast til vejens øvrige lineære forløb.

Vejbelysningen placeres sammen med cykelstien så det karakteristiske sving, der er en bærende idé i forslaget, understreges.



Copyright: COWI

Eksisterende forhold



Eksisterende forhold med to parallelle fortove.



Eksisterende forhold
Krydsningsmulighed af Hovedvejen, der i dag ikke er signalreguleret.

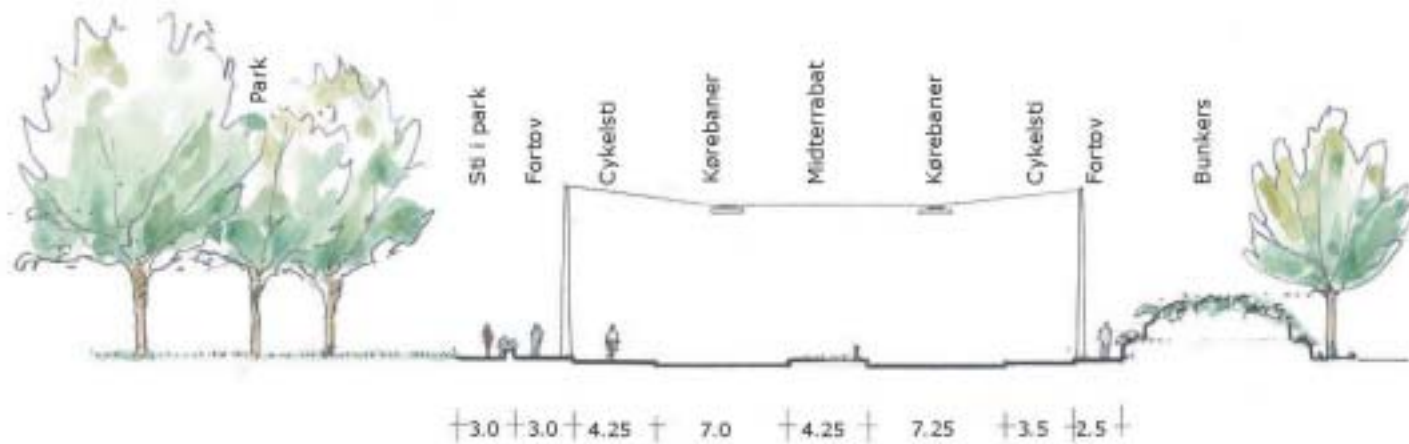


Eksisterende forhold
Kirken er beliggende på toppen af parkanlægget.

