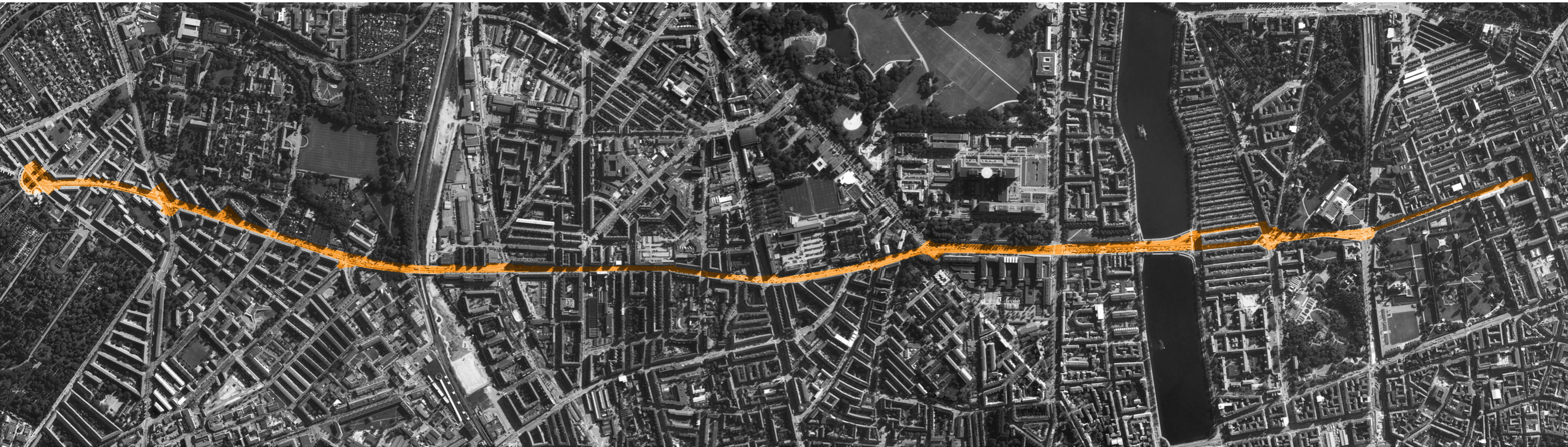


OPTIMERINGSPLAN CYKELBY 2025



TAGENSVEJKORRIDOREN
AUGUST 2015

HØRT PÅ TAGENSVEJ



“Det er svært at krydse vejen. Der er langt mellem fodgængerovergange, så det er fristende at krydse her, men det er med liv og lemmer som indsats”

Mandlig cyklist

“I myldretiden er cykelstien smal i forhold til antallet af cyklister. Der holder nogle parkerede biler rundt omkring, og så har der været en del vejarbejde, som gør det sværere at komme frem”

Kvindelig cyklist

“Det ville være bedre at færdes her, hvis der kom flere cafeer og flere muligheder for ophold og udeservering. Her mangler lidt grønt”

Kvindelig fodgænger

”Man kunne gøre det bedre at færdes her ved at gøre det samme, som man har gjort på Nørrebrogade, men det ville være vanskeligt. Måske en cykelsti, hvor man kunne holde sig lidt på afstand af bilerne”.

Kvindelig cyklist

“Krydset ved Sølvtorvet er det farligste sted på ruten. Det er et meget problematisk, da cykelstien kun er afmærket med en streg. Der er livsfarligt”.

Kvindelig cyklist

“Det er ikke så behageligt at færdes her, her er meget trafik. I myldretiden er cykelstien smal i forhold til antallet af cyklister. Der holder nogle parkerede biler rundt omkring, f.eks. ved Haraldsgade”

Kvindelig cyklist

SET PÅ TAGENSVEJ



EN BARRIERE I BYEN

På grund af de mange vognbaner udgør Tagensvej i dag en væsentlig barriere mellem de omkringliggende bydele. Vejen er svær at krydse, og de mange byfunktioner omkring Tagensvej separeres.



VISUELT OPLEVELSESFATTIG

På strækningen, særligt ved Bispebjerg Station, er vejrummet oplevelsesfattigt.



BARRIERE OG LUKKEDE FACADER

Strækningen mellem Nørre Allé og Jagtvej er svær at krydse grundet vejens bredde og manglende støttepunkter.



MANGEL PÅ SAMMENHÆNG

Der ligger et stort potentiale i at sammenbinde Østre Anlæg med Botanisk Have. Sammenhængen mellem de to parker er i dag svær at aflæse.



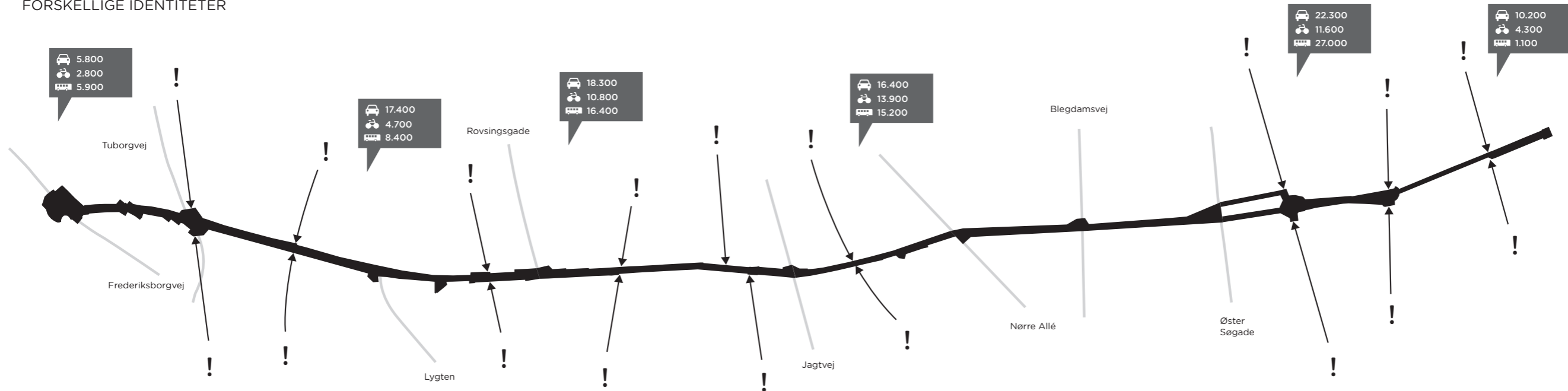
LOKALE IDENTITETER

Tagensvej løber gennem mange forskelligartede bykvarterer, som har hver sin lokale identitet, som går fra tæt/lav til etageboliger.

