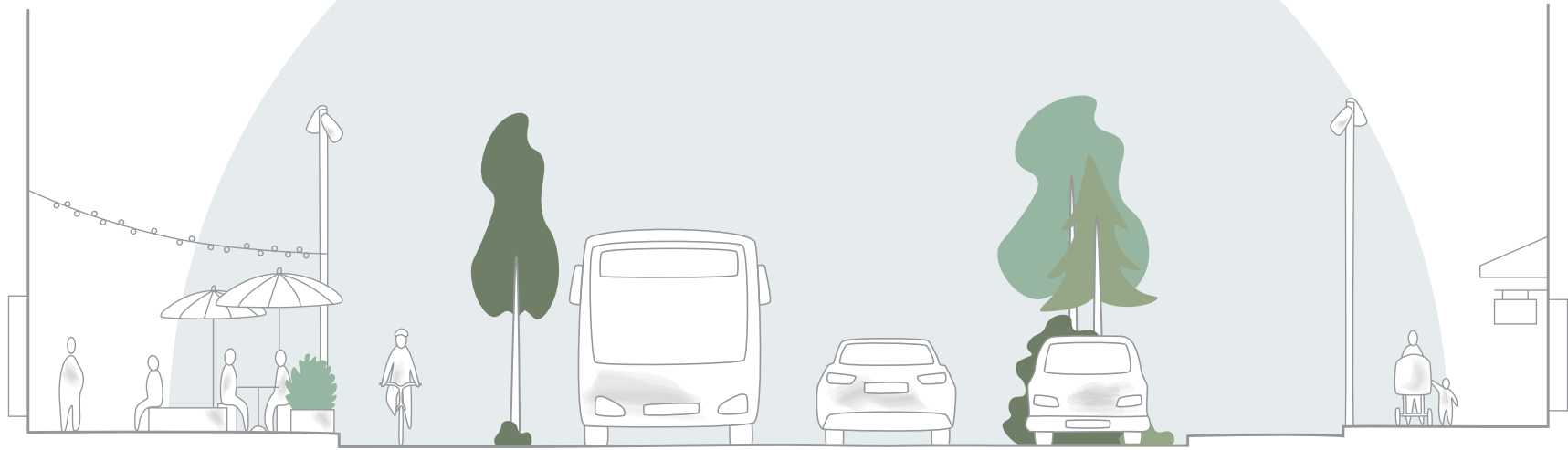


Principper for

Vinge Boulevard og Dalvejen

December 2023

BARK
BARK



Introduktion

Vinges strøggade med plads til byliv

Vinge Boulevard er Vinges strøggade på den centrale strækning i Vinge C. Det er samtidig en hovedfærdselsåre i Vinge, hvor der forventes 6.500 biler i døgnet. Derfor skal der arbejdes særligt opmærksomt for at gøre Vinge Boulevard i centrum til et attraktivt gade-forløb og et væsentligt byrum som en del af bymidten i Vinge.

I den centrale del af Vinge C er det afgørende for at skabe et godt bycentrum, at der arbejdes med Vinge Boulevard som strøggade. Dvs. at vejen ikke er for bred, så der er forbindelse mellem den ene og anden side af gaden. Ud over menneskelig skala, skal der være en menneskelighed hastighed som tilgodeser de bløde trafikanter - cyklister og fodgængere. Vejen snævres ind for at sænke hastighed og give plads til brede fortove, med mulighed for udeservering og andre aktiviteter, og plads til både det praktiske som cykelparkering og det grønne i form af træer.

En forbindelse i stedet for en barriere

Vinge Boulevard er hovedfærdselsåren til Vinge, som starter i vest og slynger sig igennem bydelen mod øst. Vejforløbet skal ikke være en barriere, men binde nord og syd sammen med gode krydsninger undervejs. På den centrale del som strøggade og som rekreativ og grøn forbindelse til bassin 308-1.

