

ØSTER ALLÉ - Bevægelsesrummet til hverdag og fest

PROJEKTFORSLAG – SEPTEMBER 2006

Bygherre

Københavns Kommune
Teknik- & Miljøforvaltningen
Vej & Park, Projektkontoret
Projektudvikling
Njalsgade 13. 4.sal
2300 København S

Rådgivere

Moe & Brødsgaard A/S
Rådgivende Ingeniører
Tørringvej 7
2610 Rødovre

Thing & Wainø landskabsarkitekter
St. Kongensgade 40H
1264 København K

Bisgaard Landskabsarkitekter
Struensegade 15A
2200 København N

Brugere

De lokale interessenter har siden idéens undfangelse været inddraget i projektet. Borgerne vil også i den videre udviklingsfase blive inddraget i processen.

Baggrund

Øster Allé strækker sig fra Vibenshus Runddel via Nørre Allé og til Trianglen på Østerbro. Dens tidligere funktion som vigtig hovedindfaldsvej til Københavns centrum er i dag reduceret. Alléens 37 m brede profil rummer store potentialer for en bedre udnyttelse og tilførsel af nye kvaliteter.

I 2002-03 blev der, i forbindelse med Fonden Realdanias konkurrence "Bedre Byrum", udarbejdet et forslag til en ny udformning af vejen "Øster Allé – bevægelsesrummet til hverdag og fest".

Nærværende dispositionsforslag redegør for 1. etape af projektets realisering og er en bearbejdning af konkurrenceprogrammet.

Konkurrencens vision

Visionen for Bedre Byrum projektet "Øster Allé, et bevægelsesrum til hverdag og fest" er en åben vej- og pladsflade, der udformes med speciel fokus på fleksibilitet. Vejen skal kunne håndtere den daglige trafik samtidig med, at den skal medvirke til at støtte og udvikle de aktiviteter, som i forvejen knytter sig til brugen af Fælledparken og Parken.

Øster Allé skal danne ramme for fysiske og kropslige aktiviteter, der er planlagte såvel som spontant opståede. Den skal udformes som en scene, der er foranderlig og som respekterer den ældre dame og idrætsudøveren, så vel som opløbet i store løb-events.

Til hverdag er opgaven at lede trafikken gennem strækningen og sikre den krydsende trafik samt at skabe parkeringsmuligheder for beboerne i området.

Ved store arrangementer i Parken er opgaven at lede store menneskemængder ind i og bagefter ud af området. Ved arrangementer i selve alléen og i Fælledparken er opgaven at rumme store menneskemængder.

Projektet indebærer en gentolkning af den gamle Kongevejs allé plantning og det vil gøre Øster Allé til en flot port til København/Fælledparken. Alléen skaber med den fornyede træ plantning en sammenhængende struktur, der samler de to fællede.

Projektets omfang

Projektet strækker sig fra Vibenshus Runddel til Trianglen, afgrænset af bygningsfacaderne, det vil sige i hele vejens bredde på godt 37 m.

1. etape af Øster Allé projektet indeholder et nyt vejprofil i arealets sydvestlige halvdel med kørebane, cykelstier og fortov, samt etablering af ny allé plantning på en stor åben flade, som danner grundlag for mange nye muligheder.

1. etape af projektet er et færdigt anlæg, en grundindretning, som i efterfølgende etaper kan udbygges med diverse aktivitets- og opholdspladser, samt faciliteter for uorganiseret idræt.

Eksisterende forhold

Vejen er i dag placeret mod nordøst (nærmest Parken og Brumleby) med et kørespor i hver retning. En lokalvej forløber i den sydvestlige side.

Øster Allés tilslutning mod Nørre Allé sker med 2 indgående spor og 3 udgående, heraf 2 til højresving og 1 til venstresving.

Ved tilslutningen til Trianglen er der 2 spor i hver retning, heraf er ingen deciderede svingbaner.