FRA REGISTRERING TIL STRATEGI

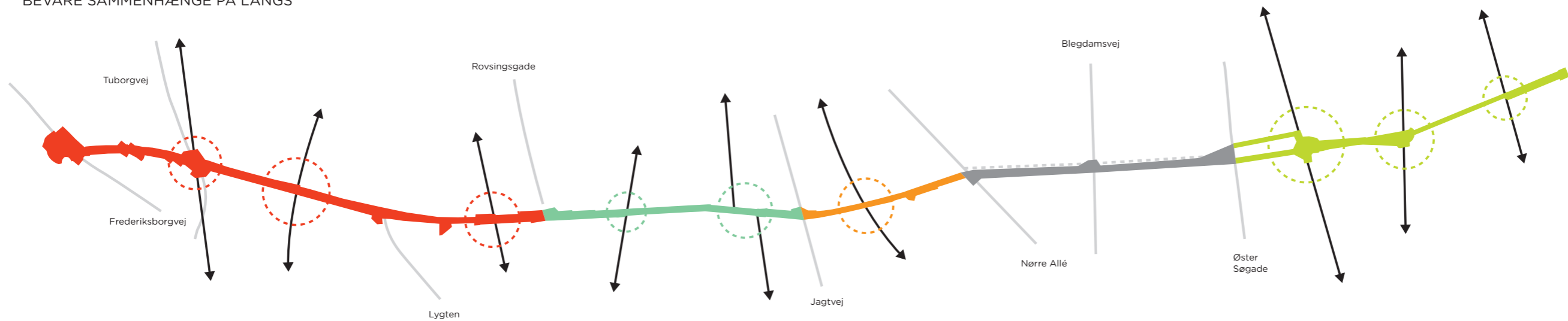
TAGENSVEJKORRIDOREN I DAG

- TAGENSVEJ - EN BARRIERE I BYEN
- RINGE OPLEVELSER
- UTRYGT TRAFIKRUM
- SVÆR AT KRYDSE
- FORSKELLIGE IDENTITETER



TAGENSVEJKORRIDOREN I FREMTIDEN

- STYRKE LOKALE IDENTITETER OG STRÆKNINGER
- STYRKE SAMMENHÆNGE PÅ TVÆRS
- BEVARE SAMMENHÆNGE PÅ LANGS



BYEN KOBLES SAMMEN

- TAGENSVEJ SOM BARRIERE NEDBRYDES
- BYFUNKTIONER SAMMENBINDES
- NYE, SIKRE KRYDSNINGSPUNKTER ETABLERES

BEDRE FREMKOMMELIGHED

- TRYGHED FOR BLØDE TRAFIKANTER
- BREDERE CYKELSTIER
- BUSFREMKOMMELIGHEDEN ØGES

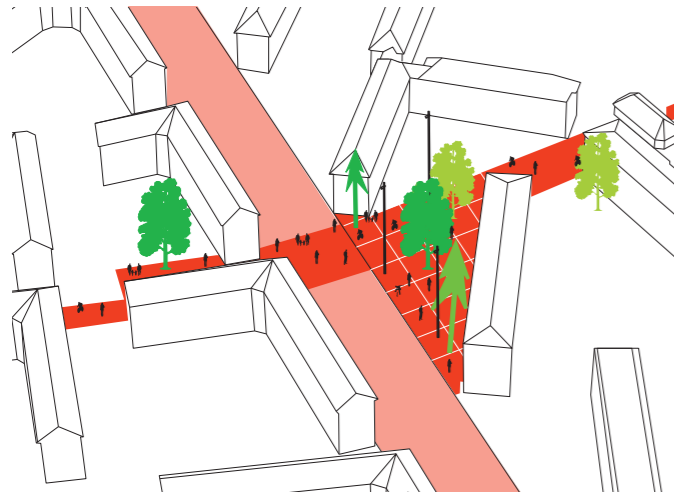
MERE OPLEVELSE OG BYLIV

- MERE BYLIV OG AKTIVITET LANGS KORRIDOREN
- FLERE TRÆGRUPPER SOM FORSKØNNER
- LOKALE IDENTITETER FORSTÆRKES

4 DELSTRÆKNINGER

FRA BARRIERE TIL SAMMENHÆNG

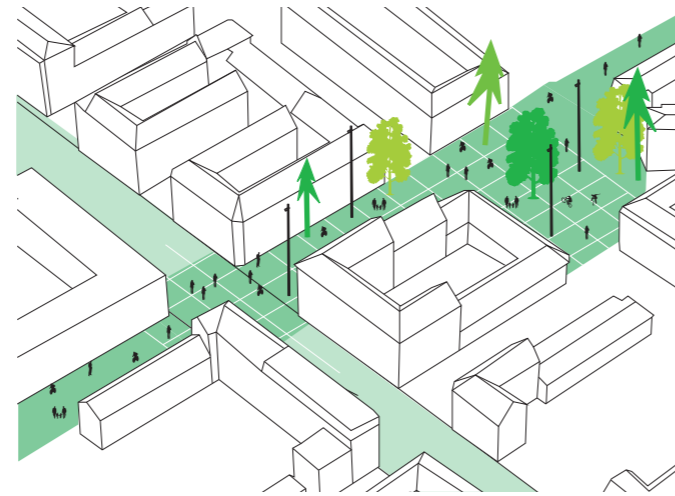
- BEDRE CYKLISTFORHOLD
- BEGRØNNING AF BYRUM
- INTELLIGENT TRAFIKSTYRING
- NYT OPHOLDSRUM