Et levende Vinge med cyklister og fodgængere som en del af gadebilledet

Principperne for Vinge Boulevard og Dalvejen står på skuldrene af kvalitetsprogrammet for Vinge, hvor et af de bærende udviklingsprincipper lyder, at cykler og fodgængere har første prioritet. Bilerne skal indrette sig på de gående og cyklendes præmisser på Vinge Boulevard - og der skal tages særligt hensyn hvor bløde og hårde trafikanter krydser hinanden.

Sikker og god krydsning mellem Vinge Boulevard og Det Grønne Hjerte

Cykler og fodgængere er en del af hverdagens byliv i Vinge. Ved krydset Vinge Boulevard/Det Grønne Hjerte vil mange færdes i det daglige. Derfor skal der skabes en sikker og god krydsning.

Det er væsentligt, at cyklister og fodgængere krydser "i niveau" og ikke sendes under boulevarden. De bidrager til et levende Vinge C. Det vil være væsentligt for de forretningsdrivende og andre funktioner, at der er et flow af både cyklister og fodgængere. Hvis de nord-sydgående cyklister og fodgængere sendes under Vinge Boulevard i en tunnel, vil det fjerne en væsentlig del af livet fra Vinge Boulevard og gøre bilerne mere dominerende. Derudover er tunneller udfordrende at gøre trygge - særligt ved aftenstid.

Helhedsorienteret greb for boulevarden med vejrum af forskellig karakter

Vinge Boulevard bliver byens centrale hovedgade, hvor mange beboere og besøgende vil færdes dagligt. Derfor skal vejforløbet sikre god mobilitet for alle byens trafikanter, understøtte forskellige hverdagsfunktioner og ikke mindst have en sammenhængende identitet på tværs af strækningen.

Et helhedsorienteret greb for boulevarden kan forene beplantning, regnvandshåndtering og opdeling af blød og hård trafik. Ved at arbejde med grønne elementer, herunder vejtræer og regnvandsbede som et gennemgående grønt træk, skabes en stærk samlet identitet, som samtidig øger vejrummenes forskellige byrumskvaliteter undervejs. Det understøtter håndteringen af regnvand, øget biodiversitet og styrker oplevelsen af at bevæge sig i en klimavenlig by med stærke forbindelser ud i det omkringliggende landskab. De grønne elementer tilpasses lokale forhold og integreres på forskellig vis med de omkringliggende byrum og det krydsende grønne hjerte, så de skaber natur- og byrumskvalitet undervejs.

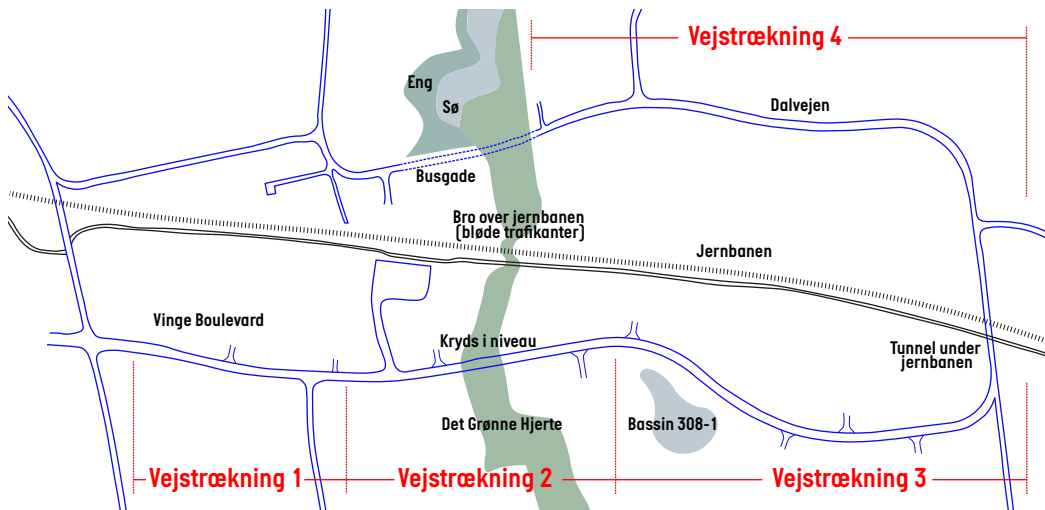
Fem udviklingsprincipper understøtter det overordnede greb og gælder for hele boulevarden:

- 1. Skab sanselige vejrum med forskellig karakter,** så vejrummene og de tilstødende byrum ændrer karakter jo dybere ind i byen man bevæger sig, og derved tilbyder forskellige sanselige oplevelser undervejs.
- 2. Brug grønne elementer mellem bløde og hårde trafikanter,** så bløde trafikanter og byrum skærmes fra den kørende trafik. Det skaber både trafiksikkerhed, mindsker oplevelsen af kørende trafik og forbedrer mikromiljøet langs gadens facadeforløb, så det understøtter ophold.
- 3. Lad belægningen vise vej,** så materialiteten afspejler måden og den hastighed man bevæger sig med. Fortove og separate cykelstier kan fx anlægges i teglsten, der samtidig tilføjer et wayfinding element i høj kvalitet, mens kørebanen er i asfalt.
- 4. Prioriter de bløde trafikanter,** og lad belægningen fra fortovene 'flyde' ud som en løber, der er rullet over vejen. På den måde er det både visuelt tydeligt, at her har fodgængere første prioritet, samtidig med at det giver mulighed for at hæve arealet, så det får en fartdæmpende effekt.
- 5. Begræns materialepaletten og skab sammenhæng,** så der fx konsekvent arbejdes med fire elementer på tværs af boulevardens vej- og byrum. Det kunne være vejtræer som grøn struktur, teglstensbelægning for bløde trafikanter, regnvandsbede/vand som landskabeligt element, og en genkendelig type offentlig signatur, som fx en særlig 'Vinge-farve' på byrumselementerne.

Vejens forløb og funktioner

Der er stor forskel på brug og trafikintensiteten undervejs på Vinge Boulevard. I starten af vejforløbet er antallet af biler størst. De fordeles ad sidegaderne ud i byens kvarterer som boulevarden når dybere ind i byen, hvor den til sidst ender blindt og ændrer navn til Dalvejen. Vejforløbet karakter og udformning ændres derfor undervejs i samspil med omgivelserne, som man bevæger sig længere ind i kvarteret. Den opdeles derfor i fire overordnede og forskelligartede vejstrækninger med hver sin karakter.

De fire forskellige vejstrækninger har følgende overskrifter og overordnede karakterer:



Hovedindgang og fordelingsvej til en grøn by

Strækning 1, fra St. Rørbækvej til Vinge Stationsvej.
Samlet bredde: 23-25 m.

Handelsgade med plads til byliv

Strækning 2, fra Vinge Station til der, hvor boulevarden krydser Det Grønne Hjerte.
Samlet bredde: 19-23 m.