Borgmester Jensens Allé og P H Lings Allé er lysregulerede kryds. Der er en kort venstresvingbane ved Borgmester Jensens Allé i retning fra Trianglen med opmarchplads til 1-2 biler.

Der er cykelsti i begge sider af vejen.

Busrute 15 og 95N kører ad Øster Allé. Der er 2 stoppesteder på strækningen, placeret ud for hvert hjørne af Parken.

Der er i alt 692 parkeringspladser fordelt på 365 p-pladser på strækningen fra Vibenshus Runddel til Parken og 327 på strækningen fra Parken til Trianglen. Ved store arrangementer i Parken parkerer busser i Øster Allé, i Borgmester Jensens Allé og på kastebanen ved P.H. Lings Allé. Anslået mængde er 50-100 busser.

Der afholdes arrangementer i Øster Allés nærhed, der direkte eller indirekte påvirker brugen af Øster Allé.

Forundersøgelser

Belægninger - Eksisterende forhold

De eksisterende belægninger på Øster Allé består overordnet af et asfaltbelagt hovedtracé mod nordøst, en delvis asfalteret lokalvej mod sydvest og et ikke befæstet parkeringsareal derimellem. Dertil er fortovsarealer, som er flisebelagt med flere rækker chaussésten, og cykelstier, som er asfalterede.

Der er i alt foretaget 10 geotekniske boringer af den eksisterende belægningsopbygning, som påviser stor variation af belægningsopbygningerne.

Resultatet af boringerne fremgår af M&B miljønotat af den 28.04.2006.

Det må forventes, at der i meget variabel tykkelse kan påtræffes asfalt, brosten, grus, sand samt fyldjord af jord, grus og brokker.

Lokalvejen i den sydvestlige side er et tidligere sporvognstracé. Skinner mv. herfra kan muligvis fortsat påtræffes lokalt.

Forurennet jord

Der er foretaget 10 forureningsundersøgelser i forbindelse med de geotekniske borer. På baggrund af disse, er følgende forudsat i forbindelse med projektforslagets økonomiske overslag:

Trianglen – midt mellem Borgmester Jensens Allé og P.H. Lings Allé:
Grusmaterialer 0 – 0,20 m under terræn eller under fast belægning: Klasse 4 jord.
Grusmaterialer 0,20 – 0,40 m under terræn: Klasse 4 jord
Intakt jord: Klasse 2/3 jord

Midt mellem P.H. Lings Allé og Borgmester Jensens Allé – Vibenshus Runddel:
Grusmaterialer 0 – 0,20 m under terræn eller under fast belægning: Klasse 2/3 jord.
Grusmaterialer 0,20 – 0,40 m under terræn: Klasse 1 jord
Intakt jord: Klasse 1 jord

Resultatet af forureningsundersøgelsen fremgår af M&B miljønotat af den 28.04.2006.

Projektforslag

Allé plantning

Den nuværende allé fældes, og der plantes nye træer, der danner en allé. Alléen består af en gennemgående række træer mod kørebanen. Den anden række træer brydes op udfor idrætsparken og på strækningen gennem den skovbevoksede del af Fælledparken. Foran Parken brydes alléen for at skabe større rumlighed foran den store bygningsmasse. På strækningen gennem den skovbevoksede del af Fælledparken brydes træerækken af hensyn til allétræernes vækstbetingelser tæt ved den fredede skovbevoksning.

Der vil i fremtiden igen være allé fra Trianglen til Vibenshus Runddel. Gangstrøget under alleen føres helt ud til Vibenshus Runddel.

For at sikre gode og ensartede vækstvilkår for træerne i alléen, etableres der store plantehuller og hvor det er muligt udføres der et langsgående bed .

Der etableres rodvenligt bærelag hvor det vurderes nødvendigt.
Træerne er enkeltvis beskyttet af en kant mod omgivelserne.

Sammenhæng med omgivelser

Der opretholdes en visuel sammenhæng med omgivelserne, herunder bevares en sigtelinie gennem Fælledparken, ligesom den fredede milepæl nord for Øster Allé bevares.