Indgang til Bispebjerg Hospital

FRA GENNEMFARTSVEJ TIL STRØGGADE

- BEDRE KRYDSNINGSFORHOLD
- PRIORITERING AF BUSSE
- BEDRE FREMKOMMELIGHED FOR FODGÆNGERE



Skjolds Plads

FRA TRAFIKRUM TIL CAMPUSSTEMNING

- SAMMENBINDING AF SJÆLLANDGADE-KVARTERET OG NØRRE CAMPUS
- BEGRØNNING AF VEJFORLØB
- STØTTEPUNKTER FOR FODGÆNGERE
- BEDRE CYKELFORHOLD



Den nye universitetspark ved Nørre Campus

FRA TRÆNGSEL TIL TRAFIKFLOW

- BUS- OG CYKELGADE I WEBERSGADE
- REVERSIBEL VOGNBANE I SØLVGADE
- SØLVTORVET UDVIDES
- BEDRE FORHOLD FOR FODGÆNGERE
- DEN GRØNNE RING STYRKES



Sølvtorvet og undergang mellem Østre Anlæg og Botanisk Have





01
TAGENSVEJ
FRA FREDERIKSBORGVEJ TIL ROVSINGSGADE

Eksempel på ny forplads til Bispebjerg Hospital og det grønne bånd.

FREDERIKSBORGVEJ TIL ROVSINGSGADE

I Kommuneplan 2011 er Tagensvejskorridoren kategoriseret som delvis regional vej, delvis fordelingsgade. I "Københavns Kommunes administrationsgrundlag for trafikledelse 2014-2018" står, at den eksisterende busprioritering skal opretholdes og/eller forbedres. Strækningen er også vist som PLUS-net for cykler og det overordnede bilnet.

BYEN KOBLES SAMMEN

Boligområdet Bispeparken langs Tagensvejs nordligste ende rummer mange arkitektoniske kvaliteter. Bebyggelsen er imidlertid et af Københavns udsatte boligområder, og ligger isoleret med svage koblinger til omgivelserne, hvilket er medvirkende til at skabe isolation og utryghed. Det er derfor vigtigt bl.a. at koble bebyggelsen fysisk bedre til den omgivende by, så tilgængeligheden øges.

Fra Bispeparken i Nordvest til Bispebjerg Hospital kan koblingen og forbindelsen forbedres ved at etablere støttepunkter centralt i Tagensvej. Samtidig kan der etableres en ny grøn opholdsplads ud mod Tagensvej med opholdsmuligheder. Dermed kan der skabes bedre forbindelse mellem boligområdet og Bispebjerg Hospital, hvor der i lokalplanen indgår en cykel- og gangforbindelse gennem

hospitalsområdet, som kan forlænges ad Charlotte Muncks vej til Tagensvej og videre ad Tårnblæservej gennem Bispeparken.

OPLEVELSE OG BYLIV

Denne del af strækningen har et bredt gadeprofil og opfattes primært som gennemfartsrum.

For at styrke oplevelsen og visuelt gøre rummet smallere, kan der anlægges et grønt bånd i den nordøstlige side af vejen (solsiden), som kan supplere de eksisterende vejtræer og som kan møbleres bl.a. med siddemuligheder. Dette vil også indsnævre kørebanearealet fra fire baner til to baner.

FREMKOMMELIGHED

Denne delstrækning indeholder både den mest trafikalt belastede strækning i korridoren (Rovsingsgade - Tuborgvej), og den mindst trafikalt belastede strækning Bispebjerg Torv - Tuborgvej).

Mellem Bispebjerg Torv og Tuborgvej kan profilet ændres til to vognbaner, og det overskydende areal anvendes til begrønning, hvor cyklisterne kan få en oplevelse af at køre "i eget tracé" med en anden kvalitet end den

traditionelle cykelsti langs vejen. Parkeringen kan stort set bibeholdes og busstop etableres som fremskudte stoppesteder med perroner i højklasset standard, så cyklister ugeneret kan passere en holdende bus, og passagererne uhindret kan stige ind og ud.

Fra Tuborgvej frem mod Lygten, kan der etableres et asymmetrisk vejprofil, der bl.a. tillader en bredere skillehelle mellem cykelsti og parkerede biler. Det betyder, at fremkommeligheden øges for de cyklister, der kører med høj fart ned af den kuperede strækning. Herudover kan fremkommeligheden for cyklister øges ved at etablere trafikstyring, så man ikke skal stoppe så ofte for rødt lys for enden af bakken.

Vejprofilet medfører bedre krydsningsmuligheder for fodgængere og cyklister, ligesom trafik til og fra Bispebjerg hospital kan udvikles, uden at genere fremkommeligheden for bil- og bustrafik.

SKØNNET PRIS: 40 mio. kr.



Grønne sideheller, som formår at blødgøre det visuelle miljø og opsamle regnvand ved skybrud.



Bepantning med lavt plejeniveau får de grønne bede til at fremstå vildt.



I de eksisterende parker kan de tætte beplantning mod vej fjernes for at styrke grønne kig.



Hvor det er muligt, kan der etableres byrumsinventar, som inviterer til ophold.



Der kan etableres flere trafiksikre krydsningspunkter for fodgængere og cyklister.

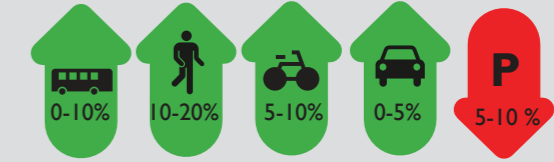


Cykelstier og kørebaner kan adskilles af grønne heller for at skabe en bedre cykeloplevelse.