Vej med blåt byrum - bassin 308-1

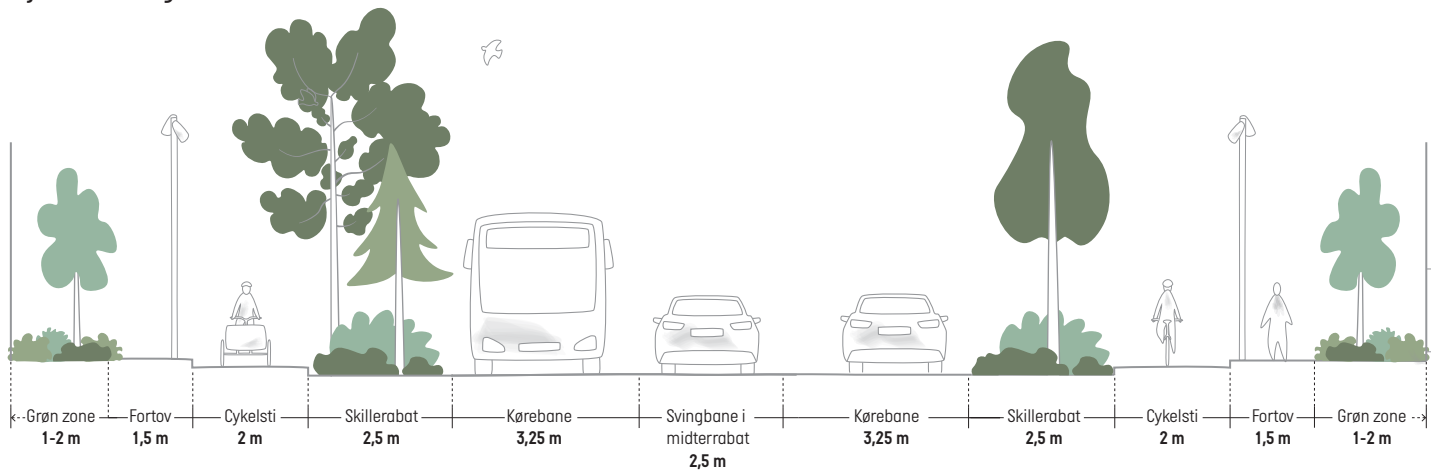
Strækning 3, fra Vinge Stationsvej til Snostrupvej.
Samlet bredde: 19-23 m.

Tryk skole- og fordelingsvej i et grønt kvarter

Strækning 4, fra underkørslen under banen, Snostrupvej til Dalvejen.
Samlet bredde: 16-29 m.

Hovedindgang og fordelingsvej til en grøn by

Vejstrækning 1



Vejstrækning 1 er hovedindgangen til Vinge og den del af boulevarden med det størst antal bilister. Der er fokus på trafiktiltag der kan afhjælpe trafikken i myldretiden morgen og aften, på en måde som giver godt overblik og adgang til de mange sideveje på denne strækning. Vejrummet har en tydelig grøn karakter, som dels markerer ankomsten til en grøn by, og dels

øger trafiksikkerheden ved at adskille bløde og hårde trafikanter.

Vejprofilet består af en rummelig vej på 9 m. En grøn midterrabat adskiller de to kørebaner og kan inddrages til svingbane ved behov, så biler i fart kan passere svingende biler på strækningen. Vejen rammes ind af grønne skillerabatter på hver side.

Der er separat og oplyst cykelsti og fortov på begge sider af vejen, samt grønne zoner på 1-3 meter til tilstødende bebyggelse. Vejstrækning 1 er af 23-25 m. bredde.

Hovedindgang og fordelingsvej til en grøn by

Vejstrækning 1



Eksempel på vejtræer som skærm og motiv Amagerbrogade, København

Langs Amagerbrogade introduceres de nye vejtræer som et genkendeligt motiv fra de omkringliggende grønne villakvarterer. Vejtræerne skaber visuel sammenhæng langs vejens forløb, danner særm mod vejens trafik og bidrager til et behageligt mikroklima som understøtter ophold foran stueetagenes butikker og småerhverv.



Eksempel på materialeskift som zoneopdeling Groningen, Holland

Store vejtræer langs de større veje opdeler vejprofilen i zoner til kørende og bløde trafikanter. Belægningen understøtter opdelingen med asfalt på kørebanen og teglbelægning på cykelsti og fortov. Materialeskiftet og den ydre placering af vejtræer gør, at vejen synes mindre. Mellem vejtræerne er der plads til affaldshåndtering, cykelparkering og integrerede parkeringslommer til handicap- og korttidsparkering.