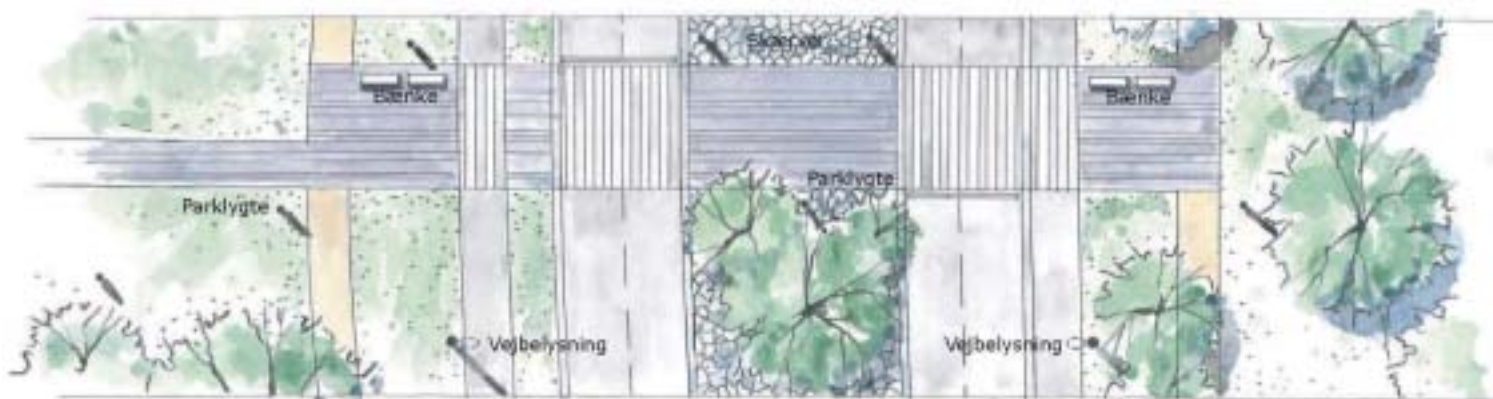
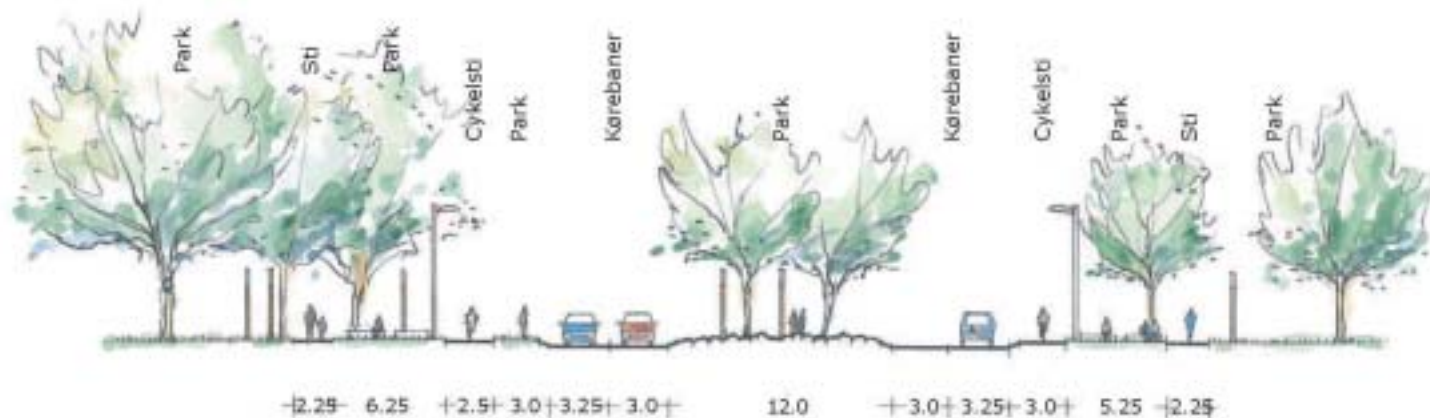
Forslag 1:1000



Delstrækning 1b



Snit, eksisterende forhold



Mål 1:400

Plan og snit, fremtidige forhold



Forslag til fremtidige forhold
Hovedvejens sving gennem Glostrup forstærkes og vejen indpasses som en del af parken.



Eksisterende forhold



Ideer og referencer



Reference
Midderrabatten foreslås udlagt med skærver/flækkede kampesten, der skaber sammenhæng med elementer i parken i øvrigt.



Eksisterende forhold
Der er i dag kun et lavt fodhegn til at forhindre krydsning.
Som alternativ til kampesten kunne der foreslås græs som i dag.



Reference
Støbejernlygte brugt langs fortov/cykelsti kunne anvendes spredt i parken.



Reference
Enkle lygter blander sig med træernes stammer.

Ideer og referencer



Eksisterende forhold
Kirken ligger flot på toppen af det skrånende terræn.



Eksisterende forhold
Anlægget omkring lokalhistorisk arkiv
bevares.



Eksisterende forhold
Bunkersanlægget tager udsigten til parken og
foreslås fjernet.



Ideer og referencer



Eksisterende forhold
Det lille fine buskur og pladsen bevares i forslaget.



Reference
Et eksempel på en fritstående skulptur i parken.



Eksisterende forhold
Parkens grønne karakter trækkes over vejen.