BYLIVSEFFEKT



TRAFIKEFFEKT



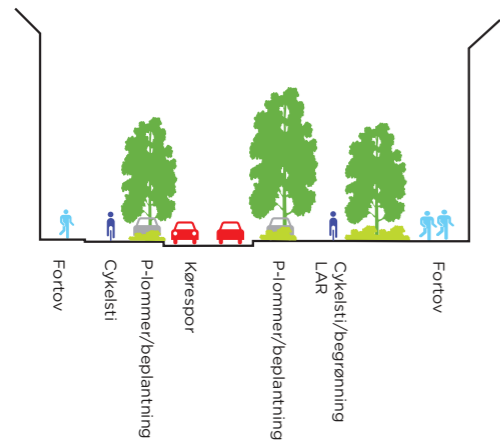
"Det er lidt farligt, når der kommer ud-kørende biler fra Bispebjerg Hospital, da de holder ude på cykelstien for at kunne orientere sig"

- Mandlig cyklist

"Byrummet er ikke så interessant. Der er ikke så meget ved facaderne i gadeplan, her er ikke så mange butikker. Det er ærgerligt med de døde facader"

- Mandlig fodgænger

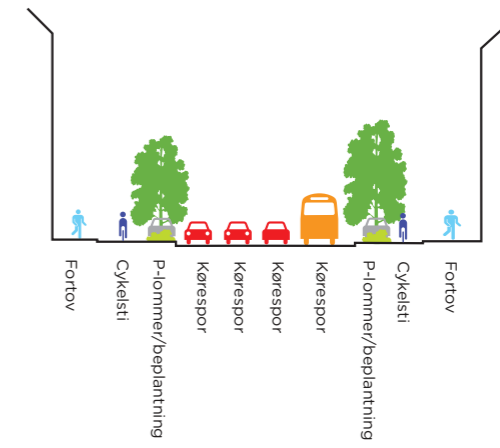
SNIT A



SNIT B



SNIT C



- TRAFIKSIKKER KRYDSNING
- SÆRLIGT BYRUM
- KØREBANE
- GRØN SIDEHELLE M. PARKERING
- GRØN SIDEHELLE M. LAR
- CYKELSTI
- STØTTEPUNKT





For at forbinde Skjolds Plads med omgivelserne kan der etableres et belægningsskifte i Tagensvej med mulighed for ophold og byaktiviteter

02 TAGENSVEJ FRA ROVSINGSGADE TIL JAGTVEJ

02 FRA ROVINGSGADE TIL JAGTVEJ

BYEN KOBLES SAMMEN

Denne del af Tagensvej som strækker sig fra Rovingsgade til Jagtvej er indledningsvist præget af større boligejendomme og erhverv omkring Rovingsgade, for derefter at få mere præg af en strøggade, især omkring Skjolds Plads.

Fra Haraldsgade til Jagtvej er der en strøggadestemning med mange forretninger. På begge sider af Tagensvej ligger tæt befolkede boligområder med mange offentlige funktioner, og Metrocityringen får station på Skjolds Plads umiddelbart ud mod Tagensvej. Hele strækningen har gode fodgængerforhold med brede fortove

Der er desuden beplantning visse steder. Der kan etableres et belægningsskifte på Tagensvej ved Skjolds Plads, for at markere indgangen til metrostationen og for at dæmpe hastigheden på den del af strækningen, hvor mange bløde trafikanter vil færdes på tværs.

OPLEVELSE OG BYLIV

For at understøtte vejens karakter, kan gaderummet begrønnes. Beplantningen kan have

forskellig karakter alt efter placering i vejrummet og efter hvilke funktioner der er. Beplantningen kan suppleres med opholdsmuligheder eksempelvis ved gadehjørner i solsiden.

FREMKOMMELIGHED

Fremkommeligheden for cykler kan forbedres ved at etablere bredere cykelstier, hvor der er plads til både lokaltrafik med børn og de hurtige pendlere. Der kan også etableres rabatter mellem cykelstierne og kørebanen, hvilket vil give fodgængere, der krydser gaden, og buspassagerer mulighed for at afvente cyklister og biler inden de krydser gade og cykelsti. Samtidig får cyklisterne lettere ved at overskue de øvrige trafikanter, og får en tryk distance til biltrafikken. Fodgængernes krydsningsmuligheder kan forbedres yderligere ved punktvis at etablere midterheller.

Stoppestederne kan opgraderes på strækningen og etableres som fremskudte stoppesteder. Særligt ved Skjolds Plads er der behov for stoppesteder af høj standard. Der kan derudover etableres busprioritering fx gennem etablering af gatinsignaler omkring Skjolds Plads og ved Jagtvej umiddelbart

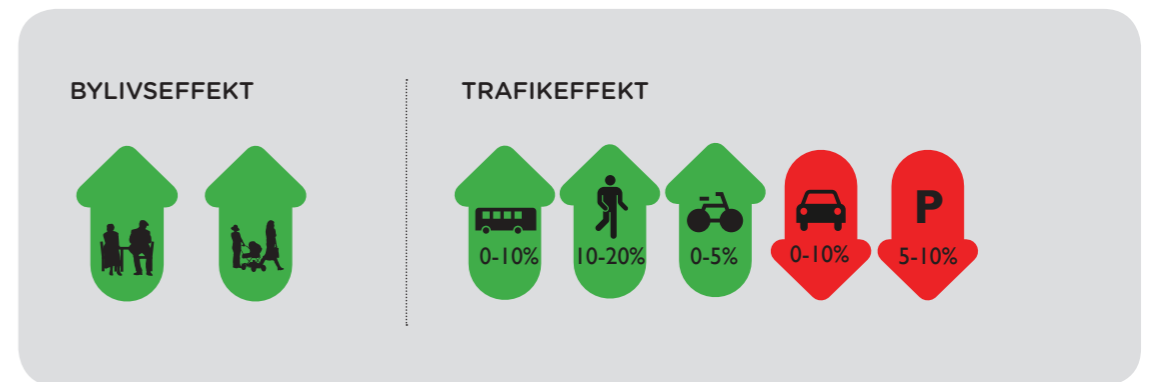
inden der køres ind på strækningen fra øst, som styrker bussernes fremkommelighed. Det vil som helhed betyde, at strækningen skal reduceres fra fire til to baner, hvilket kan medføre en lidt ringere fremkommelighed for biltrafikken.