Adgangsforhold til naboer

Ved Østre Varmecentral etableres mulighed for til- og frakørsel til porte. Porten længst væk fra Trianglen etableres for daglig trafik.

Alle øvrige eksisterende indkørsler på strækningen bevares. Indkørslerne ved Olufsvvej, Parken og PH Lings Allé forlænges ud til den nye vej. Der sørges for markering/afspærring af kørearealet ved hjælp af pullerter, så kørsel på promenadearealet forhindres.

Der etableres en smal bufferzone mod de boliger ved Olufsvej, som ligger helt ud til fortovskanten. Der arbejdes med at etablere hæk foran boligerne.

TRAFIK OG PARKERING

Generelt

Øster Allé skal fortsat være en af Østerbros bydelsgader og som sådan afvikle en relativt stor mængde af gennemkørende trafik mellem Nørre Allé i nordvest og Trianglen i sydøst. Endvidere bevares den nuværende bustrafik ad Øster Allé.

Den nuværende funktion som udryknings-tilkørselsvej fra nord til Rigshospitalet (Nørre Allé – Øster Allé – Borgmester Jensens Allé) bevares.

Borgmester Jensens Allé lukkes nordøst for Øster Allé, hvorefter krydset Øster Allé – Borgmester Jensens Allé alene er et T-kryds. Der vil fortsat være krydsende cyklister og fodgængere på dette sted.

Øster Allé skal også fremover tjene som tilkørselsvej for varekørsel til og fra Parken, ligesom den stadig er adgangsvej til alle parceller langs vejen.

P.H. Lings Allé forudsættes lukket for motortrafik nord for Parkens nordøstlige hjørne.

Vejprofil

Øster Allés to kørespor flyttes væk fra Brumleby og Parken. Den nye vej skal i fremtiden kunne rumme samme trafikmængde som den nuværende (15.000 årstdøgnstrafikmængde), men der indlægges nogle hastighedsregulerende elementer i vejens forløb.

Gennemkørende trafik med et spor i hver retning etableres også på den nye vej, men kørebanebredden reduceres fra 9 m til maks. 6.5 m.

Vejprofilen består, ud over kørebane, af en parkeringszone og en cykelsti i hver side samt et fortov i vejens sydvestlige side.

Eksisterende fortov i sydvestsiden bevares/udbygges. Dette betyder en indsnævring af cykelstien med 40 cm i sydvestlig side af vejen nord for P.H. Lings Allé.

Parkeringszonen er i 2.2 m bred, dog er parkeringszonen i nordøstsiden mellem P.H. Lings Allé og Nørre Allé 2.8m bred for at kunne rumme busparkering for turistbusser.

I forkanten af cykelstien langs parkeringszonerne i begge sider af vejen udføres afvigende belægning (f.eks. OB) i en bredde af 0.6 – 0.8 m til sikring mod kollisioner mellem cyklister og afstigende passagerer.

Fortovet (delvist eksisterende) på sydvestsiden har en bredde på ca. 2.2 m på strækningen mellem Nørre Allé og Parken og på ca. 4.2 m fra Parken til Trianglen.

Vejgeometri og hastighedsdæmpende foranstaltninger

Hastighedsregulering

Den nuværende tilladte hastighed på 50 km/time reduceres til 40 km/time.

Dette understreges - ud over skiltning - ved bl.a. følgende tiltag:

- Bevarelse af lysregulering i krydsene med Borgmester Jensens Allé og P.H. Lings Allé
- Indsnævring af køresporsbredden til maks. 3,25 m
- Anvendelse af exceptionel minimumsradius ved tilslutningen til Nørre Allé og endnu snævrere kurver kombineret med overkørbare arealer for store køretøjer ved alle øvrige køresporsforanstaltninger
- Forsætning af sydøstgående kørespor ved P.H. Lings Allé og ved Trianglen
- Forsætning af nordvestgående kørespor ud for Parken og samtidig etablering af midterrabat på denne strækning

- Forsætning af nordvestgående kørespor ved Trianglen

Endvidere skal der i detailprojekteringen arbejdes med supplerende hastighedsdæmpende udformning som:

- Anvendelse af en variation af farve/ruhed/åbenhed på asfaltbelægningen
- Afstriking (rumlestribes og lign.)