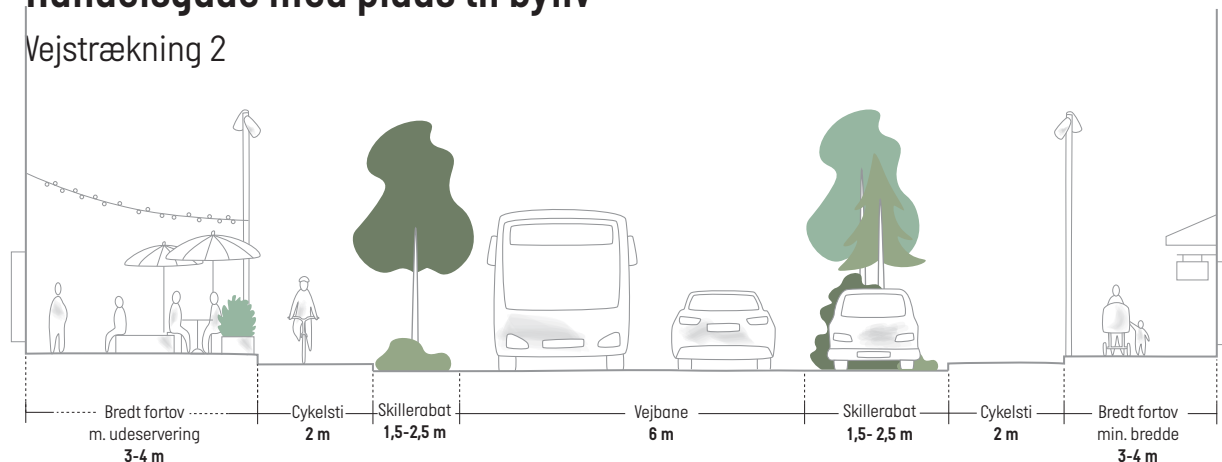


Eksempel på fleksibelt vejareal med svingbane Engelsbrogade, København

Langs Engelsbrogade på Amager i København adskiller en smal skillerabat med vejtræer vejbanen fra cykelsti og fortov. Vejbanen rummer to kørebaner og et fleksibelt areal, som enten anvendes til parkeringslommer langs kantstenen eller som svingbane midt på vejen. Ved sidevejene trækker kørebanen ud til kantsten, så der bliver en svingbane på midten af vejen mellem de to kørebaner.

Handelsgade med plads til byliv

Vejstrækning 2



Vejstrækning 2 går igennem Vingens handelscentrum, hvor butikker, kultur og fritidsliv er forfættet omkring det punkt, hvor Det Grønne Hjerte krydser boulevarden. Vejrummet bærer præg af de mange fodgængere i området, og ønsket om at gøre plads til byliv. Brede fortove på min. 3-4 meters bredde giver plads til udeservering, udstilling af butiksvare, ophold og uhindret passage. Fortovsarealet kan udvides ved

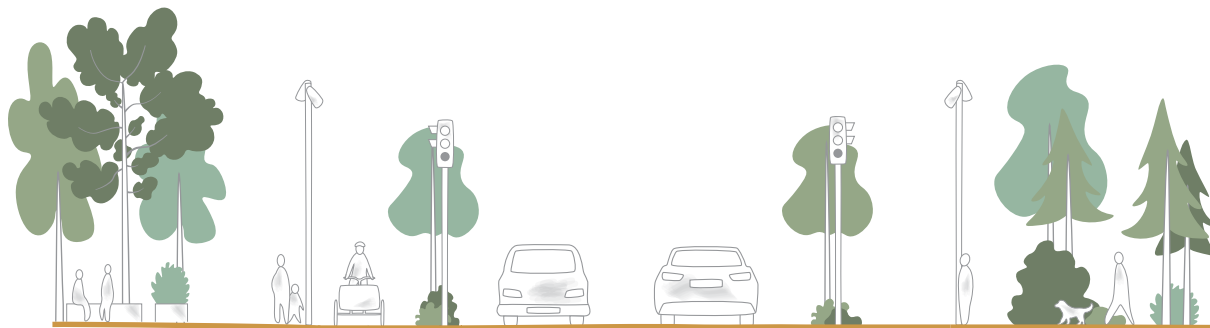
tilbagetrækning af bygningerne langs vejen et udvalgt sted, så der skabes et lille torv. De udadvendte og aktive stueetager animerer til liv på gaden og lys i vinduerne, som er vigtige elementer der indgår i et succesfuldt og livligt hverdagsmødested.