For at fremme bustrafikken yderligere, kan der i parkeringssporene etableres korte højresvingsbaner så svingende ikke skaber kø på Tagensvej. Ligeledes kan der etableres venstresvingsforbud ved flere af de mindre tilstødende veje. Der kan i stedet skabes vejadgang fx via Mimersgade.

Det vil være muligt at reducere fremkommeligheden for biler på strækningen, da en del af biltrafikken kan flyttes til Lersø Parkallé som i dag ikke er særlig trafikeret.

Antallet af parkeringspladser vil også blive reduceret.

SKØNNET PRIS: 28 mio. kr.



Den eksisterende strøggadekarakter kan understøttes med flere cafeer og et øget handelsliv



For at skabe et rarere bymiljø er det muligt at plante træer i vejforsætninger



Forsætninger i vejarealet giver mulighed for små byrum og opholdssteder



Foto af belægningstæppe ved metrostation - en markering af et byrum eller en vigtig forbindelse



Overgangen på tværs af vejen kan understreges med et belægningsskifte



I byrummet omkring Skjolds Plads kan man indrette med legeskulpturer, som inviterer til ophold primært for bydelens yngre beboere

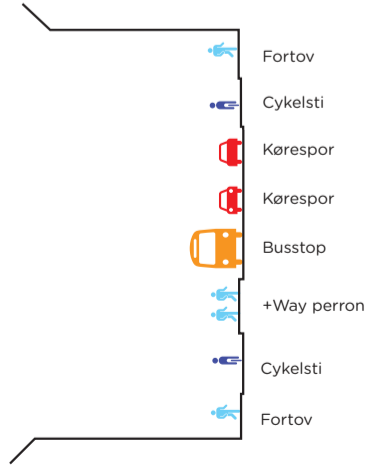
"Jeg er bekymret for om det er sundt at cykle rundt i de mest trafikkerede områder i byen, særligt omkring Metropol. Her virker luften tung og forurenset"

- Kvindelig cyklist

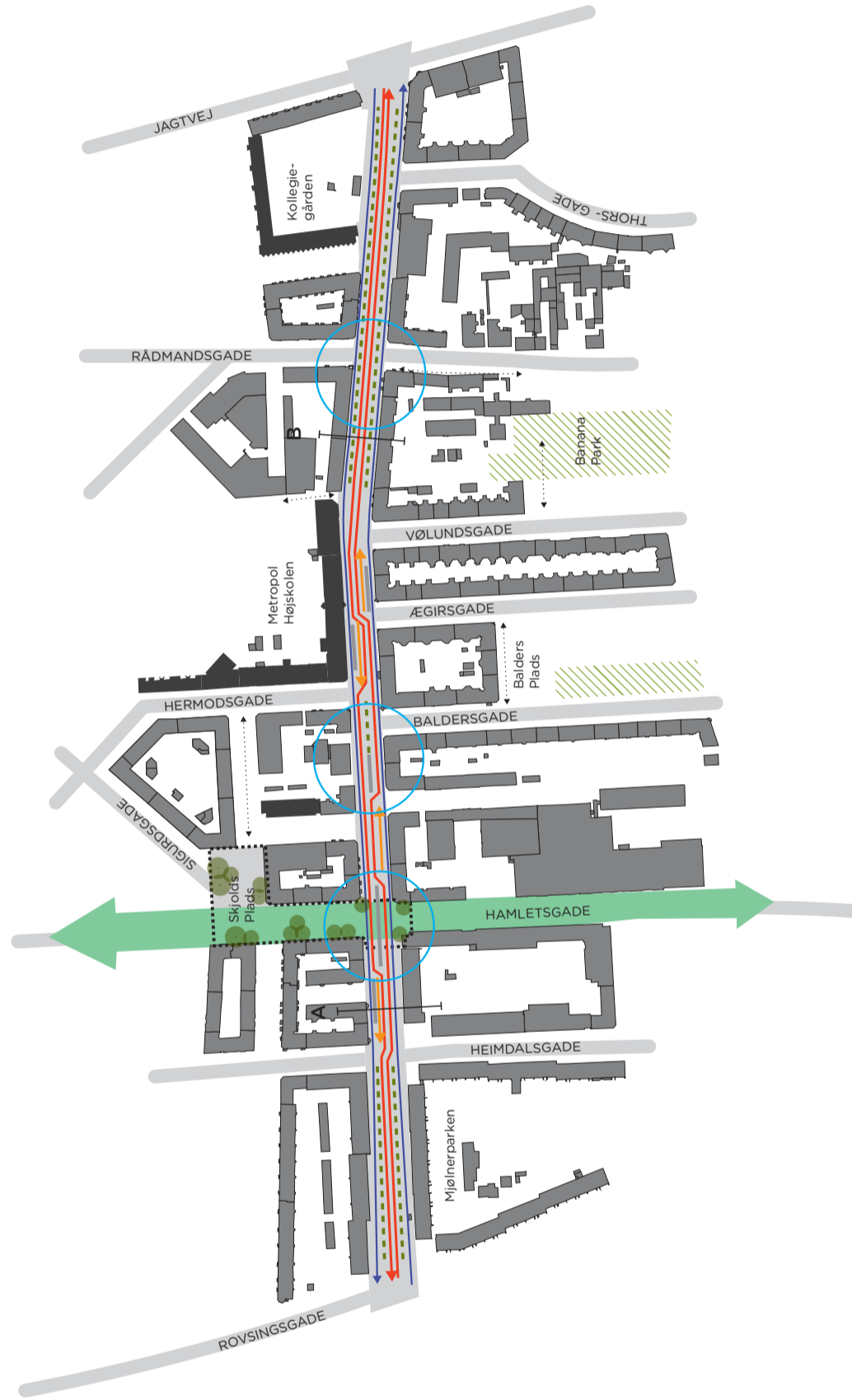
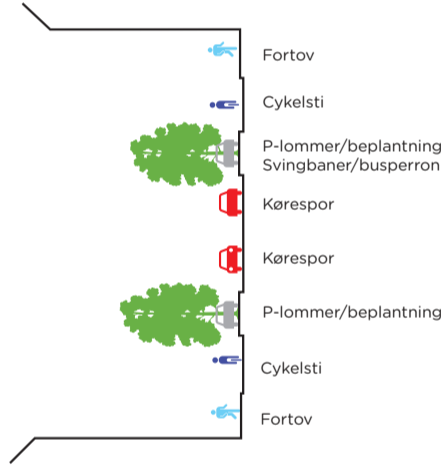
"Der er et behov for flere afstigningsfliser til buspassagerer, da man flere steder kan "fanges" bag en 6a, hvor man konstant skal bremse for buspassagerer, der stiger af og på"

