



Notat

Til Teknik- og Miljøudvalget

Resultater af foranalyse for grøn cykel- og gangforbindelse mellem Nordvestpassagen og Utterslev Mose

Teknik- og Miljøforvaltningen orienterer i det følgende om resultaterne af foranalysen for grøn cykel- og gangforbindelse mellem Nordvestpassagen og Utterslev Mose og om den videre proces.

Baggrund

I Budget 2021 (BR 1. oktober 2020) (A, B, F, V, C, O og Fremad) blev der afsat 0,8 mio. kr. til en foranalyse af en grøn cykel- og gangforbindelse fra Nordvestpassagen til Utterslev Mose. Foranalysen belyser mulighederne for at etablere en forbindelse mellem naturområdet Utterslev Mose og Nørrebro via Nordvestpassagen og Rentemestervej.

I forbindelse med Kommunalplan 2019 blev der udarbejdet en arealplan for grønne områder. Dette projekt vil bidrage til realisering af arealplanens vision og understøtter arealplanens indsatsområder "Forbindelser og adgange".

Foranalysen er udarbejdet parallelt og i synergi med "Udviklingsplan for Industri kvarteret langs Rentemestervej", jf. bilag 6. Udviklingsplanen er bestilt af styregruppen for Områdefornyelsen Nordvest, og er en udviklingsplan, som giver et lokalt bud på, hvordan kvarterets kvaliteter kan fastholdes i en fortsat byudvikling. Derudover indeholder udviklingsplanen forslag til, hvordan en række af kvarterets udfordringer kan løses, herunder hvordan fremtidens Rentemestervej kan være en grøn forbindelse og samtidig understøtte vejens og områdets unikke egenart og byliv.

Udviklingsplanen for industri kvarteret langs Rentemestervej og foranalysen for en grøn cykel- og gangforbindelse mellem Nordvestpassagen og Utterslev Mose baserer sig således på en fælles dialogproces med borgere og brugere samt udviklingsplanens analyser og anbefalinger. Derudover er der udarbejdet en række tekniske analyser for den grønne forbindelse, som også ligger til grund for idéoplægget.

Resultater af foranalysen

I foranalysen har Teknik- og Miljøforvaltningen inddraget relevante interessenter, herunder Bispebjerg Lokaludvalg og den lokale arbejdsgruppe for industri kvarteret under Områdefornyelsen Nordvest, for at høre om deres ønsker og prioriteringer i forhold til en grøn cykel- og gangforbindelse fra Nordvestpassagen til Utterslev Mose.

20-06-2022

Sagsnummer i F2
2021 - 9319

Dokumentnummer i F2
665657

Sagsnummer i eDoc
2021-0387209

Mobilitet, Klimatilpasning og Byved-
ligehold
Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Med udgangspunkt i interessenternes ønsker og Københavns Kommunes arealplan for grønne områder er resultatet af foranalysen en rådgiverrapport (jf. bilag 1) og et idéoplæg (jf. bilag 4) til en grøn cykel- og gangforbindelse, hvor der arbejdes med grønne trafikale tiltag, der skaber en grønnere og mere trafikssikker forbindelse fra Utterslev Mose til og fra Nordvestpassagen.

Ideoplægget indeholder forslag til, at den grønne forbindelse mellem Nordvestpassagen og Utterslev Mose løber via Horsebakken, Rentemestervej og Nordvestpassagen.

Forbindelsen er 2,5 km lang og kan anlægges som en oplevelsesrig rute igennem nogle af bydelens forskellige bykvarterstypologier - fra de klassiske brokvarterer på Nørrebro, over industrikvarteret langs Rentemestervej og dets særegne karakter, til villakvarterernes markante skift i skala og lavere intensitet til mosens grønne og rekreative karakter.

Ideoplægget indeholder et konkret forslag til at forbedre tilgængeligheden til Utterslev Mose med en grøn forbindelse til Nørrebro og Bispebjerg, hvor beboerne i dag har begrænset adgang til større grønne områder.

Overordnet foreslås der trafikale tiltag, der øger trygheden for bløde trafikanter, og som understøtter langsom bevægelse, der bidrager til bylivet i bymiljøerne i området. Særligt for Rentemestervej gælder det, at der i dag er en særegen karakter, hvor skiftende belægninger og byrumsudstyr, tilgang til overgange, materialer og beplantning varierer igennem hele vejens længde. Tilgængelighedstiltag, herunder bænke, vil desuden også blive indarbejdet i den endelige projektering.

Det har været et lokalt ønske at understøtte denne karakter ved at understøtte og fastholde bymiljøer og vejens meget stedsspecifikke egenart.

Derudover indeholder ideoplægget også vejvisnings-koncepter til og fra mosen og Nørrebro, hvilket især har været et lokalt ønske. Konceptet koordineres med lokaludvalgets initiativ om skiltning i Utterslev Mose.

Ideoplægget indeholder følgende otte koncepter, som i de forskellige byrumskarakterer er tilpasset det stedsspecifikke:

1. Plads til lokalt initiativ
2. Ny gadetræer og vejbede
3. Københavnersignatur
4. Industrielt udtryk
5. Bedre og trygge kryds
6. Flere forhandlingsrum
7. Sivegade og hævet flade
8. Ingen skråparkering

Høring og inddragelse af lokalområdet

I forbindelse med udarbejdelsen af ideoplægget og udviklingsplanen har der været afholdt fire samtaler i form af workshops med kvarterets beboere og erhvervsliv.

Samtalerne med kvarterets beboere og erhvervsliv har givet mulighed for at udarbejde en udviklingsplan og et idéoplæg for den grønne

forbindelse, der tager udgangspunkt i dialogen med kvarterets borgere og brugere.

Derudover har projektet været tæt fulgt af en arbejdsgruppe bestående af lokale interessenter.

Bispebjerg Lokaludvalget udtaler blandt andet "*Generelt er Lokaludvalget meget positivt overfor en sådan rute fra Nordvestpassagen og frem til mosen. Vi håber, at det vil gøre det nemt for Københavnerne at komme rundt, og ikke mindst at det vil blive en øjenåbner for, hvor nemt borgerne i de tætte kvarterer kan komme ud i naturen*", jf. bilag 5.

Konsekvenser for træer og parkering

Projektet medfører ikke fældning af træer. Projektet vil medføre, at der plantes 50-70 træer og der etableres ca. 410 m² plantebede og ca. 275 m² vejbede langs ruten.

Konsekvenser for bil- og cykelparkering

Vejforløbet reduceres med ca. 62 bilparkeringspladser uden for betalingszone langs den grønne forbindelse for at skabe plads til de initiativer, der er i oplægget. Denne reduktion skyldes behov for plads til at øge trygheden for bløde trafikanter samt etablering af bede og gadetræer. Strækningen tilføres nye cykelparkeringspladser.

Konsekvenser for vejstatus

Rentemestervej er i dag privat fællesvej. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at karakteren, anvendelse og betydningen af vejen med idéoplægget ændres således, at vejen bør overtages og overgå til offentlig vej. Såfremt der afsættes anlægsmidler til den grønne forbindelse i forhandlingerne om Budget 2023 (jf. videre proces), bør forvaltningen bemyndiges til at gennemføre en overtagelse i henhold til Lov om offentlige veje § 15.

Koordinering med klimatilpasning

Teknik- og Miljøforvaltningen og HOFOR opstartede i januar 2022 Skybrudsmasterplan Lygten, der bl.a. skal kvalificere behovet for håndtering af skybrudsvand og hverdagsregn. Masterplanen dækker bl.a. Rentemestervej, der er en central del af idéoplægget for den grønne forbindelse mellem Nørrebro og Utterslev Mose. Oversvømmelsesberegningerne i Masterplanen viser, at der er et behov for et skybrudsprojekt på Rentemestervej for at håndtere oversvømmelser i området.

Skybrudsprojektet på Rentemestervej forventes at indgå i Projektpakke 2023 for skybrudsprojekter. Projektpakken fremlægges Teknik- og Miljøudvalget i november 2022 og Borgerrepræsentationen i december 2022 i forbindelse med Klimatilpasningsredegørelsen med henblik på godkendelse af igangsættelse af projektet. Sættes projektet i gang, kan det starte op 1. januar 2023.