Strækningen ud for Parken

Der etableres midterrabat med kantstensspring på strækningen. Midterrabat etableres uden træplantning, idet det vil betyde for omfattende ledningsomlægning.

Det nordvestgående kørespor sideforsættes tilsvarende på hele strækningen.

Adgang til og fra ejendommene på vejens sydvestside sker via det sydøstgående kørespor – ved kørsel fra ejendommene mod nord forudsættes U-sving ved indkørslen til Parkens parkering, og ved kørsel til ejendommene fra Trianglen forudsættes U-sving ved P.H. Lings Allé.

Det skal i detailprojekteringen overvejes, hvorvidt midterrabat skal være overkørbar ud for indkørsler.

Vejtilslutning til Nørre Allé og Trianglen

Nørre Allé

Eksisterende udmundning i Nørre Allé bevares uændret, idet forbindelsen fra det nye vejtversnit på Øster Allé sker under anvendelse af exceptionel minimumsradius så langt væk fra Nørre Allé som muligt.

Trianglen

Fodgængerfelt, heller, cykelsti (primært på Blegdamsvej vest) og lyssignal tilpasses den nye vejs placering. Der etableres 1 ligeud-venstresvingsspor og 1 ligeud-højrevsvinsspor ved udkørsel fra Øster Allé til Trianglen/Blegdamsvej.

Der etableres 1 spor ved tilkørsel fra Trianglen/Blegdamsvej til Øster Allé.

Samtidig indskrænkes antallet af venstresvingsspor på Østerbrogade mellem Ryesgade og Trianglen fra 2 spor til 1 spor, idet nuværende højre venstresvingsspor vha. ændring af afstriking og skiltning ændres til en ren busbane.

På strækningen mellem Østerbrogade og Blegdamsvej ændres det venstre af de 2 nuværende spor til et rent venstresvingsspor vha. ændring af afstriking.

Krydsningspunkter ved PH Lings Allé og Borgmester Jensens Allé

P.H. Lings Allé

Krydset inkl. lyssignalet tilpasses den nye vejs placering.

Der etableres venstresvingsspor på Øster Allé mod P.H. Lings Allé ved sideforsætning af det sydøstgående spor. Modsat venstresvingsporet etableres støttehelle for et bredt fodgængerfelt.

Der etableres stoppested for HUR-busser i begge retninger umiddelbart efter krydset.

Borgmester Jensens Allé

Krydset inkl. lyssignalet tilpasses den nye vejs placering.

For at begrænse den daglige trafik på Borgmester Jensens Allé igennem Fælledparken etableres der venstresvingsforbud for trafik fra Trianglen mod Borgmester Jensens Allé.

Forbudet forudsættes ophævet midlertidigt sammen med indførelse af midlertidig ensretning mod nordvest i forbindelse med afvikling af trafikken væk fra større arrangementer i Parken. Denne midlertidige situation skal aftales med og i praksis forstås af Politiet.

Parkering

På strækningen mellem Parken og Trianglen etableres parkeringspladser til min. 100 biler. På strækningen mellem Parken og Nørre Allé etableres yderligere 140 parkeringspladser til dækning af det lokale hverdagsbehov.

Til dækning af parkeringsbehov ved arrangementer i Parken etableres plads til min. 25 turistbusser langs Øster Allés nordøstlige side på strækningen mellem Parken og Nørre Allé. Borgmester Jensens Allé vil kunne supplere med yderligere 40-50 busholdepladser.