Vejbanen snævres ind til 6 m. bredde med to kørebaneer. Det vil have en naturlig hastighedssænkende ef-

fekt, og understøtter vejens status som handelsgade. Skillerabatten adskiller bløde og hårde trafikanter med grønne elementer som kan inddrages til buslomme, korttids- eller handicaparkering ved behov. Der er separat og oplyst cykelsti og fortov på begge sider af vejen. Vejtrækning 2 er af 19-23 m. bredde og kategoriseres som en handelsgade med nedsat hastighed.

Krydsning mellem handelsgade og Det Grønne Hjerte

Vejstrækning 2



Principssnit.

Belægningen fra fortovene flyder over boulevarden som en løber.

Arealet er hævet ift. cykelsti og kørebane, og har dermed en fartdæmpende effekt.

Mange fra byen vil krydse hinandens vej i knudepunktet, hvor Det Grønne Hjerte krydser boulevarden. Det vil være et naturligt og centralt sted at skifte mellem transportformer, som fx skift fra bus til gang eller cykel. Der vil være mange bløde trafikanter, børn og ældre med et lavere gangtempo, som skal krydse bou-

levarden netop her. Belægningen fra de brede fortove flyder ud og danner en løber over boulevarden i et lysreguleret kryds. På den måde er det både visuelt tydeligt, at her har fodgængere første prioritet og det giver mulighed for at hæve arealet, så det samtidig får en fartdæmpende effekt for biltrafikken.

Handelsgade med plads til byliv

Vejstrækning 2



Eksempel på belægning som løber over gaden
Lyngby Hovedgade, Kongens Lyngby

Belægningen fra brede fortove flyder i et afgrænset areal ud over gaden og skaber sammenhæng på tværs. Belægningskiftet på kørebanen fra asfalt til sten tydeliggør, at her ændres den trafikale situation til i højere grad at være et 'shared space' eller på de bløde trafikanters præmisser. Det har en hastighedssænkende effekt og skaber et sammenhængende byrum med plads til handels- og kulturlivet.



Eksempel på ankomst til tværgående grønt forløb
Sundbyøster Plads, København

Indretningen af pladsen skaber en tydelig og velkomende ankomst, som leder forbigående ind i det grønne byrum fra den travle hovedgade. Pladsens centrale element er en ny 'løber' i gule tegl. Den gule flade lys op om aftenen af den nye belysning, og bliver både sti og plads omkranset af det grønne. Kanterne langs løberen vokser i højde og bliver til sidekant.