Der er flere synergieffekter ved at projektet "Grøn gang- og cykelforbindelse mellem Nørrebro og Utterslev Mose" projekteres og udføres sammen med skybrudsprojektet på Rentemestervej, såfremt skybrudsprojektet vedtages med projektpakke 2023. Det har været et ønske fra start, at de to projekter koordineres, for at udnytte synergieffekterne og besparelserne ved en sammentænkning af den grønne forbindelse, byrumsforbedringerne og overfladeløsningerne for håndtering af regnvand. Det er derfor hensigtsmæssigt, at projekterne samtænkes og projekteres som ét samlet projekt.

Økonomi

Teknik- og Miljøforvaltningen estimerer på baggrund af rådgiverrapporten (jf. bilag 1) og ideoplægget (jf. bilag 4), at de samlede anlægsomkostninger er 34,1 mio. kr. Forbindelsen er opdelt i 10 delområder, som er prissat særskilt i rådgiverrapporten, hvilket giver mulighed for etapeopdeling af anlægsprojektet.

I Rådgiverrapporten er anlægsudgiften for grøn gang- og cykelforbindelse mellem Nørrebro og Utterslev mose 27 mio. kr., hvoraf 3,2mio. kr. er estimeret udgifter til uforudsete udgifter. De estimerede anlægsudgifter uden uforudsete udgifter er således 23,8 mio. kr.

Når anlægsprojektet skal anlægges, skal der til ovenstående anlægsudgifter (uden uforudsete udgifter) tillægges udgifter til rådgivning i forbindelse med projektering og udgifter til interne timer i forvaltningen til realiseringen af projektet under projektering og udførelse. Oveni dette beløb tillægges en omkostning til uforudsete udgifter på 15% (konkret projektspecifik vurdering). Dette gøres idet udfordringer i forbindelse med projektering og udførelse kræver flere ressourcer fra rådgiver og i forvaltningen samt af den udførende entreprenør. Slutteligt tillægges et risikotillæg på 10% (konkret projektspecifik vurdering).

Det samlede budget for anlæg af grøn gang- og cykelforbindelse mellem Nørrebro og Utterslev mose vil således være på i alt 34,1 mio. kr.

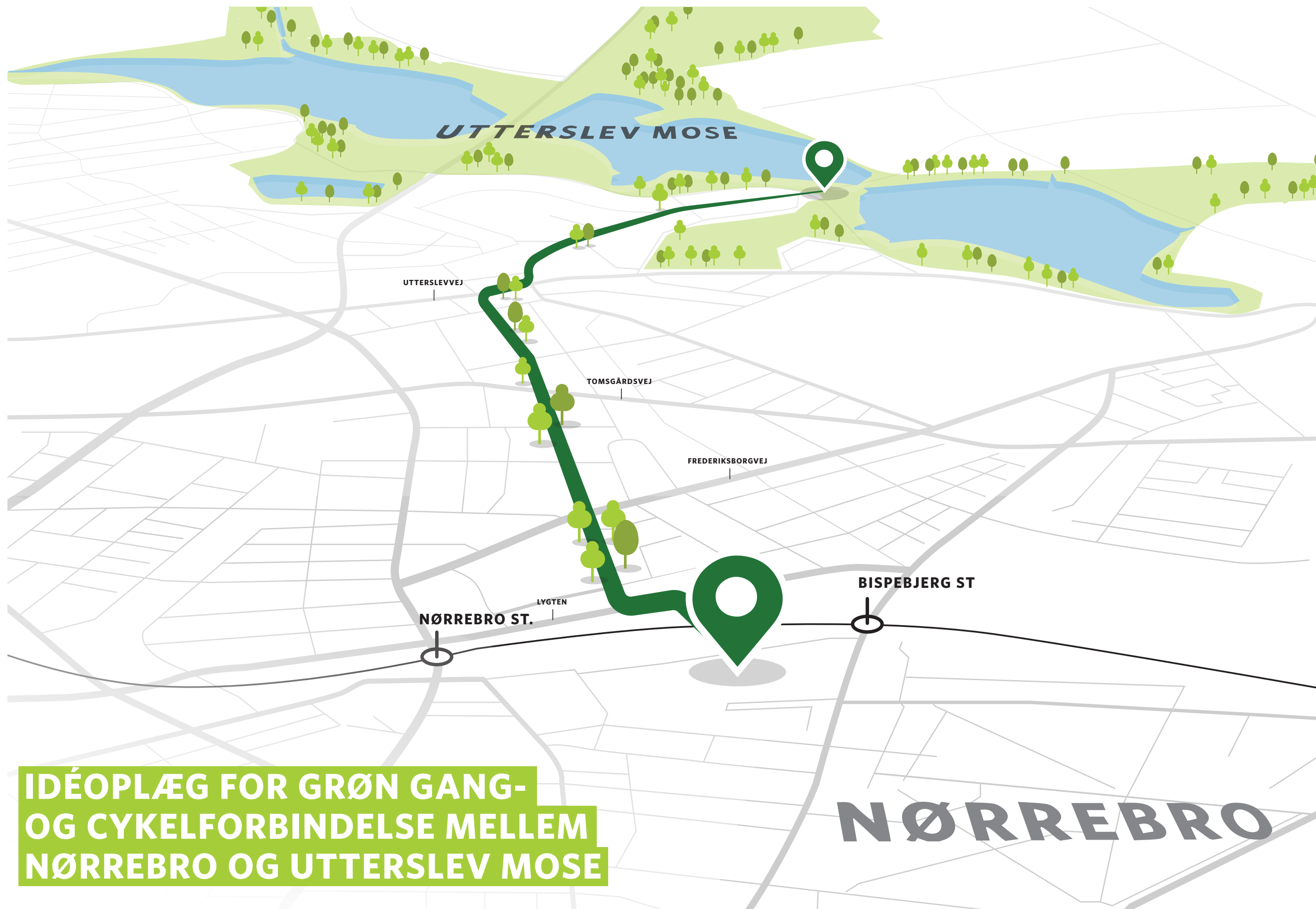
Teknik- og Miljøforvaltningen justerer ideoplægget og budgetnotatet forud for forhandlinger om Budget 2023 på baggrund af konklusionerne i den kommende skybrudsmasterplan for området, herunder om dele af anlægsøkonomien kan finansieres via takstmidler.

I forbindelse med udarbejdelse af budgetnotatet vil estimering af serviceudgifter til afledt drift blive kvalificeret.

Videre proces

Der udarbejdes et budgetnotat for etablering af en grøn cykel- og gangforbindelse fra Nordvestpassagen til Utterslev Mose til forhandlingerne om Budget 2023.

Peter Højer
Vicedirektør



01 INTRODUKTION

HOVEDGREB	
PROCES	
BAGGRUND: UDGANGSPUNKT FOR DEN GRØNNE FORBINDELSE	

02 DEN GRØNNE FORBINDELSE

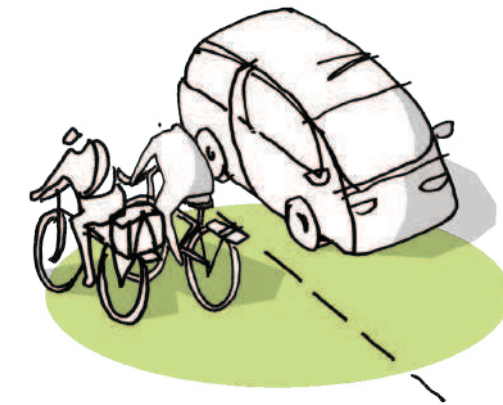
GENNEM FORSKELLIGE BYKVARTERSTYPOLOGIER	
VEJENS EGENART	
KONCEPTER FOR FORBINDELSEN	
DEN GRØNNE FORBINDELSE	
1. HORSEBAKKEN	
2. UTTERSLEV TORV	
3. VED A/B MØNTEN	
4. VED BIBLIOTEKET	
5. ERHVERVSKLYNGE, VEST	
5. ERHVERVSKLYNGE, ØST	
6. BOLIGER VED PROVSTEVEJ	
7. VED FREDERIKSBORGVEJ	
8. EMALJEHAVEN	
9. VED LYGTEN	