Eksisterende forhold

Strækningen forløber fra Nyvej til Banegårdsvej. I stor kontrast til det åbne parkområde er denne strækning smal og urban. De 1½ -5 etages bygninger langs strækningen giver bymæssig fornemelse. Der er butikslokaler i stueetagen og derfor et vist byliv. Kørearealet er opdelt af en smal midterrabat med hegn således, at det kun er muligt at krydse vejen i forbindelse med de signalregulerede kryds. Cykelstierne i begge sider er brede, mens fortovene er meget smalle, hvilket er u hensigtsmæssigt for handelslivet og fodgængerne. På sydsiden er der tilbagetrukne bygninger der giver to mindre pladssdannelse. Den vestlige pladssdannelse udfor nr. 91 har træer plantet i præcist system med indpasset cykelparkering. Fra pladsen er der forbindelse til Glostrup Torv i forbindelse med Glostrup Storcenter. Desuden er der adgang til en fodgængertunnel under Hovedvejen. Fodgængertunnelen afsluttes på nordsiden af Hovedvejen i en lille plads i kælderniveau med åben forbindelse til gadeplan. Der ligger et diskotek ud til pladsen. Den østlige pladssdannelse ligger på hjørnet ved Banegårdsvej og Glostrup Storcenter. Pladsen har gamle træer, cykelparkering, stald for indkøbsvogne samt et opholdsområde afskærmet fra Hovedvejen af en lav betonmur. Hele området er nedslidt og Glostrup Storcenter ligger stort set skjult. Det store kryds virker forblæst og er ikke en værdig »port« til Bymidten. På de øvrige hjørner er tilfældige mindre grønne anlæg og overfor pladssdannelse en 1½ etages villa. Belysningen er wireophængt i gittermaster.

Forslag

Den samlede bredde på kørearealet foreslås fastholdt, men med indsnævrede kørebaner og med en breddere midterrabat med plads til en gabion. I gabionen indarbejdes et ovenlys til fodgængertunnelen så denne bliver mere lys og venlig. De meget brede cykelstier indskrænkes så der bliver plads til et bredere fortov foran butikkerne. Pladssdannelse med trappeanlæg foreslås renoveret og gjort mere åbent og synlig for også at øge trykhedsfølelsen i tunnelen. Den relativt nyanlagte plads på sydsiden udfor nr. 91 fungerer fint, blot som en udvidelse af fortovsarealet med plads til cykler. Pladsen foran Glostrup Storcenter har en vigtig betydning som Bymidten ansigt mod øst. Det foreslås at denne og de øvrige hjørner omkring krydset formes som en helhed. Stedet er et vigtigt koblingspunkt. Der er skift i bystrukturen, adgang til Bymidten og Glostrup Storcenter, forbindelse til station og til boligområdet nord for byen. Der foreslås, at det lille hus på nordsiden erstattes af en bygning der udformes som afslutning på den 4 etages husrække. Som en pendant til dette kunne opføres et punkt-hus på hjørnet ved Glostrup Storcenter så der opstår en portvirkning. Punkthuset skal synliggøre Glostrup Storcenter og samtidig højne det visuelle miljø. I stueetagen kan indrettes udadvendte funktioner der sikrer liv på forpladsen, der er afskærmet fra trafikken.



Copyright: COWI



Eksisterende forhold

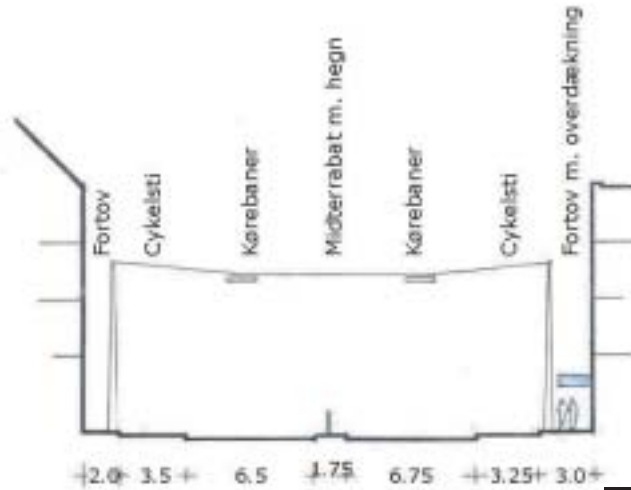
Eksisterende forhold
Pladsen og fortovet foran Glostrup Storcenter.