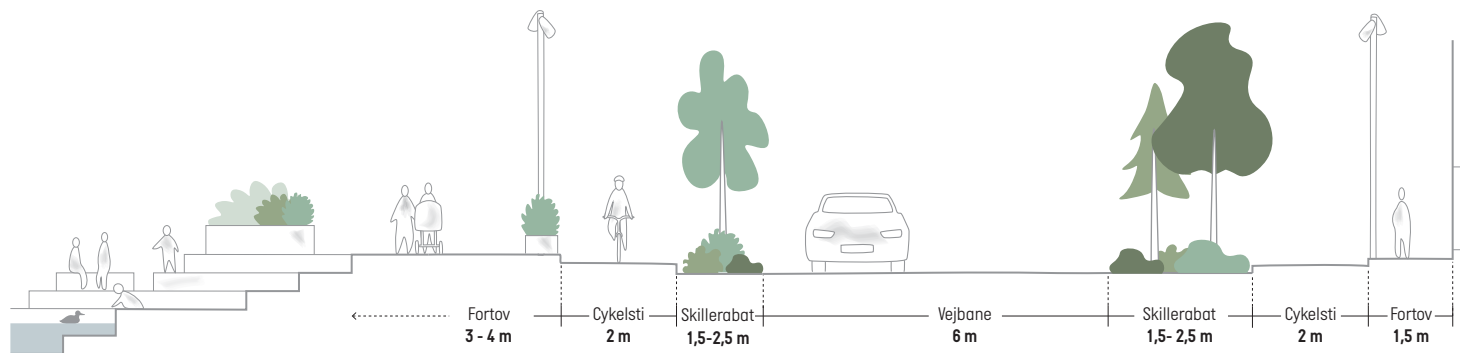


Eksempel på lokalt torv med plads til byliv
Gentofte Torv, Gentofte

Gentofte Torv er en pause og et byrum midt på Gentoftegade - bydelens lange, lige handelsgade. Ved torvet breder fortovene sig ud og indskrænker vejen. Det giver plads til flere træer, udeservering og byliv, og sænker samtidig hastigheden på trafikken. Halvmure og beplantning skaber zoner til flow, ophold og leg. Et vandelement skaber atmosfære og et nyt sanseligt element i lydbilledet.

Vej med blåt byrum

Vejstrækning 3



Et regnvandsbassin til nedsvivning af regnvand ligger i umiddelbar forlængelse af vejrummet. Fortovet breder sig ud ved dette sted og bliver til brede siddetrin, som giver adgang til vandet og mulighed for ophold, leg og rekreativ brug på anden vis. Vandet spiller hovedrollen i det sanselige blå byrum. Søens overflade reflekterer sollyset, spejler himlen og sættes i bevægelse af vinden, og ved regnvejr risler vandet ned ad

trappen fra gaden til bassinet. Længst fra boulevarden har byrummet en mere naturlig karakter. En blød kant med store natursten og vilde urter fungerer som søbred og levested for mange hjemmehørende arter. Det øger biodiversiteten og styrker oplevelsen af at være i en grøn by med stærke forbindelser ud i det omkringliggende landskab.

Vejprofilen har en kørebane på 6 meters bredde. Skillerabatten adskiller bløde og hårde trafikanter med grønne elementer som kan inddrages til buslomme, korttids- eller handicapparkering ved behov. Der er separat og oplyst cykelsti og fortov på begge sider af vejen. Vejtrækning 3 er af 19-23 m. bredde.

Vej med blåt byrum

Vejstrækning 3



Eksempel på vand som hovedelement på lokal plads Byrum ved Odder Å

Åen og det rislende vand spiller hovedrollen i det lille byrum for enden af en lokal plads. Kanterne giver adgang og mulighed for ophold på brede sidde trin, så åen og vandet kan nydes på nært hold. Samtidig er der plads til at vandstanden stiger når der er store mængder nedbør, med en udformning som tillader lokal nedsivning af regnvandet.



Eksempel på hvordan et regnvandsbassin kan smelte sammen med et byrum med anden funktion Musicon i Roskilde

I Musicon gøres vandet til en attraktion i bydelens Park. En sidde trappe forbinder gaden med regnvandsbassinet, giver mulighed for ophold, rekreative aktiviteter og leg. Trappen giver mulighed for at komme tættere på vandet og naturen, og når det regner, risler regnvandet fra gaden ned over trappen til bassinet.