03 OPSUMMERING

OMLAGTE AREALER	
BEPLANTNING	
BELYSNING	
INVENTAR OG VEJVISNING	
PARKERING	
PRISOVERSLAG	
SAMLET PLAN	

S. 03

4
5
6



S. 13

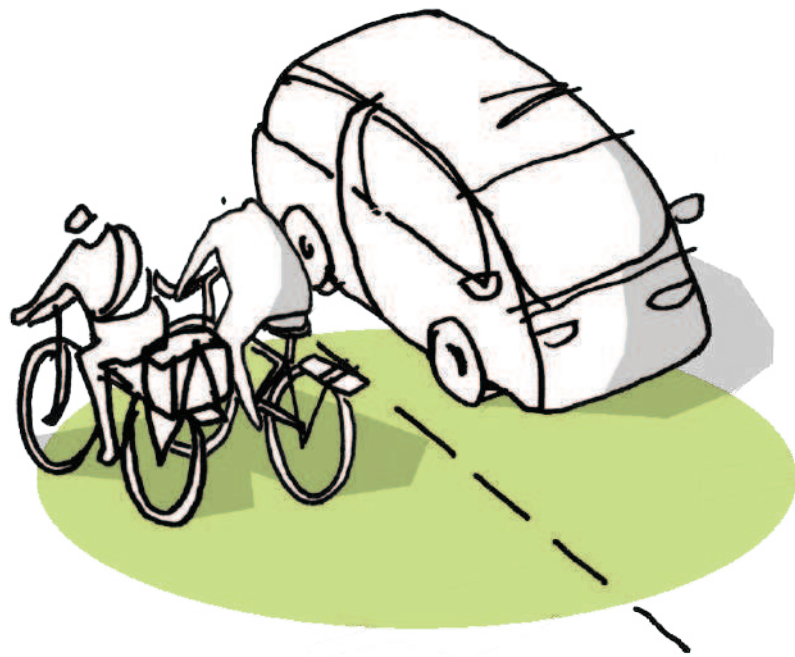
14
15
16
17
18
22
26
30
34
38
42
46
50
54



S. 58

59
60
61
62
63
64
65

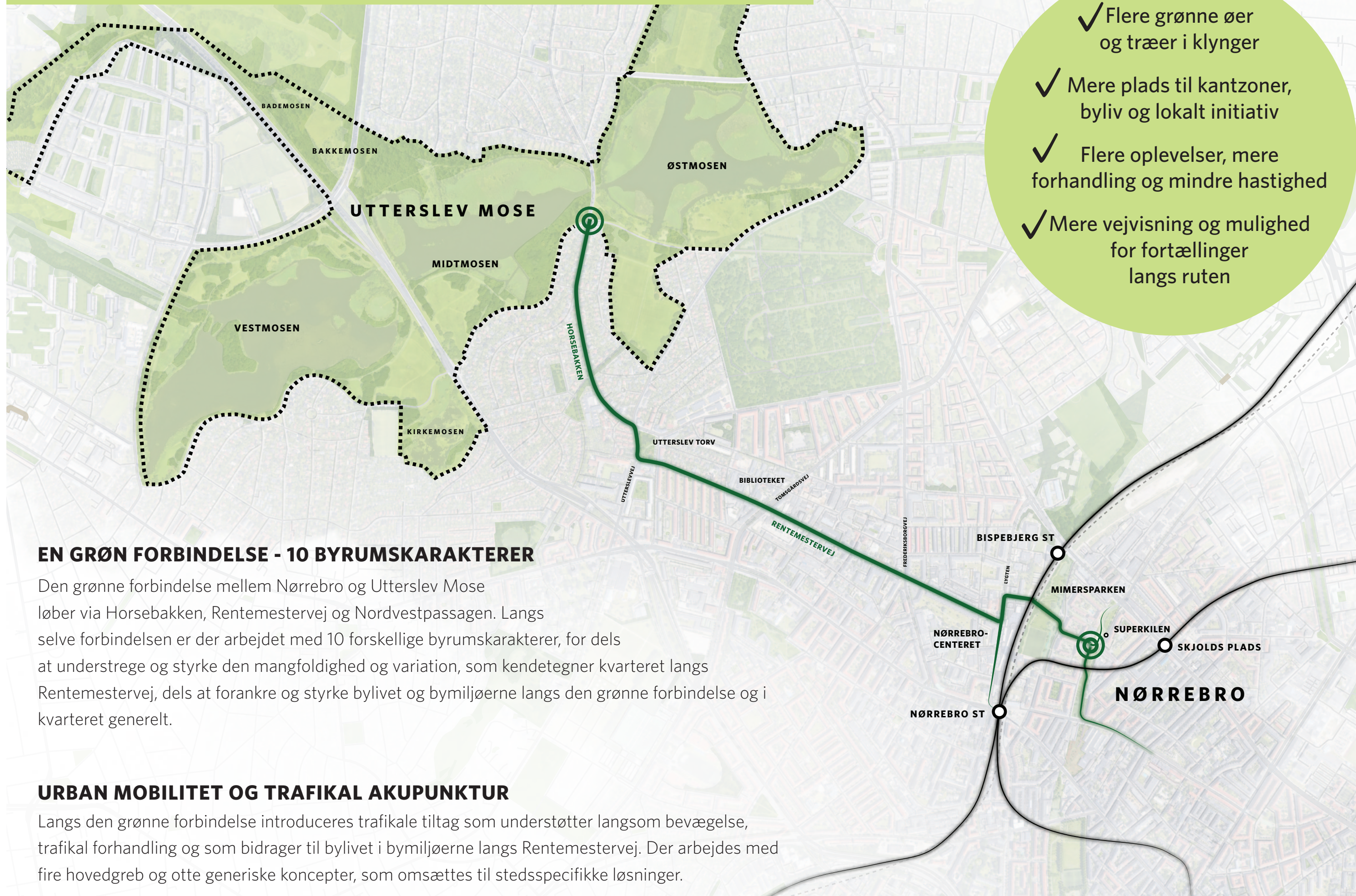




01 INTRODUKTION

**HOVEDGREB
BAGGRUND OG PROCES
UDGANGSPUNKT FOR DEN GRØNNE FORBINDELSE**

HOVEDGREB FOR DEN GRØNNE FORBINDELSE



- ✓ Flere grønne øer og træer i klynger
- ✓ Mere plads til kantzoner, byliv og lokalt initiativ
- ✓ Flere oplevelser, mere forhandling og mindre hastighed
- ✓ Mere vejvisning og mulighed for fortællinger langs ruten

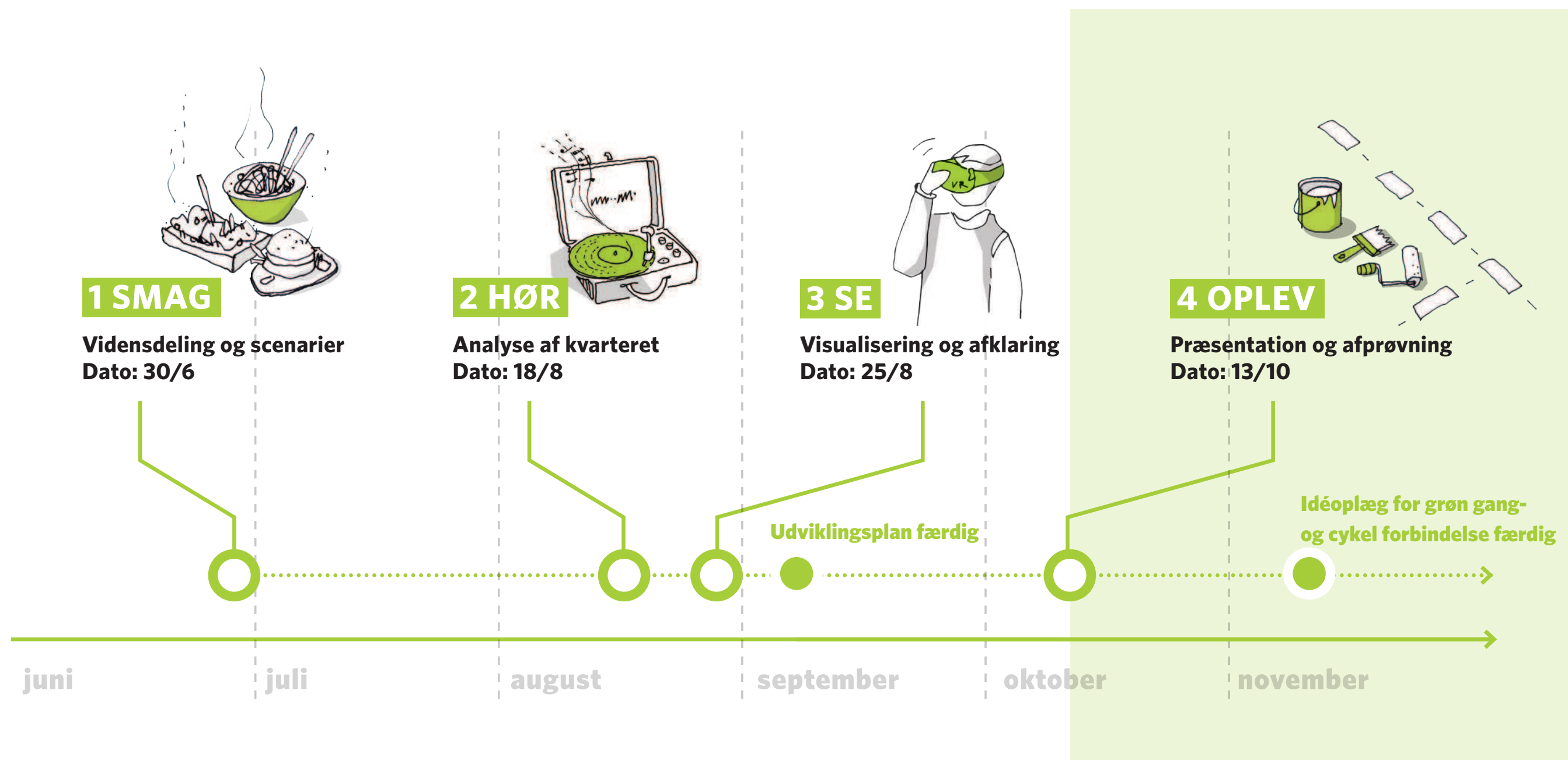
EN GRØN FORBINDELSE - 10 BYRUMSKARAKTERER