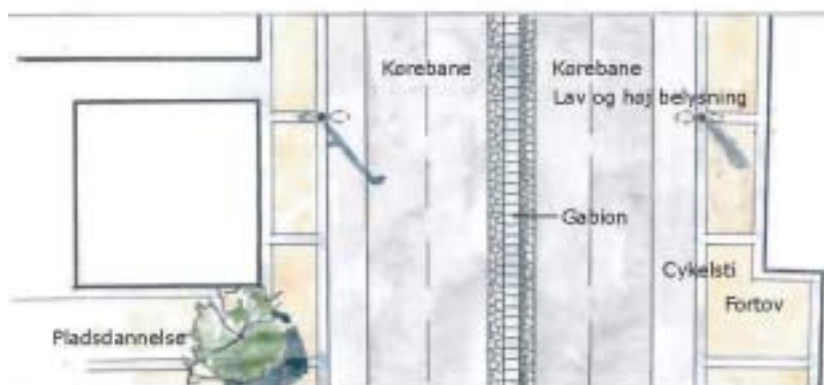
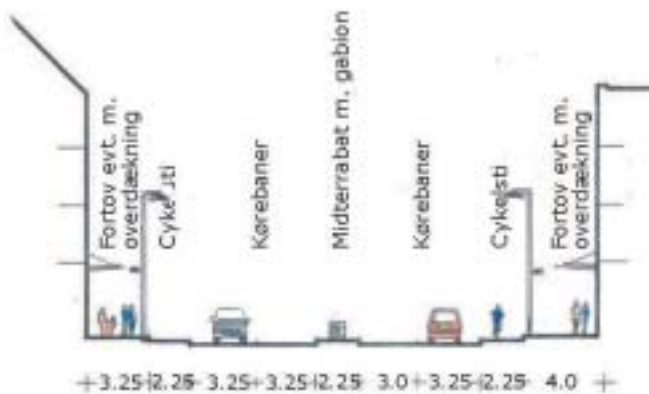
Forslag 1:1000