- Kvindelig cyklist

SNIT A



SNIT B



- TRAFIKSikker KRYDSNING
- SÆRLIGT BYRUM
- KØREBANE
- GRØN SIDEHELLE M. PARKERING
- BUSBANE
- CYKELSTI
- STØTTEPUNKT





03

TAGENSVEJ

FRA JAGTVEJ TIL NØRRE ALLÉ

De grønne arealer ved Campus kan trækkes ud i gaderummet i form af et nyt parktræk, hvor man kan bevæge sig i afstand til biltrafikken. Rummet gøres visuelt smallere.

03 FRA JAGTVEJ TIL NØRRE ALLÉ

BYEN KOBLES SAMMEN

Tagensvej er på denne strækning præget af Nørre Campus, hvor bygningerne står på en grøn flade i vejens nordside. Mod syd har etageboligerne mod kvarteret omkring Sjællandsgade en ubrudt facaderække uden udadvendte stueetager.

For at koble Nørre Campus bedre til området, etableres en række støttepunkter i gaderummet ud fra centrale indgange og hjørner til bykvartererne.

Desuden er der potentiale for at etablere en ny cykel- og fodgængerforbindelse gennem Fensmarksgade og Nørre Campus til Fælledparken. Forbindelsen vil kunne blive en vigtig tværgående forbindelse, som kan sammenbinde bydelens funktioner.

OPLEVELSE OG BYLIV

Gaderummet har en bredde, og strækningen en karakter, der muliggør begrønning.

Ved arealet foran Nørre Campus er der et stort potentiale for at trække det grønne tæppe helt ud mod Tagensvej, og der kan

dermed etableres et grønt parktræk med ophold og en stiforbindelse, som gør det muligt at færdes på langs af gaderummet i tilpas afstand til biltrafikken.

Der kan etableres smalle grønne sideheller med integreret parkering mod syd.

Samlet set vil det skabe et grønnere gaderum og give variation og oplevelse mod etageejendommenes lukkede karakter.

FREMKOMMELIGHED

Der er i dag brede cykelstier, der sikrer god fremkommelighed. For at fastholde og forbedre dette, kan der etableres rabatter mellem cykelstierne og kørebanen. Det giver samtidig krydsende fodgængere mulighed for at afvente cyklisterne/bilerne inden de passerer. Rabatten vil samtidig fungere som perron ved de fremskudte busstoppesteder.

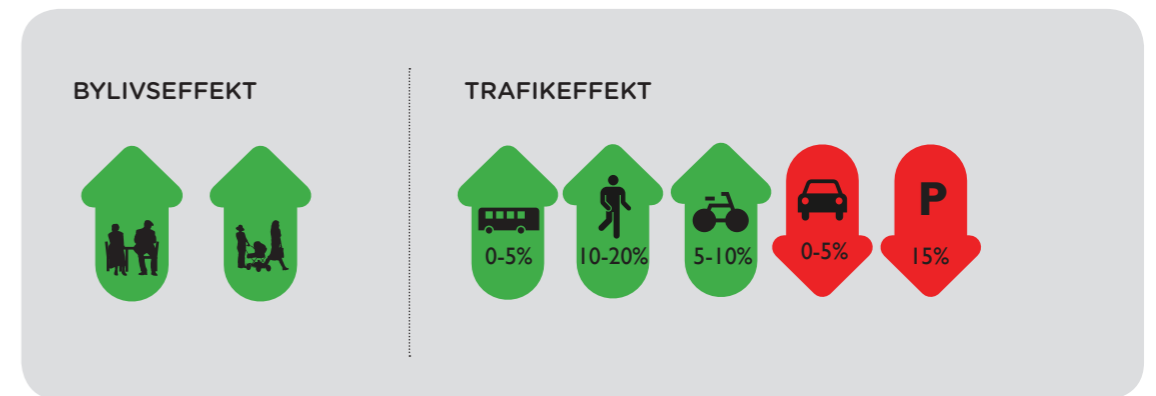
De mange krydsende fodgængere og cyklister kan få væsentligt bedre fremkommelig-

hed ved at kørebanen reduceres fra fire til to vognbaner samtidig med, at der etableres støttepunkter midt på vejen. Dermed skal man kun overskue én vognbane ad gangen i stedet for fire.

Bussernes fremkommelighed kan fastholdes gennem optimering af signalet ved Jagtvej. Der er i forvejen etableret et velfungerende stoppested på strækningen, som en del af campusprojektet, og øvrige stoppesteder kan etableres som fremskudte stoppesteder, hvilket øger bussernes fremkommelighed.

Det meste parkering på strækningen kan bevares.

SKØNNET PRIS: 19 mio. kr.



Langs strækningen kan forarealerne til Nørre Campus åbnes op og integreres til en samet Universitetspark.