Den grønne forbindelse mellem Nørrebro og Utterslev Mose løber via Horsebakken, Rentemestervej og Nordvestpassagen. Langs selve forbindelsen er der arbejdet med 10 forskellige byrumskarakterer, for dels at understrege og styrke den mangfoldighed og variation, som kendetegner kvarteret langs Rentemestervej, dels at forankre og styrke bylivet og bymiljøerne langs den grønne forbindelse og i kvarteret generelt.

URBAN MOBILITET OG TRAFIKAL AKUPUNKTUR

Langs den grønne forbindelse introduceres trafikale tiltag som understøtter langsom bevægelse, trafikal forhandling og som bidrager til bylivet i bymiljøerne langs Rentemestervej. Der arbejdes med fire hovedgreb og otte generiske koncepter, som omsættes til stedsspecifikke løsninger.

PROCES



4 SAMTALER OM OG MED KVARTERET

Samtalerne med kvarteret har givet mulighed for at udarbejde en udviklingsplan, og et idéoplæg for den grønne forbindelse, der tager udgangspunkt i dialogen med kvarterets borgere og brugere.

Til de fire planlagte samtaler med kvarteret er både beboere, brugere og repræsentanter fra erhvervslivet

inviteret og repræsenteret. Derved er forskellige indgangsvinkler blevet belyst og diskuteret i fælleskab og klare holdninger til hverdagens behov og brugsmønstre, kvarterets udfordringer og kvaliteter er blevet tydeliggjort.

Alle samtaler har generelt været præget af stor fælles enighed, god og konstruktiv dialog og harmoni i feedback.

Hvor der er spurgt ind til konkrete tiltag er opbakning og/eller fravalg foretaget med et stærkt fælles mandat.

Det er således kendetegnende for samtalerne at konklusionerne fra hver samtale i høj grad har været med til at præge og sætte kurs for både udviklingsplanen og idéoplæggets anbefalinger.

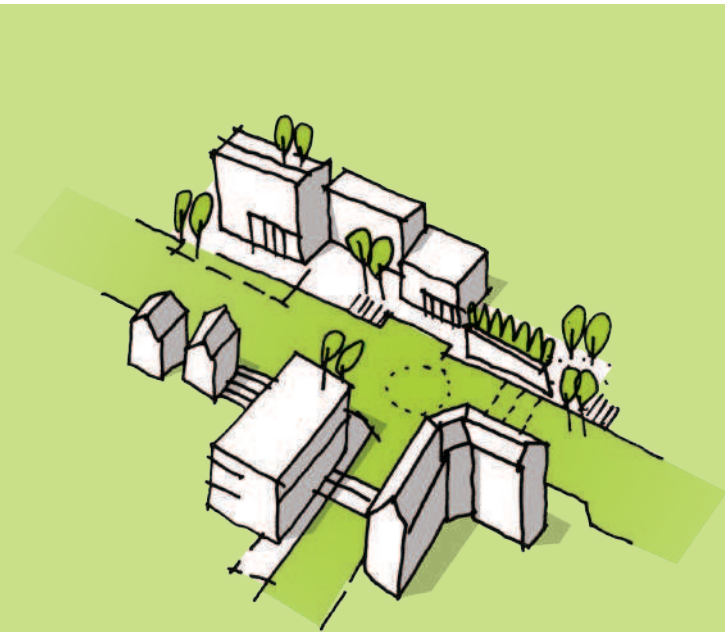
BAGGRUND

På baggrund af budgetnotat fra august 2020 vedrørende Foranalyse af en grøn cykel- og gang forbindelse mellem Nørrebro og Utterslev Mose via Nordvestpassagen og Rentemestervej, er det følgende idéoplæg udarbejdet.

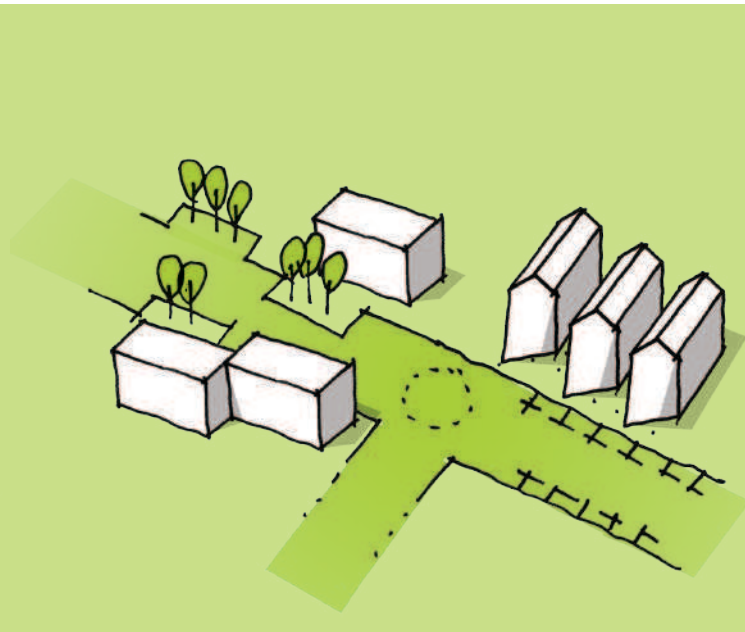
Idéoplægget tager udgangspunkt i Udviklingsplan for Industri kvarteret langs Rentemestervej, som er udviklet i efteråret 2021, og baserer sig på planens dialogproces med borgere og brugere samt planens analyser og anbefalinger. Derudover er der udarbejdet en række tekniske foranalyser for Rentemestervej, som ligger som bilag til idéoplægget.

Fra arbejdet og processen med udviklingsplanen tages fire hovedkonklusioner med videre til at danne udgangspunkt for arbejdet med idéoplægget for den grønne forbindelse.

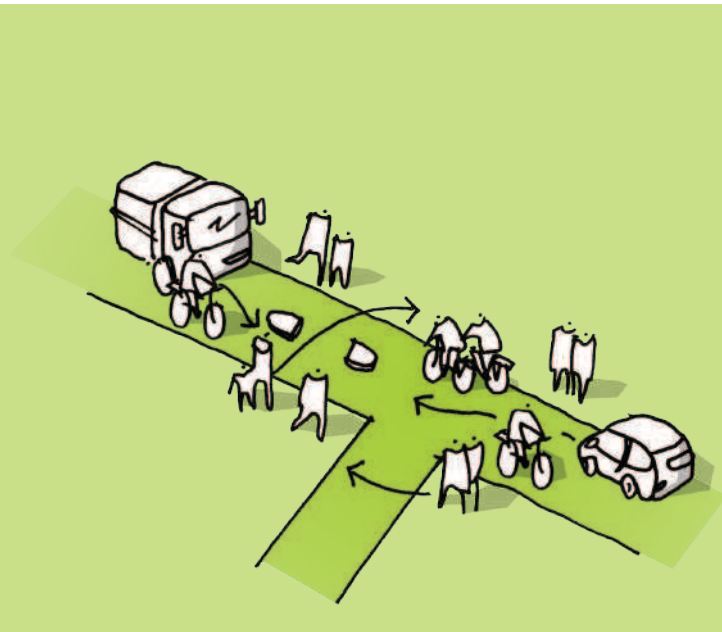
Hver af de fire konklusioner og anbefalinger er kort opsummeret på de efterfølgende sider.