Delstrækning 1c



Snit, eksisterende forhold



Mål 1:400

Plan og snit, fremtidige forhold

Rumlige tegninger / referencer



Forslag til fremtidige forhold
Kig mod vest og det urbane rum



Eksisterende forhold



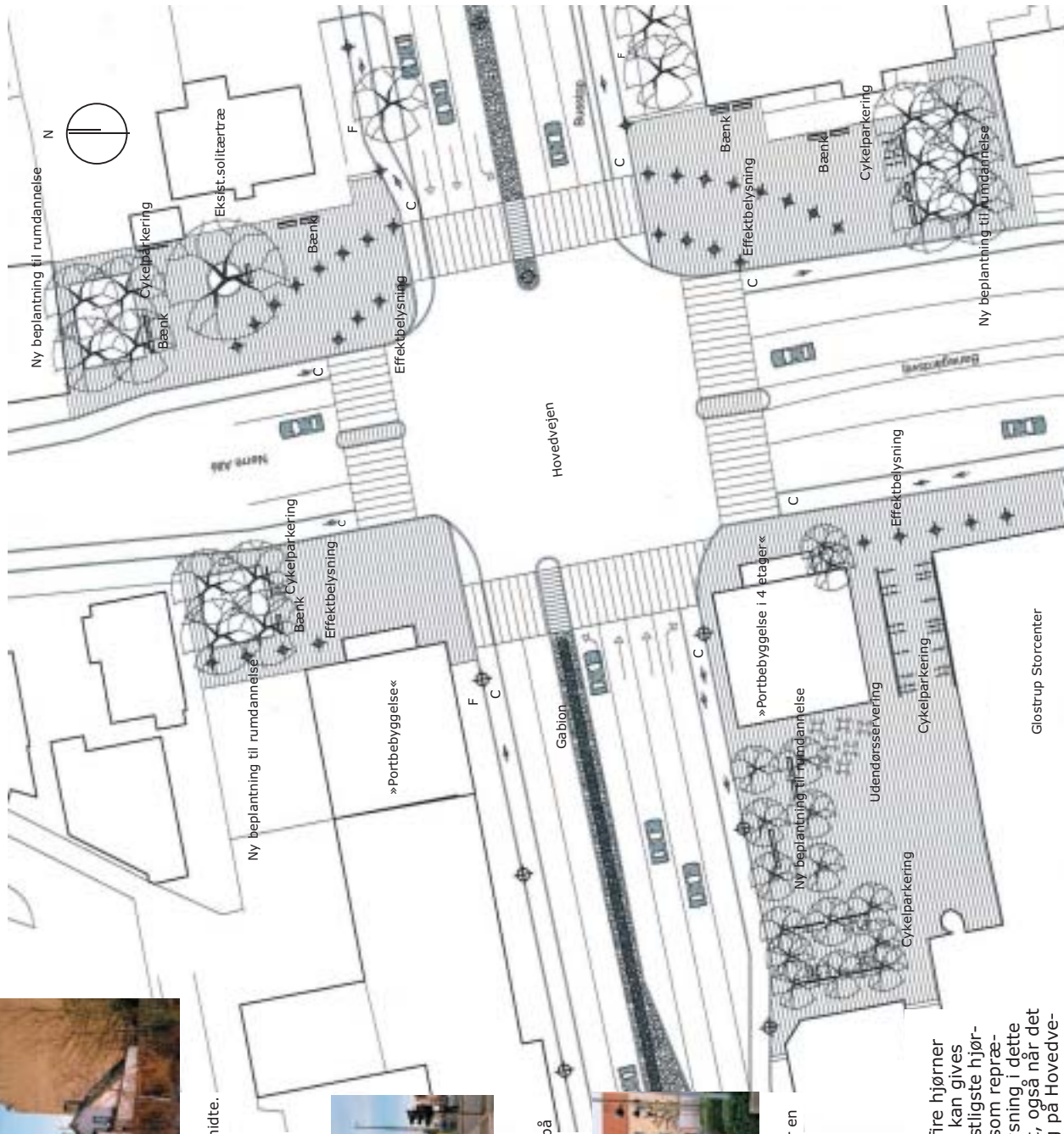
Eksisterende forhold
»Porten« til Glostrup bymidte.



Eksisterende forhold
Pladsen foran Glostrup Storcenter.
Der foreslås to markante »porthuse« på hver side af Hovedvejen.



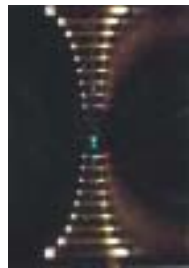
Eksisterende forhold
Der foreslås at Glostrup Storcenter får en smuk ankomstplads.



Eksisterende forhold
Det eksisterende træ indarbejdes som del af en ny pladsdannelse.



Eksisterende forhold
Med pladsdannelserne vil der opstå mere spændende opholdsmuligheder.



Reference
Med effektbelysning vil pladsen skifte karakter om natten.



Eksisterende forhold
Dette areal foreslås at blive en del af et sammenhængende byrum.

Belægning og belysning på de fire hjørner behandles i sammenhæng. Der kan gives mulighed for ophold på de to østligste hjørner, men den vigtigste rolle er som repræsentativt byrum. En særlig belysning i dette byrum vil medvirke til at stedet, også når det er mørkt, vil markere sig særlig på Hovedvejen.



Ideer og referencer



Eksisterende forhold
Betonmurene ned til tunnelen kan erstattes af mere transparente skærme.



Eksisterende forhold
Med et ovenlys vil tunnelen få en spændende effekt og føles mere tryk.



Eksisterende forhold
Med et bredere fortov vil der blive bedre forhold for fodgængere og de handlende.



Eksisterende forhold
Arealet vil også i fremtiden betragtes som et udvidet fortov.



Reference
Med denne type belysning vil strækningen fremtræde som et byrum og ikke længere som en gennemfartsvej.

Eksisterende forhold

Strækningen forløber fra Banegårdsvej til Byparken.

Denne strækning adskiller sig, som vejrum, væsentligt fra delstrækning 1.