Der vil blive etableret plads til ca. 240 personbiler på samme strækning inde i promenadearealet. Indkørsel til arealet sker indkørsel umiddelbart nord for busstop ved P.H. Lings Allé og ud for Borgmester Jensens Allé, mens udkørsel sker ud for Borgmester Jensens Allé og ved nordenden af promenadearealet. Parkeringsarealet i promenaden ved arrangementer i Parken er begrænset af pullerter mod Vibenshus Runddel og af pullerter ved PH Lings Allé.

MATERIALER OG KONSTRUKTIONER

Belægninger - Opbrydning og udgravning

Eksisterende belægninger påregnes opbrudt og bortskaffet inden for den nye vejs køreareal. I promenadearealet søges eksisterende asfalt bevaret og højdereguleret overalt, hvor der skal være blivende asfalt.

Hvor det er muligt, skal underliggende stabilt grus komprimeres og genanvendes som del af ny vejkasse.

Fyldjord af jord, grus og brokker bortskaffes i nødvendigt omfang i forhold til ny vejkasse.

Se nedenstående afsnit om fremtidige forhold.

Belægninger – fremtidige forhold

Kørebaner, parkeringszoner og cykelsti udføres med overflade af asfalt. De eksisterende fortove bevares/oprettes i begge sider.

I promenadearealet bevares eksisterende belægninger i videst muligt omfang med mindre justeringer i forhold til afvanding, se efterfølgende afsnit om afvanding. Der vil, hvor det er påkrævet/ønskeligt, blive udført nyt asfaltslidlag, evt. med varierende asfalttyper og andre belægninger velegnet til bevægelsesaktiviteter.

Der vil blive arbejdet med overfladebehandlinger som påmalinger og lignende.

Grusbelagte arealer befæstes med Slotsgrus.

Enkelte punkter på strækningen tages ud og behandles særskilt som punkter til ophold, f.eks. med en særlig belægning. Punkterne detaljeres i den videre projektering.

Kanter og trafikregulerende foranstaltninger

Kørearealerne i begge vejsider adskilles fra den bløde trafik med granitfaskantsten.

I begge sider af vejen tænkes den eksisterende kantsten ved fortov bevaret, dog således at det fremtidige terræn føres helt op til kantstensniveau. Kantstenen markerer grænsen mellem fortov og cykelsti på den sydvestlige side af vejen nordvest for P.H. Lings Allé.

Belysning

Eksisterende gittermaster genanvendes i deres nuværende placering. Wireophænget skal tilpasses, således at armaturerne bliver placeret centralt over vejmidte og midte af promenadeareal.

I den videre projektering arbejdes videre med at male/pulverlakere gittermaster foran Parken. Ligeledes overvejes det at male/pulverlakere lysarmaturer placeret over promenadearealet.

Over promenadearealet arbejdes der videre med at forskyde armaturerne i sætstykker, så det modsvarer træernes sætstykker. Herved opnås en variation i lys niveauet, når man færdes til fods igennem Øster Allé.

Hærværk og bæredygtighed

Der projekteres ud fra driftsmæssige hensyn og med henblik på hærværkssikring og bæredygtighed. Der lægges stor vægt på tilgængelighed for alle, herunder søges fladen udformet uden spring i overgangene mellem forskellige områder. Der sørges for en tydelig markering af trafik arter og krydsningspunkter.

Behov for generelle retningslinier til senere etaper vurderes i det videre projekteringsforløb.

Afvanding

Øster Allé har ca. 6 ‰ længdefald fra Nørre Allé til P.H. Lings Allé. Fra P.H.Lings Allé mod Trianglen er længdefaldet lidt mindre, ca. 2 ‰.

Vejprofilet

Den nye vejs profil afvandes til traditionel rendesten langs kantsten i begge vejsider.

Der påregnes etableret vejbrønde pr. ca. 30 m på strækningen Nørre Allé – P.H. Lings Allé og pr. ca. 20-25 m på strækningen P.H. Lings Allé – Trianglen. Brøndene placeres under hensyntagen til indkørsler og overkørsler mv.