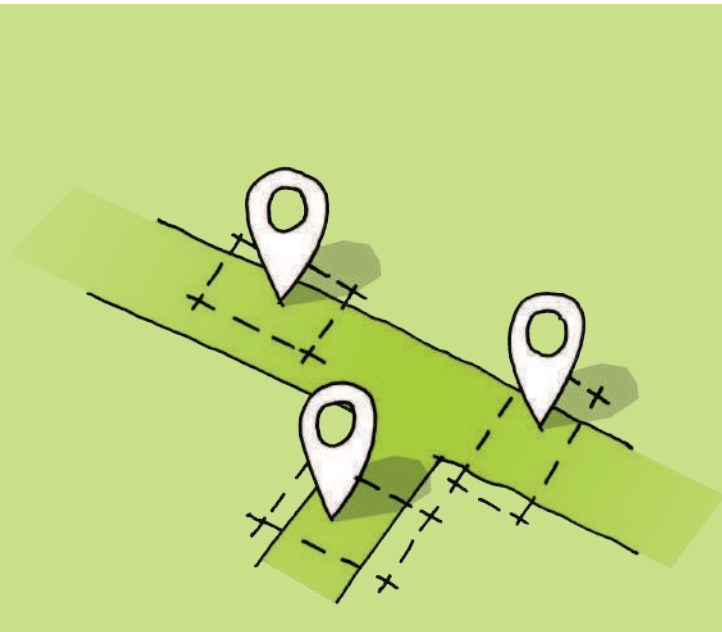
**VARIATION OG
MANGFOLDIGHED**



**VEJKARAKTERER
OG BYMILJØER**



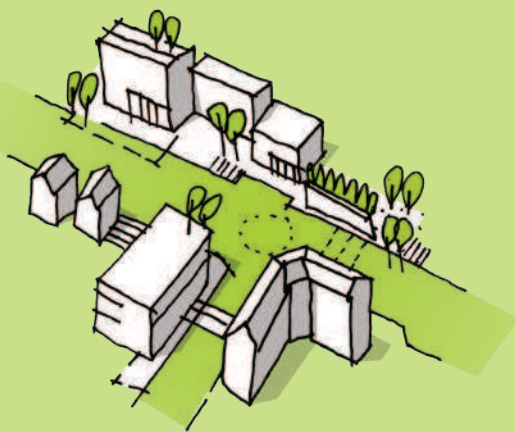
**URBAN MOBILITET
I KVARTERET**



**TRAFIKAL
AKUPUNKTUR**

VARIATION OG MANGFOLDIGHED

Konklusioner og anbefalinger fra Udviklingsplanen



KARAKTERISTIKA

UDVIKLING OVER TID OG UDEN MASTERPLAN

Industri kvarteret langs Rentemestervej har en varieret og mangfoldig karakter, som kommer til udtryk i en udvikling over tid, i bygningernes egenart og uderummenes omfang, placering og udtryk, og i en funktionssammensætning som blander boliger, erhverv, kultur og sociale tilbud, borgere og brugere.

Kvarteret er ikke resultatet af en større plan, men af en udvikling drevet af et funktionelt behov, hvor hver enkelt m² har været praktisk og rationelt udnyttet for at dække helt konkrete behov i det tidligere industri kvarter.

KVALITETER

STOR VARIATION OG MANGFOLDIGHED

- Udviklingsplanen bør fastholde de følgende kvaliteter:
- Kvarterets særegne bymiljøer med høj funktionsblanding, lag på lag med forsider, bagsider, overgange og adgange mellem offentlig og privat.
- Kvarteret som et dynamisk industri kvarter, der tiltrækker små iværksættere og let industri.
- Kvarterets fysiske strukturer, som sikrer variation i udtryk, skala, volumener og rum.
- Kvarterets unikke karakter med tydelig udvikling over tid og industrielle aftryk på bygninger og rum.

UDFORDRINGER

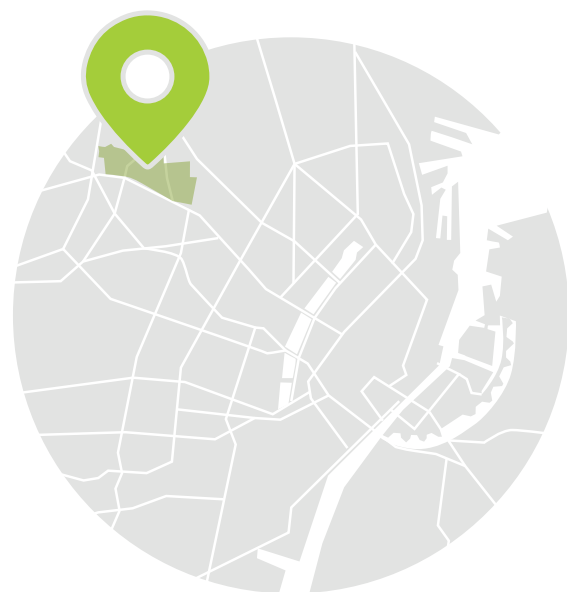
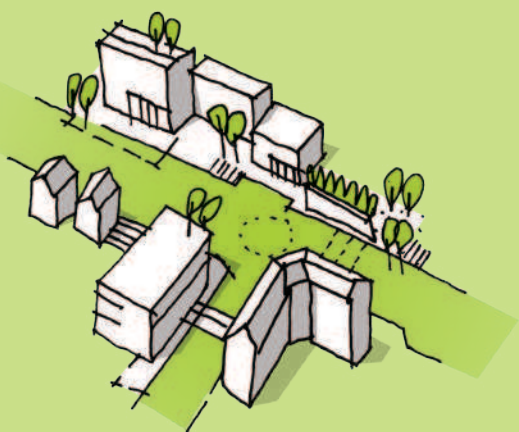
UHENSIGTSMÆSSIG UDVIKLING OG TRAFIKALE MØNSTRE

Udviklingsplanen bør adressere de følgende udfordringer:

- Nye bebyggelser, hvor der ikke arbejdes med at forstå kvarterets karakteristika, men i stedet ryddes op og strømlines efter model "karreby".
- Funktionsblanding mellem bolig og erhverv og hvordan den rette balance sikres i fremtiden.
- Behovet for lokalt ejerskab, fælleskab og adgang til grønne frirum.
- Karakteren og kvaliteten af de offentlige rum.
- Kvarterets overordnede trafikale strukturer og mønstre.

VARIATION OG MANGFOLDIGHED

Konklusioner og anbefalinger fra Udviklingsplanen



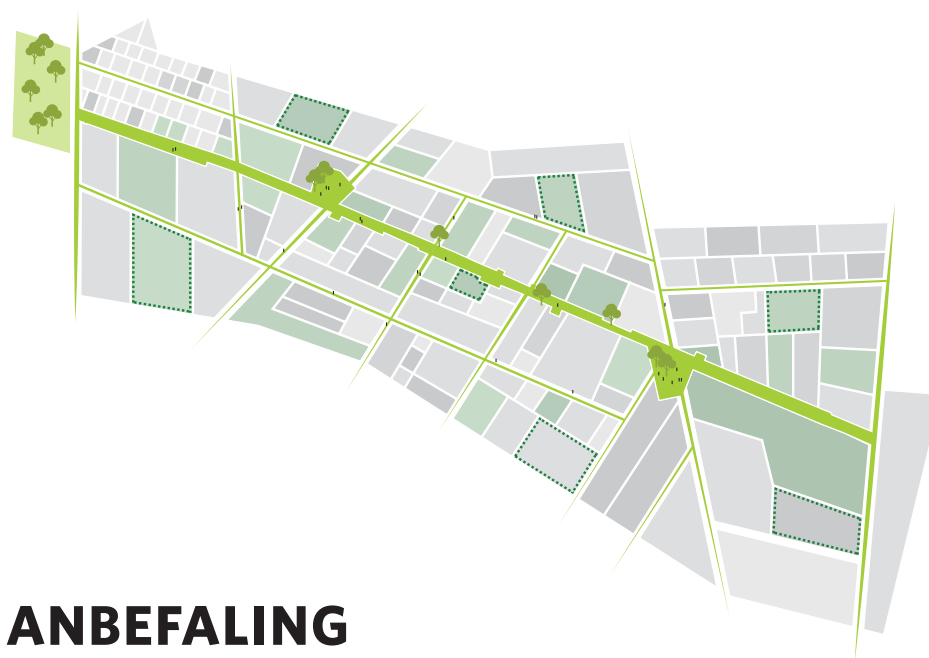
ANBEFALING

BYKVARTER 2.0

Kvarterets kvaliteter og mangfoldighed skal sikres og der skal arbejdes fokuseret med funktionsblanding i nybyggeri og renovering i kvarteret.