Strækningen er karakteriseret af en blanding af villaer i 1½ etage og etagehuse, og virker under ét diffus og mindre bymæssig.

Et element på strækningen er vandtårnet, som har stor betydning som vartegn og pejlemærke for trafikanter. Funktionerne i bebyggelserne langs vejen er en blanding af boliger, mindre erhvervs virksomheder, service og enkelte butikker.

Desuden er der på sydsiden en skole og længst mod øst hotel og restaurant. Ved hotellet og det grønne anlæg »byparken« er en fin nyanlagt plads i chaussésten.

Der er begrænset fodgængertrafik på strækningen og derfor ikke behov for udvidelse af fortovet.

Vejen er delt af en midterrabat delvis med hegn. Der er i begge sider brede cykelstier og lokalt mulighed for parkering langs vejen.

Til Norasvej er der mulighed for venstresving i egen svingbane.

Der er ikke signalreguleret krydsningsmulighed for fodgængere i niveau, bortset fra ved Banegårdsvej og ved Byparken.

I forbindelse med skolen er der en fodgængertunnel under Hovedvejen. Der er busstoppested ved tunnelen, i den vestlige ende af strækningen ved Banegårdsvej/Nørre allé samt ved krydset ved Byparken.

Der er et antal sideveje og indkørsler til private matrikler og parkeringspladser. Belysning er wire-ophængt i gittermaster.

Forslag

Hele strækningen foreslås behandlet efter ét princip, da den som beskrevet har samme karakter i hele forløbet. Kørebanelne foreslås indsnævret ved at udvide midterrabatten og siderabatterne som anlægges som brede chausséstens-glaciser og græsarmede arealer med træer.

Træerne i siderabatterne plantes med en sådan afstand, at det vil være muligt at parkere mellem dem.

Chausséstens-glaciserne giver vejprofilen en landskabeligt karakter og fungerer samtidig som ramper til de græsarmede arealer.

Midterrabatten udformes med gabion på de steder, hvor der i dag er hegn. Vejbelysning placeres på midterrabatten, mens der mellem cykelsti og fortov placeres parkarmaturer, hvilket vil skabe et nuanceret og trygt rum.

Vest for Sofielundsvej anlægges et nyt signalreguleret fodgængerfelt. I forbindelse med venstresvingbanen til Norasvej udformes helleanlægget, så ulovlig krydsning af Hovedvejen i bil forhindres.

Hvor der er plads på midterrabatten, udfor sideveje, plantes træer så kigget til Hovedvejen gøres grønt.

Strækningens afslutning mod øst markeres af beplantning for at danne port.

Af pladsmæssige hensyn er strækningen delt tegningsmæssigt i to og der er ligeledes tilknyttet økonomiske overslag til hver delstrækning.



Copyright: COWI

Eksisterende forhold

Forslag 1:1000



Eksisterende forhold
I forslaget bevares fortovsbredden, mens cykelstien og kørebanelen indsnævres, så der bliver plads til træerækker.



Eksisterende forhold
Vandtårnet er et karakteristisk pejlemærke på Hovedvejen.



Eksisterende forhold
Med parkarmaturer til de bløde trafikanter og vejbelysning til biler bliver rummet mere nuanceret.



Copyright: COWI

Eksisterende forhold



Trærækker vil være et roligt og sammenbindende element langs de meget forskellige bebyggelser.