Det vil blive vurderet, om vejprofilet kan etableres med sidefald i hele kørevejens bredde i stedet for med pilehøjde mellem de to kørespor. Ændringen udspringer af ønsket om at genbruge eksisterende belægninger i promenadearealet. Det skal bemærkes at ændringen ikke er endelig besluttet og at der ikke er foretaget en trafiksikkerheds-mæssig vurdering af ændringen.

Promenadearealet

Promenadearealet afvandes i videst muligt omfang til eksisterende nedløbsbrønde, og der suppleres i nødvendigt omfang med nye brønde. Afløbssystemet, som er placeret mellem den eksisterende cykelsti/træplantning og kørespor mod nordøst, tænkes genanvendt i sin helhed.

Installationer

Der planlægges for 3 permanente installationer til midlertidige toiletter mm. på strækningen fra Parken til Trianglen (en mulighed, som dog ikke er indeholdt i økonomioverslaget).

Eksisterende ledninger

Der påregnes som udgangspunkt ikke at skulle omlægges ledninger i Øster Allé. Lokalt vil der dog blive behov for omlægninger, men dette vil først blive klarlagt i forbindelse med detailprojekteringen eller under udførelsen.

Alle ledninger i Øster Allé antages at ligge efter gæsteprincippet, hvorfor eventuelle nødvendige omlægninger eller reguleringer som følge af det nye vejanlæg skal bekostes af de respektive ledningsejere.

Følgende forhold vil gøre sig gældende i forbindelse med håndtering af eksisterende ledninger:

- Alle ledninger beliggende i vejarealet antages at ligge efter gæsteprincippet.
- Ledningsejerne kan have ønske om at forlægge ledningstracéer eller supplere med nye trækrør.
- Ledningsejerne kan have ønske om at udskifte spindler, dæksler mv.
- Der må generelt påregnes højderegulering af dæksler og bygværker.
- Ny vejafvanding skal tilsluttes eksisterende stikledninger i størst muligt omfang.
- Eksisterende belysningsmaster bliver som udgangspunkt stående i deres nuværende placeringer.
- For at gennemføre alléplantningen skal enkelte ledningsstrækninger flyttes.

Aktiviteter/arrangementer

Aktiviteter, som får borgere til at indtage og befolke Øster Allé, ses som et tilskud til området. Øster Allé kan indgå direkte eller indirekte som buffer inden et arrangement eller som scene for et arrangement.

Fodboldkampe og koncerter i Parken skaber et behov for at Øster Allé kan rumme mange mennesker. Det stiller krav til opholdsmuligheder i nærheden af Parken og til transportmuligheder for den strøm af mennesker, der kommer til og fra arrangementet gående, i biler og i busser og på længere sigt med Metroen. Der gives mulighed for at Øster Allé ved større arrangementer i Parken kan ensrettes mod nordvest.

Car Classic showet stiller krav til banens beskaffenhed og en sammenhængende niveaufri flade på 12 m's bredde på strækningen fra Vibenshus Runddel til Borgmester Jensens Allé.

DHL-stafetten stiller krav til Øster Allé. Der skabes mulighed for at benytte en rute, der krydser Øster Allé i niveau eller evt. inddrage Øster Allé, hvis trafikken begrænses i en periode. Begrænsningen kan bestå i at spærre eller ensrette vejen i en tidsbegrænset periode eller at inddrage fortov, cykelsti og parkeringszone i perioden.

Aktiviteter i gangstrøget under alléen, som skitseret i konkurrenceforslaget, stiller krav til overfladen, men indgår ikke i forslaget for etape 1.

Sikkerhed og trafikafvikling forbundet med større arrangementer er gennemgået med politiet, og dette samarbejde vil fortsætte.

Trafiksikkerhed

Projektforslaget har været underkastet trafiksikkerhedsrevision. Der henvises til selvstændigt notat herom fra trafiksikkerhedsrevisoren samt notat om svar på revisorens bemærkninger.

Tidsplan

Øster Allé etape 1 skal stå færdig i 2008, og anlægsarbejderne er planlagt til at starte i foråret 2007.