Udviklingsplanen peger på, hvordan en fortsat udvikling af kvarteret kan fastholde det unikke og det blandende kvarter, gennem fokus på bymiljøer, fastholdelse af erhverv, nyt byggeri og urban mobilitet i kvarteret.

Konkrete principper for udvikling af kvarteret indskrives i lokalplanrammerne, så den høje funktionsblanding og mangfoldigheden i egenart og tidsdybde, på tværs af kvarteret, sikres.



ANBEFALING

BÆREDYGTIGT KVARTER

Ny udvikling i kvarteret skal ske med blik for bevaring, opgradering og genanvendelse af de fysiske rammer. Sideløbende skal der sikres et fokus på social bæredygtighed, hvor også funktioner og brugere så vidt muligt fastholdes i kvarteret.

Udviklingsplanen peger på, hvordan en fortsat udvikling af kvarteret skal tage udgangspunkt i genanvendelse af bygninger til nye formål og sikre, at kvarteret er til at vokse og udvikle sig i - både som erhvervsdrivende iværksætter og som beboer - over et helt liv.



ANBEFALING

BRUGBART KVARTER

Bymiljøerne i kvarteret skal sikre plads til - og mulighed for private initiativer og ejerskab i den lille skala.

Bymiljøerne har en afgørende rolle at spille for kvarterets sociale sammenhængskraft. Her spiller funktioner og brugere sammen med bygninger og byrum og skaber fokuspunkter for byliv og bynatur, med plads til udfoldelse, lokalt ejerskab, fællesskab og engagement - i hverdagen, weekenden og året rundt.

Udviklingsplanen peger på, hvordan en fortsat udvikling af kvarteret kan tilgodese bymiljøer på tværs af kvarteret og på tværs af brugere og funktioner; erhverv, boliger, kultur-, sociale- og uddannelsesinstitutioner.

VEJKARAKTERER OG BYMILJØER

8 byrumskarakterer langs Rentemestervej

I Udviklingsplanen anbefales det at Rentemestervej som helhed bør fremstå som et forløb af særlige karakterer, der tilsammen understøtter vejens bymiljøer og tegner den samlede oplevelse og karakter af vejen.

De delkarakterer, som præger Rentemestervej i dag bør dyrkes, styrkes og præciseres, så kvarterets særlige variation og mangfoldighed i brugere, funktioner og egenart også understøttes som oplevelse langs Rentemestervej.



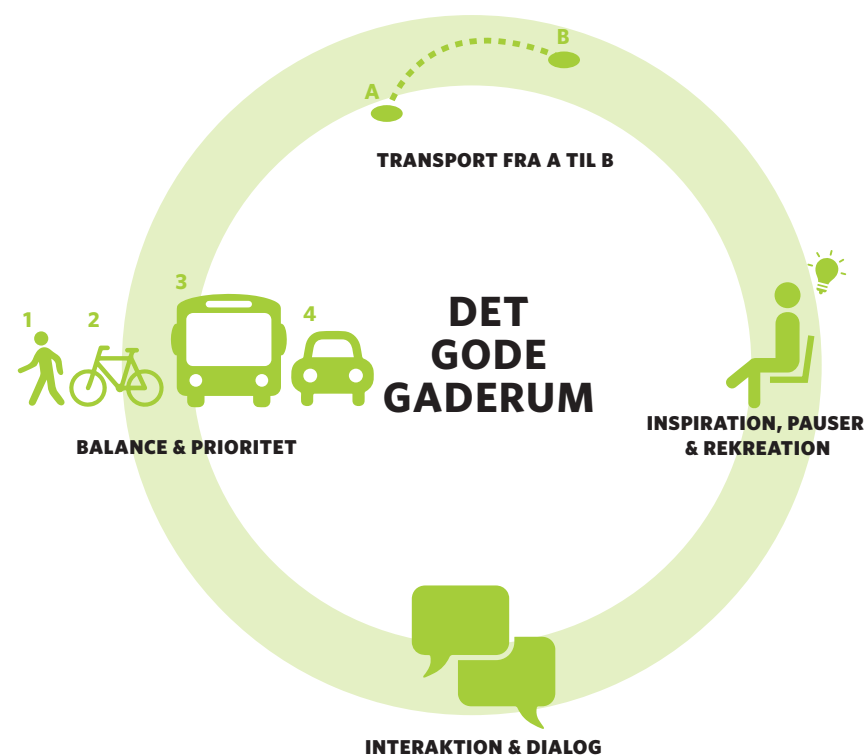
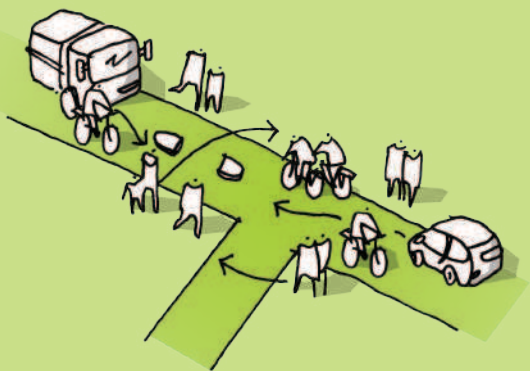
Bymiljøerne i kvarteret bør være områder, hvor både fællesskabet, bylivet, og bynaturen dyrkes og styrkes. Her bør skabes plads til det private initiativ og det lokale fællesskab, uden at det fra kommunalt hold programmeres og planlægges.

Bymiljøerne bør således udgøre hovedfortællingen om kvarteret og dets mangfoldighed og variation.

URBAN MOBILITET I KVARTERET

Bylivet og byrummet i fokus

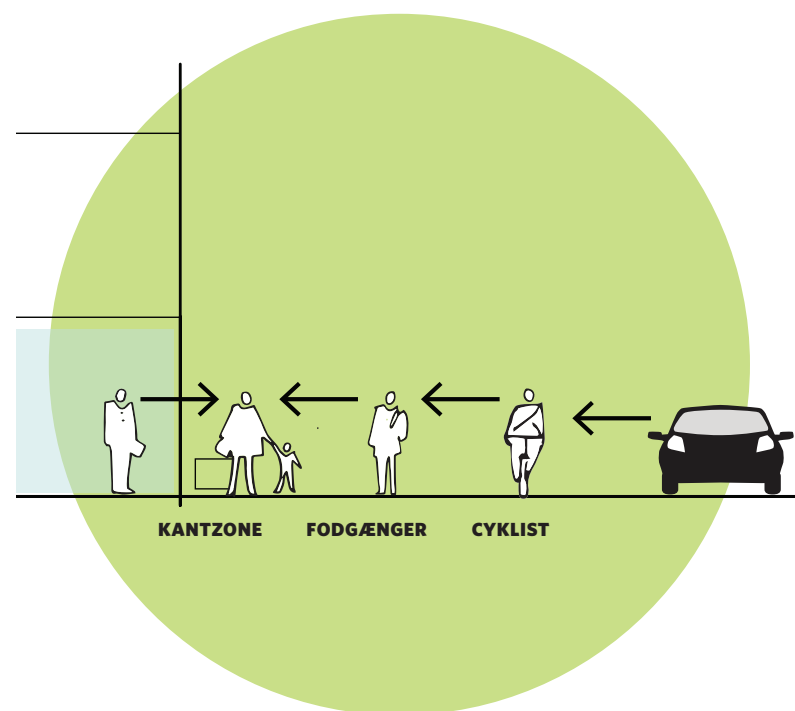
I Udviklingsplanen anbefales det at der på Rentemestervej arbejdes med urban mobilitet, med fokus på forbedring af trafiksikkerheden, hvor hastigheden nedsættes og den forhandlende trafikultur, som kendetegner kvarteret fastholdes.



FORHANDLING OG LAV HASTIGHED

Urban mobilitet er en trafikal tilgang, hvor der, med udgangspunkt i den menneskelige skala og hastighed, arbejdes med den trafikale oplevelse af byens rum.