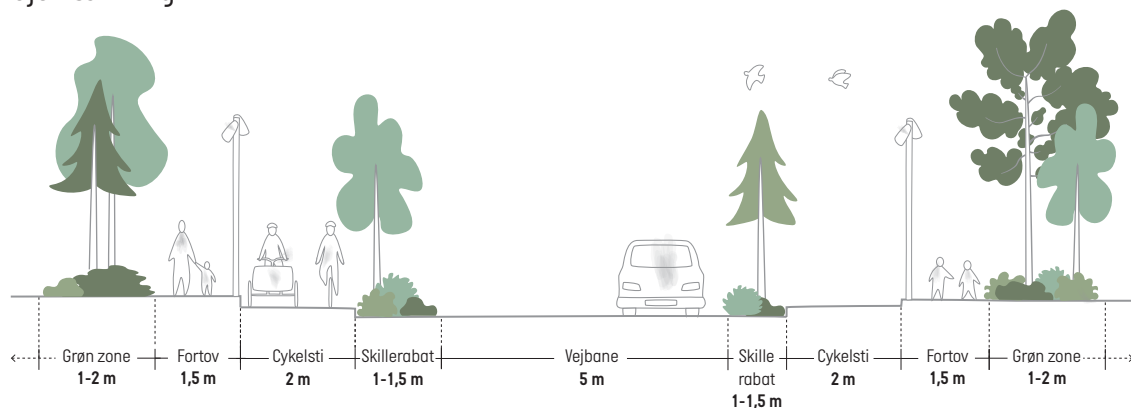


Eksempel på afledning af regnvand fra lokal vej Moesgårdskvarteret i Gentofte

I Vangede, Gentofte, rummer en helhedsløsning både regnvandshåndtering og trafikforbedring i villakvarteret på en måde, som øger naturkvalitet og forbedrer vejrummenes byrums-kvaliteter. Regnvand håndteres i trug, som leder vand fra de små sideveje og private grunde til vejene, hvor regnbede renses og nedsiver vandet, inden det ledes til det nye skybruds-bassin.

Tryk skolevej i et grønt kvarter

Vejstrækning 4



Vinge Boulevard ledes under jernbanen i en tunnel på 6 m. bredde, med plads til to kørebane og et smalt areal på 1 meters bredde som deles af cykelister og forgængere. Tunnellen bør bearbejdes med lys, kunst eller andre tryksskabende elementer.

Efter tunellen ændrer boulevarden navn til Dalvejen og bliver til en lokal ankomst- og skolevej der ender blindt. Mængden af biltrafik bliver mindre jo længere

ned ad boulevarden og ind i byen man kommer, hvorfor vejens bredde smalner ind. Det giver plads til, at de grønne elementer langs vejen kan vokse i omfang for at tydeliggøre relationen til det omkringliggende grønne boligkvarterer.

Vejprofilen har en kørebane på 5 meters bredde. Skillerabatten adskiller bløde og hårde trafikanter med

grønne elementer. Der er separat og oplyst cykelsti og fortov på begge sider af vejen. Der er separat og oplyst cykelsti og fortov på begge sider af vejen, og en grøn zone yderst op mod de tilstødende boligkvarterer. Vejstrækning 4 er af 16-19 m. bredde med en hastighedsbegrænsning som understøtter vejens funktion som skolevej.

Tryk skolevej i et grønt kvarter

Vejstrækning 4



Eksempel på vejtræersom adskiller blød og hård trafik Sallingvej i Vanløse, København

Vejtræerne langs vejen adskiller den hårde trafik på kørebanen fra den bløde trafik på cykelsti og fortov, og nedtoner samtidig bilernes tilstedeværelse. Træerne bringer naturen ind i vejrummet og giver gaden forskellig karakter og stemning som årstiderne skifter og træerne knoppes, står med flammende efterårsløv eller med snedækkede nøgne grene.



Eksempel på hvordan fortovet integreres i grøn zone Tingbjerg, København

I den nye byfortætning i Tingbjerg er fortovet flere steder trukket tilbage fra vejen, og integreret i brede grønne zoner mellem vejen og de tilstødende bebyggelser. Store træer i de brede kantzoner skaber en særlig atmosfære i vejrummene med små lommer af skov. Det giver en oplevelsesmæssig kvalitet for beboerne, men også de forbipasserende.



Eksempel på lukket vej som også er lokalt byrum Rahbæks Allé, Frederiksberg

Alleén ender blindt i en lille plads med en stor cirkelformet bænk, blomstrende træer og staudebede. Pladsen afslutter gadens forløb og er samtidig forplads til Bakkehuset - et lokalt mødested. Alléens træer supplerer træer og buske i de omkringliggende haver, og strukturerer samtidig parkeringen langs gaden, så den bliver mindre dominerende.