Hjørner og indgange kan tydeliggøres med belægningsskifte og skulpturer



Vild beplantning i gaderum der fungerer som regnvandsbede (LAR)



Begrønning af vejareal med mulighed for ophold



Ved indgangen til Metropol kan man aptere med opholdselementer for at tydeliggøre den smukke bygning

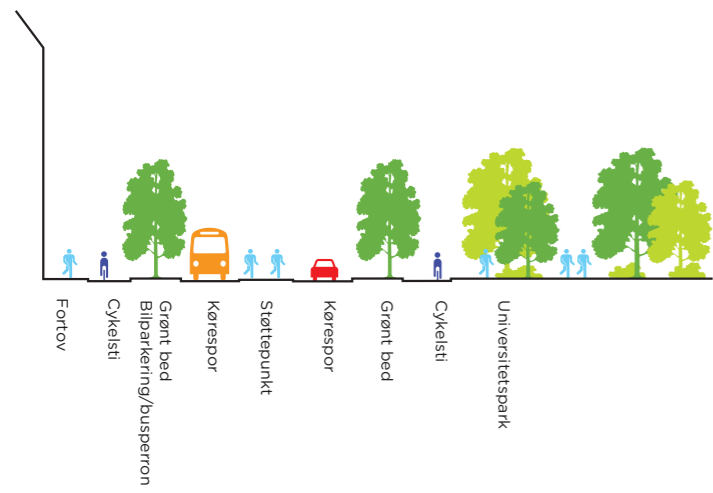
“Byrummet virker meget bredt. Det kunne gøres smallere med noget grønt, og der er ingen funktioner, som gør, at man stander op. Men jeg kan sagtens komme frem på cykel”

- Mandlig cyklist

“Der er ikke så meget ved facaderne i gadeplan, her er ikke så mange butikker. Det er ærgerligt med de døde facader”

- Mandlig fodgænger

SNIT A



- TRAFIKSikker KRYDSNING
- GATING SIGNAL
- SÆRLIGT BYRUM
- KØREBANE
- GRØN SIDEHELLE
- NY GANGSTI
- CYKELSTI
- STØTTEPUNKT
- BUSBANE





04
SØLVGADE
FRA ØSTER SØGADE TIL BORGERGADE

Svingbaner kan inddrages og der skabes et større opholdsrum. Den belagte flade skaber ro og bliver en pænere indgang til Indre By.

04 FRA ØSTER SØGADE TIL BORGERGADE

BYEN KOBLES SAMMEN

Det markante landskabelige træk i byen - parkringen med museerne - fremstår svagt, bl.a. på grund af Sølvgade som en stor trafikbarriere. For at gøre parkerne tilgængelige fra begge sider af Sølvgade, kan der etableres en ny og attraktiv gangpassage under vejen. Den kan blive et oplevelsesrigt byrum for København, evt. med mulighed for temporære udstillinger, aktiviteter og gode lysforhold mm.

I kanten af Østre Anlæg kan cykelstien placeres ved siden af det eksisterende fortov, som forbinder den nyrenoverede plads ved Statens Museum for Kunst med det "nye" Sølvtorv. Dette vil gøre det tydeligere, at man bevæger sig inde i en park fremfor på kanten af en vej. Desuden kan biltrafik adskilles fra de bløde trafikanter.

OPLEVELSE OG BYLIV

Sølvtorvet er et hektisk kryds og trafikrum, hvor flere veje mødes. Ved at inddrage nogle eksisterende baner kan der frigives plads til et større opholdsareal på pladsen, og herved

opnås også en bedre rumlig overgang mellem karrébebyggelsen i Sølvgade/Webersgade til bygningerne ved Botanisk Have og parkerne på begge sider af vejen.

Der kan dermed skabes mulighed for ophold langs kanterne, og en klar og smukkere ankomst til Indre By fra Nørrebro.

FREMKOMMELIGHED

På den mest trafikerede strækning mellem søerne og Øster Voldgade er der behov for at bevare den høje fremkommelighed for alle trafikanter. Webersgade kan indrettes til cykel- og busgade, hvorved gaderummet fredeliggøres. Løsningen vil også give bedre fremkommelighed for busstrafikken, ligesom stoppestederne kan ophøjes med perroner i højklasset standard, som også sikrer cyklisternes fremkommelighed.

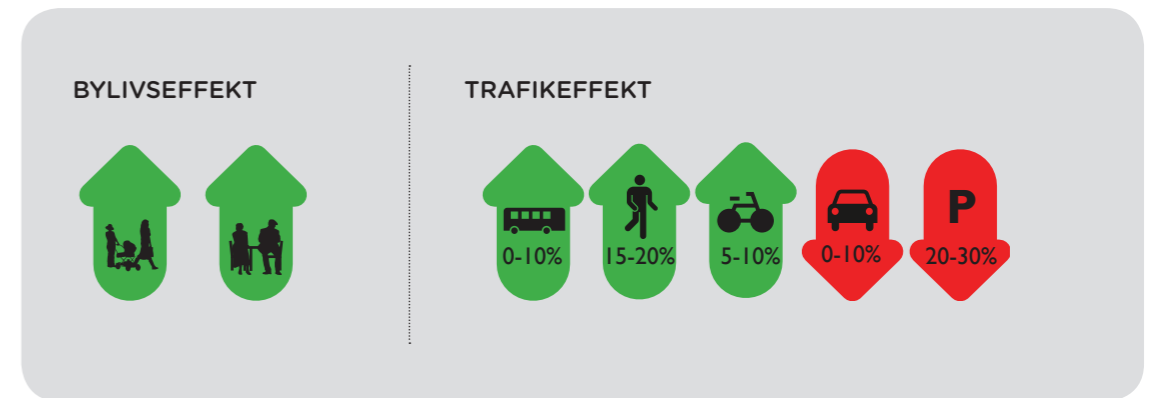
Ved at fjerne biltrafikken fra Webersgade må Sølvgade dobbeltrettes, så biltrafikken her afvikles i begge retninger. For at sikre god fremkommelighed på den trange plads kan der etableres en reversibel vognbane midt på

vejen, som supplement til den ene vognbane i hver retning. En reversibel vognbane er en ekstra vognbane, der anvendes af trafik mod byen om morgenen, og trafik ud af byen om eftermiddagen. Der skal etableres trafikstyring, der sikrer korrekt brug af den reversible vognbane. Løsningen vil betyde, at antallet af parkeringspladser vil blive reduceret.

Den ekstra vognbane vil dog kunne bruges til varelevering og parkering uden for myldretiden.

Langs Kongens Have kan cykelstien gøres bredere i retning mod byen, således at cyklisternes fremkommelighed også forbedres her. På strækningen mellem Kongens Have og Borgergade kan byrummet forbedres med bredere fortove, der giver mulighed for ophold.