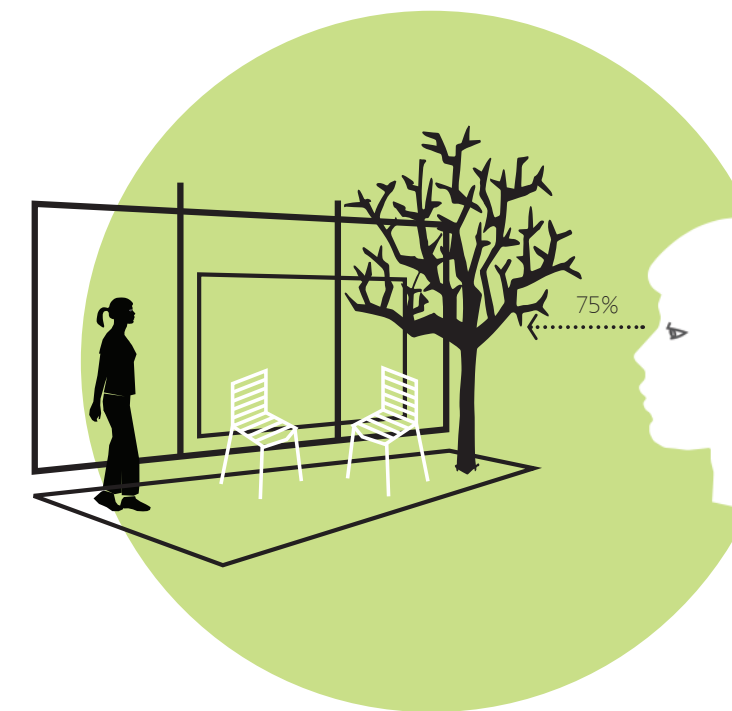
Der gås ikke på kompromis med trafiksikkerhed, men i forhold til klassisk trafikoptimering af flow og fremkommelighed prioriteres her forhandling, langsom bevægelse og mulighed for ophold, inspiration og interaktion.



PRIORITER FODGÆNGERE OG CYKLISTER

Fodgængere og cyklister udgør kernen i byens liv og et godt gaderum – byens vigtigste hverdagsrum - er indrettet så det tilgodeser bevægelse med 5-20 km i timen. Det betyder høj detaljeringsgrad, variation i byrummet og en infrastruktur, som naturligt inviterer til langsom bevægelse.

Det gode byrum giver, udover mulighed for bevægelse fra A til B, også mulighed for pauser og ophold, inspiration og interaktion med bygninger, natur og andre mennesker.



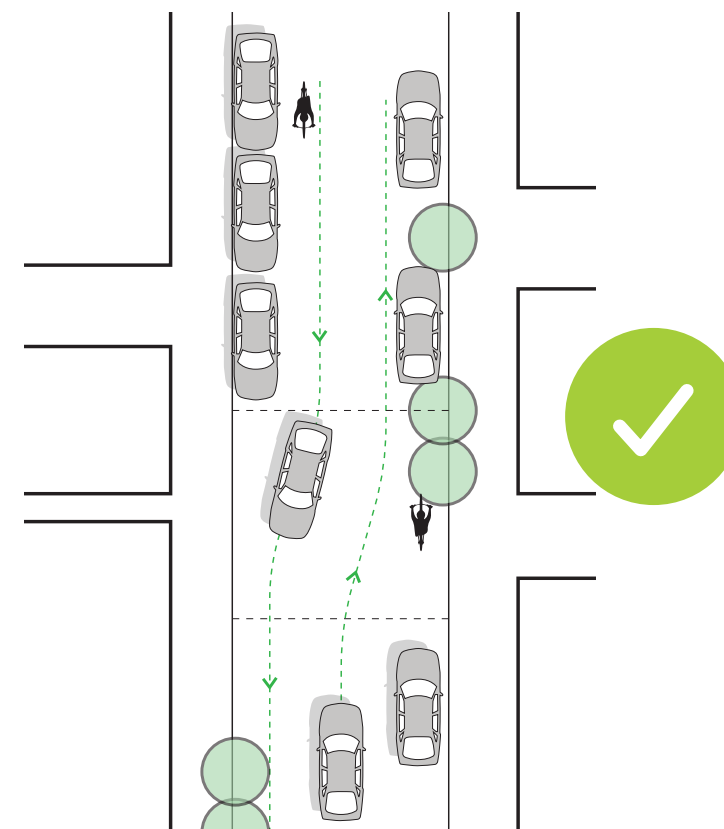
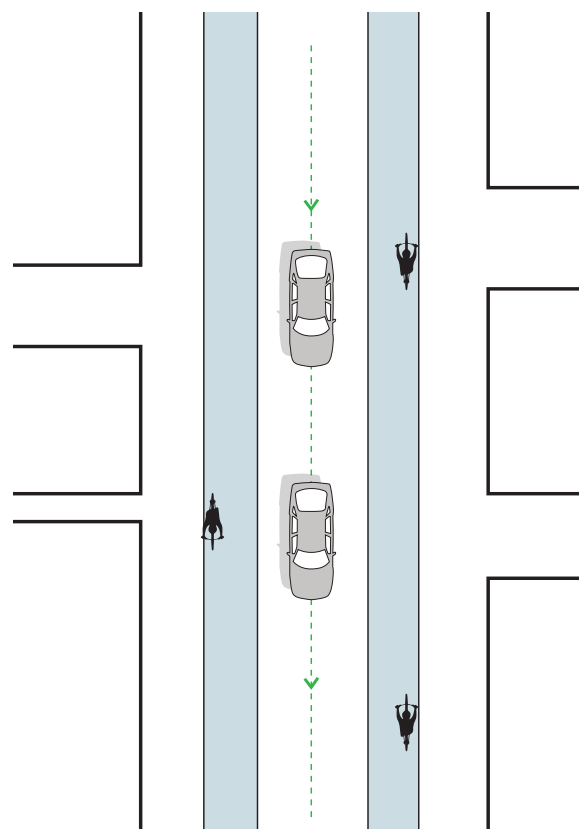
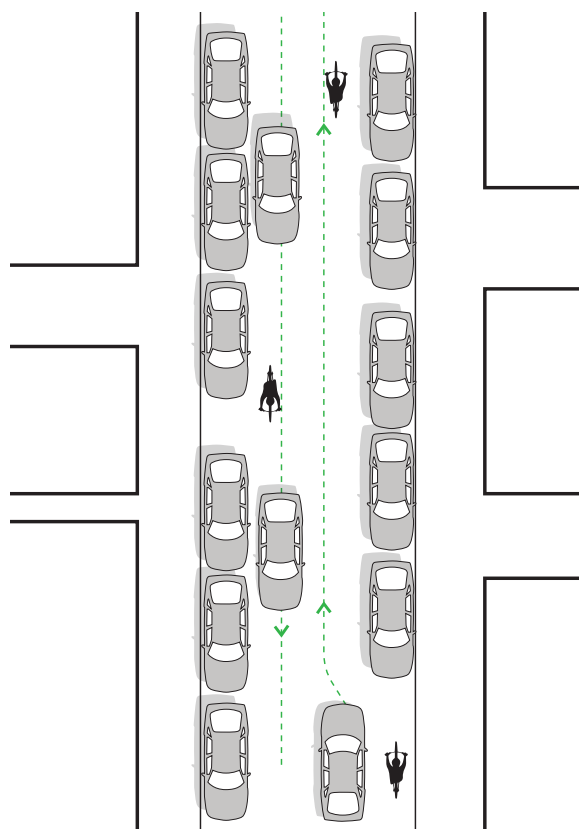
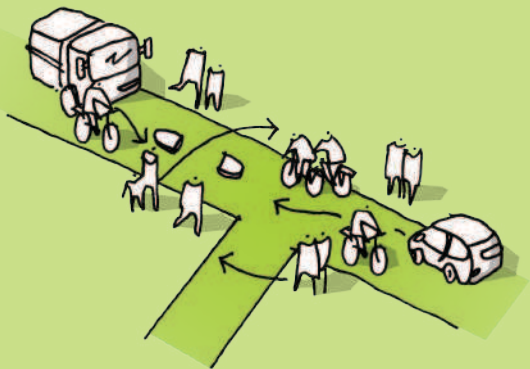
SANSER OG BEHOV FOR STIMULI

Når vi bevæger os i byen bruger vi vores sanser til at afkode de indtryk vi får. Synssansen udgør op mod 75% af alle vores indtryk og derfor bliver stueetagen og det liv som udspiller sig i øjenhøjde afgørende for vores oplevelse af byen rum.