Forslag 1:1000



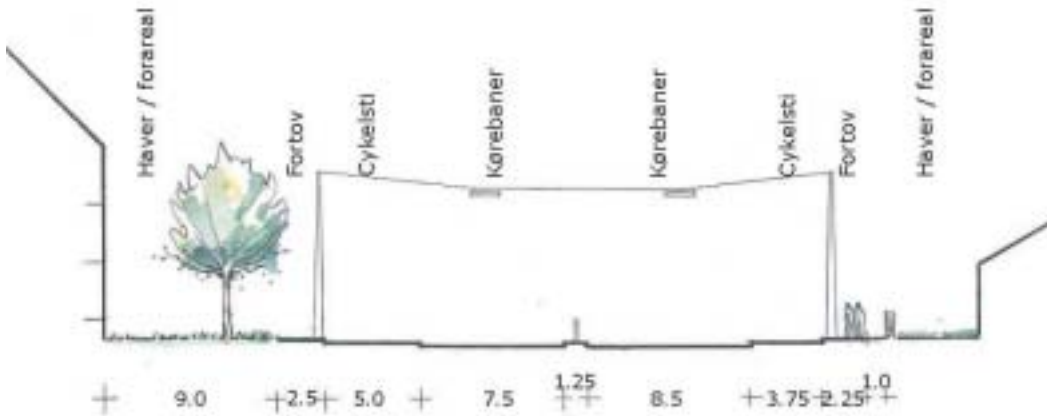
Kig mod træer i midterrabat

Træer på udvidet midterrabat

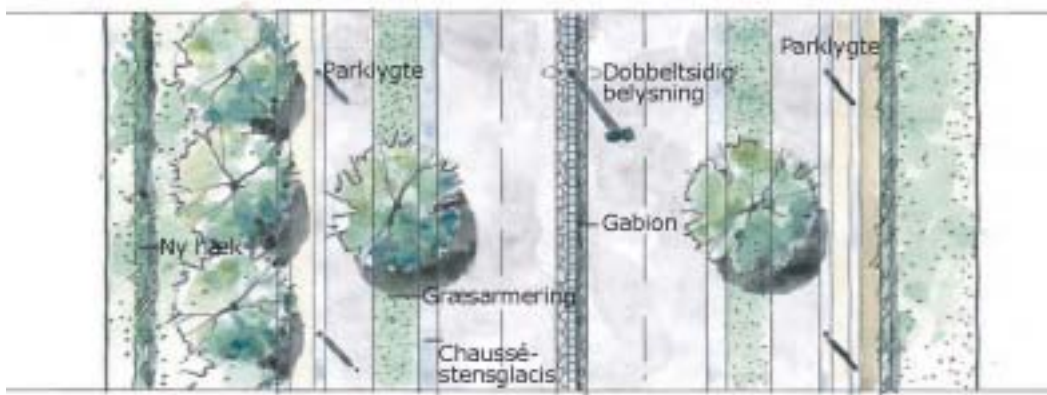
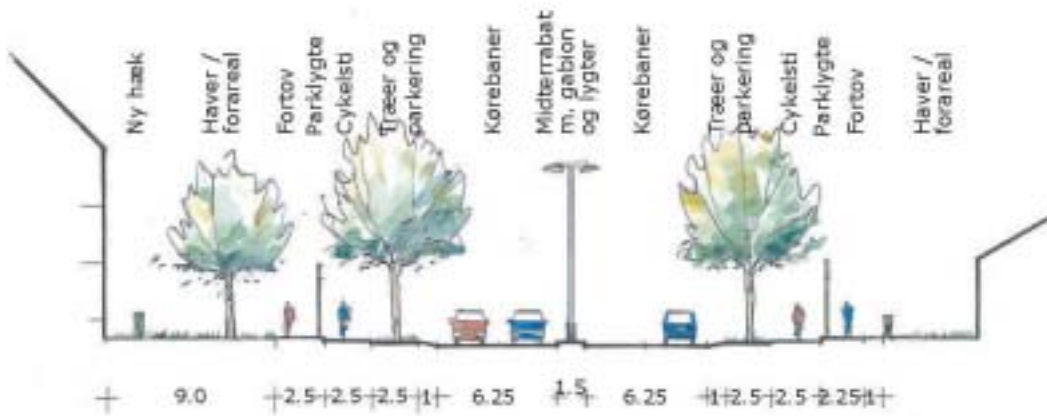
Blandet bebyggelse

Den nyanlagte plads ved Byparken markerer sammen med nye træer strækningens begyndelse.

Delstrækning 2a / 2b



Snit, eksisterende forhold



Mål 1:400

Plan og snit, fremtidige forhold



Forslag til fremtidige forhold
Kig mod Glostrup bymidte med de
nye porthuse.



Eksisterende forhold



Forslag til fremtidige forhold
Kig mod vest.
Skiftet til 50 km/t understreges gennem
placering af belysning og beplantning.