SKØNNET PRIS: 30 mio. kr.



Sølvtorvet kan udformes til et urbant og aktivt byrum med mulighed for ophold og transit på tværs af pladsen



Fortov kan udvides på den nordøstlige side af Sølvgade for at skabe grobund for flere udadvendte funktioner



Østre Anlæg og Botanisk Have kan bindes sammen af en ny og attraktiv gangtunnel



Webersgade kan omlægges primært til bus- og cykelgade



Sølvgade kan omlægges til bilgade med en reversibel vognbane i midten af vejprofilen



For at skabe en visuel forbindelse til Kongens Have, kunne man på udvalgte steder lave huller i muren

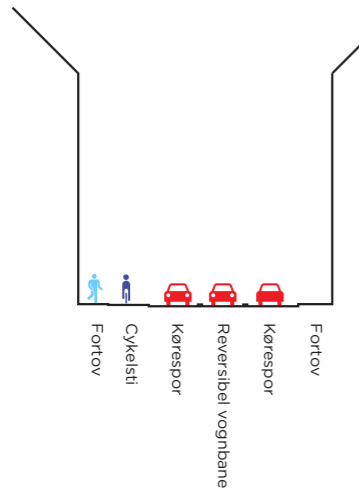
"Det er et meget farligt kryds. Når man skal ned i Webersgade og holder på hjørnet af Øster Farimagsgade, så er det meget svært at orientere sig. Mange cyklister er i tvivl om, hvad de skal gøre."

- Mandlig cyklist

"Her er behov for separat cykelsti og drejebane i dette kryds, når man kommer fra Sølvgade."

- Kvindelig cyklist

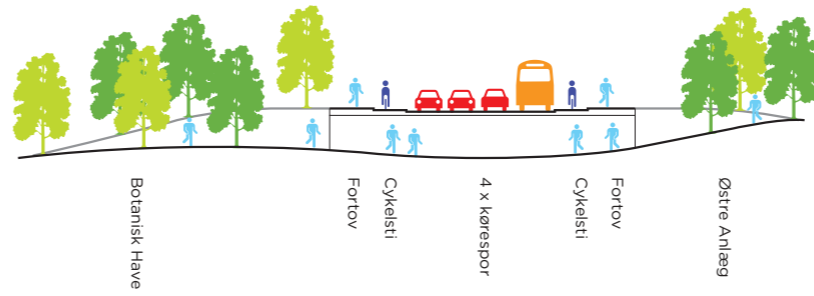
SNIT A



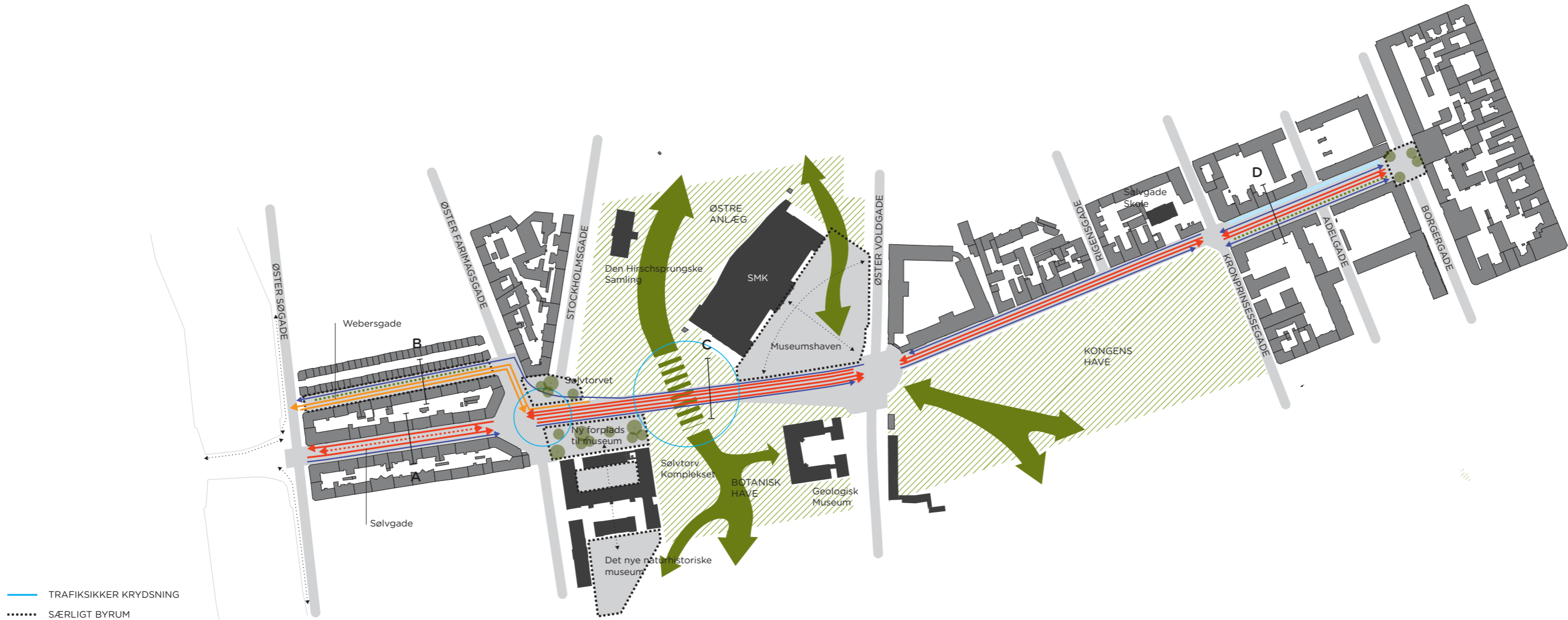
SNIT B



SNIT C



SNIT D



- TRAFIKSIKKER KRYDSNING
- - - - SÆRLIGT BYRUM
- KØREBANE
- - - - REVERSIBEL VOGNBANE
- GRØN SIDEHELLE
- BREDT FORTOV
- CYKELSTI
- STØTTEPUNKT