Eksisterende forhold

Ideer og referencer



Eksisterende forhold
I fremtiden vil kigget fra flere sideveje være mere grønt.



Eksisterende forhold
Busstoppestedet integreres i træerækken, som vil skabe et mere venligt miljø.



Eksisterende forhold
I stedet for græsarmering mellem træerne, som forslået, kan der anvendes brosten.



Eksisterende forhold
Ovenlys vil give tunnelen en flot effekt og vil blive mere tryk og indbydende for skolebørn og andre.



Ideer og referencer



Eksisterende forhold
 Det blandede erhverv vil drage nytte af, at der vil være mulighed for at parkere langs Hovedvejen.



Referencer
 Fortov, cykelsti, plantebed/p-plads og chausséstensglacier.



Eksisterende forhold
 Foran hotellet er der blevet anlagt en smuk og enkel plads. Enkelheden foreslås fortsat på den nordlige side af Hovedvejen.



Økonomi

		Vejanlæg kr.	Belysning/ Signalanlæg	Samlet omk. Kr.
Vejprojekt (orange område i diagram)				
Strækning 1a (Ring 3 til parkområde)		5,500,000	1,900,000	7,400,000
Strækning 1b (parkområde frem til Nyvej)		6,100,000	3,300,000	9,400,000
Strækning 1c (Nyvej til Banegårdsvej)		4,800,000	2,400,000	7,200,000
Strækning 2a (Banegårdsvej til Norasvej)		4,700,000	2,000,000	6,700,000
Strækning 2b (Norasvej til Byparken)		7,400,000	2,000,000	9,400,000
Projektering, tilsyn og koordinering		4,300,000	1,700,000	6,000,000
Teknisk opmåling		1,000,000		1,000,000
Samlet overslagspris		33,800,000	13,300,000	47,100,000

Note:

Pladsdannelser udenfor vejprojektet (de grå områder) udgør ca. 6500 kvm.
Pladserne vil kunne anlægges i forbindelse med vejprojektet eller uafhængigt heraf.
Anlægsudgiften kan variere alt efter ønsker og krav til omfang og kvalitet.



Økonomi

Overslaget er udført under følgende forudsætninger:

- Prisniveau er december 2004.
- Alle omkostninger er excl. moms.
- Overslaget indeholder 20 % i uforudseelige udgifter.
- I overslaget er der regnet med at de øverste 20 cm afgravning er klasse 2 jord.
- Overslaget indeholder ikke yderlige omkostninger til evt. forurennet jord.
- Eksisterende ledninger i vejen er ikke verificeret.
- Koordinering af ledningsejernes arbejder er ikke medregnet.
- Det er forudsat, at evt. nødvendige ledningsændringer sker for ledningsejerens regning i henhold til »gæsteprincippet«.
- I overslaget er ikke medtaget udgifter til evt. flytning af kommunale ledningsanlæg (vand og kloak).
- Hensynet til eksisterende ledningsanlæg kan få indflydelse på placeringen af enkelte træer og lysmaster der er vist i projektet.

Indeholdt i overslaget

Fjernelse af bunker ned til 1m under terræn er anslået til kr. 250.000,- (Strækning 1b). Der er medregnet en udgift på kr. 800.000,- til arealerhvervelser langs Hovedvejen. Skilteportal antages udskiftet, anslået pris kr. 250.000,- (Strækning 1a).

Amtets udgift til planlagt renovering

Det anslås, at en basisrenovering af pågældende strækning af Hovedvejen, svarende til den renoveringsstandard som amtet har foretaget på øvrige dele af Roskildevej, vil koste ca. 10 mio. kr.

Øgede udgifter til drift

Udgiften til drift og vedligeholdelse må forventes forøget set over en periode, på grund af den større mængde beplantning og en mere højklasset belægning.



Diagram

På diagrammet er vist med orange farve hvilke arealer der er indeholdt i overslaget. Grå farve er kommunale/private arealer som naturligt kunne behandles i sammenhæng med forskønnelsesprojektet for Hovedvejen.