Når vi modtager positive stimuli fra byens rum, så bliver vores adfærd også påvirket - vi stoler i højere grad på de mennesker vi møder og er mere villige til at interagere.

URBAN MOBILITET I KVARTERET

Bevægelse på byrummets præmisser



EKSISTERENDE SITUATION

- Mange parkeringspladser
- Høj fleksibilitet i anvendelse
- Alle trafikanter på lidt plads
- Lav trafiksikkerhed
- Oplevelse af utryghed i trafikken
- Dårlig plads til forhandling
- Fokus på transport, ikke plads til byliv eller bynatur
- Ringe tilgængelighed

ENSRETTET MED CYKELSTI

- Bedre fremkommelighed langs vejen
- Cykelsti for cykler
- Højere trafiksikkerhed
- Ingen plads til parkering
- Ensretning af biltrafik
- Hurtigere kørsel på både cykelsti og kørebane
- Bevægelse på tværs af gaden mindskes
- Fokus på transport, ikke plads til byliv eller bynatur

URBAN MOBILITET MED FORHANDLING

- Lavere hastighed
- Højere trafiksikkerhed
- Plads til byliv og ophold
- Bevægelse på tværs
- Plads til vejbede og træer
- Bredere kørebane
- Reduktion i parkeringspladser
- Ikke prioriteret bane for cykler

TRAFIKAL AKUPUNKTUR

11 trafikale nedslag langs Rentemestervej

I Udviklingsplanen anbefales det at der på Rentemestervej arbejdes trafikale nedslag fremfor en total omlægning af hele vejens forløb.

De bløde trafikanter bør prioriteres og forholdene for fodgængere og cyklister bør forbedres, så der både er plads til gode oplevelser og god fremkommelighed.

Mønstrene med tung trafik bør håndteres så bymiljøerne domineres mindst muligt af trafik, samtidig med at erhvervets behov for adgang og varelevering ikke tilsidesættes.

Parkering bør bevares så vidt muligt, men enkelte steder vil der ske reduktioner som følge af de foreslåede tiltag.



TRAFIKALE GREB

- Optimering af kryds
- Hævet flade
- Sivegade



02 DEN GRØNNE FORBINDELSE

EGENART
KONCEPTER FOR DEN GRØNNE FORBINDELSE
10 NEDSLAG

GENNEM FORSKELLIGE BYKVARTERSTYPOLOGIER



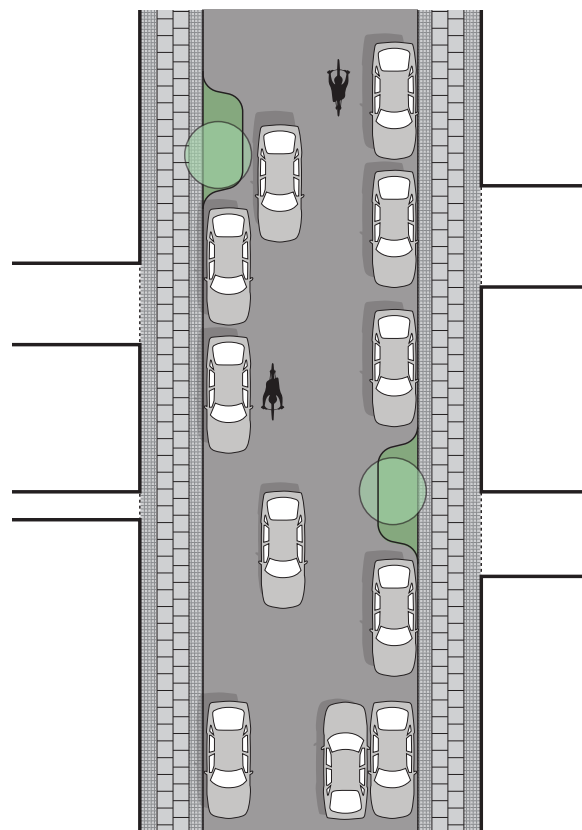
Den grønne forbindelse er en kobling mellem Nørrebro og Utterslev Mose, som styrker Københavnerens adgang til grønne områder i byen.

Forbindelsen er samtidig en oplevelsesrig rute igennem nogle af byens forskellige bykvarterstypologier - fra de klassiske brokvarterer på Nørrebro, over industrikvarteret langs Rentemestervej og dets særegne karakter, til villakvarterenes markante skift i skala, rytme og lavere intensitet til mosens grønne og rekreative karakter.

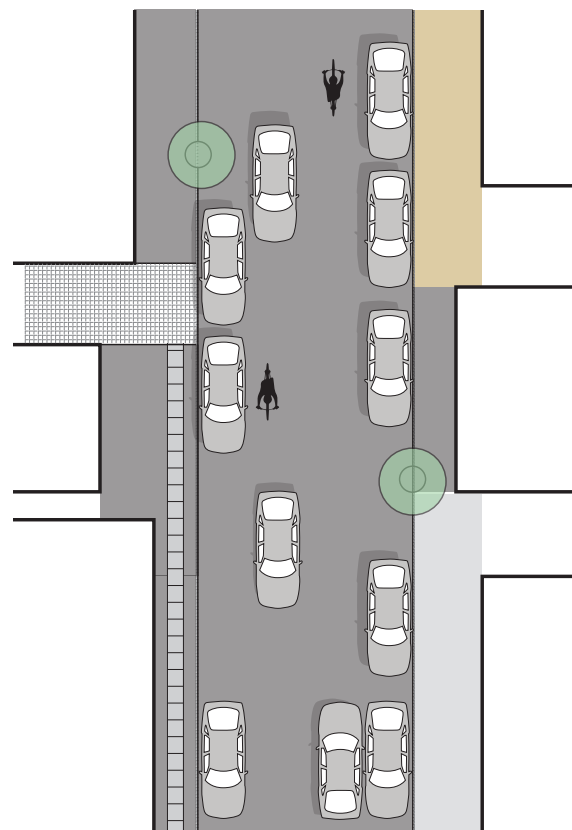
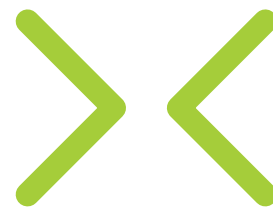
VEJENS EGENART

Særligt for Rentemestervej gælder det at der i dag er en særegen karakter, hvor skift belægninger og byrumsudstyr, tilgang til overgange, materialer og beplantning varierer igennem hele vejens længde.

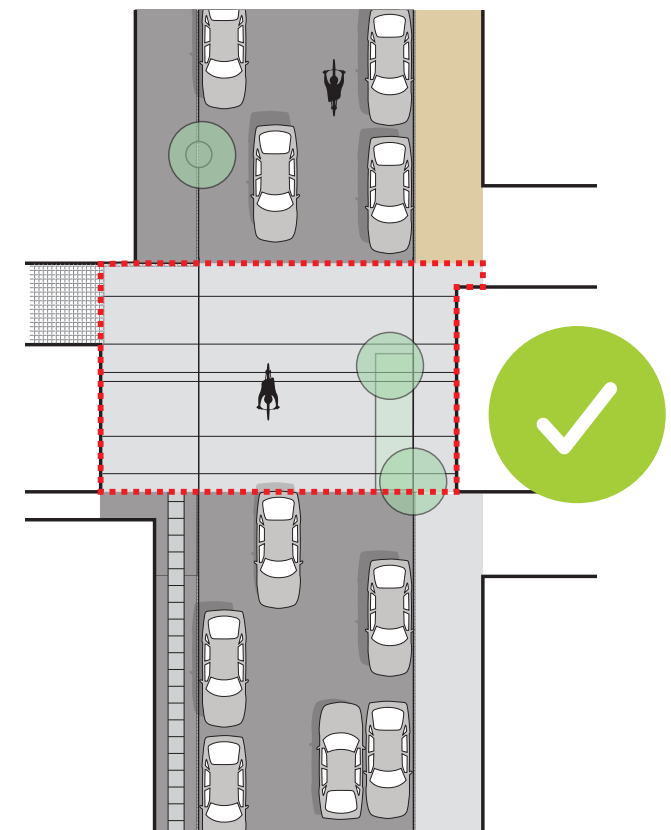
Det er ønsket at understøtte denne karakter ved ikke at introducere greb eller tilgange som implementerer den klassiske Københavneridentitet i hele vejens længde, men som istedet understøtter og fastholder bymiljøer og vejens meget stedsspecifikke egenart.



**KLASSISK
KØBENHAVNERIDENTITET**



**SÆREGEN KARAKTER
LANGS RENTEMESTERVEJ**



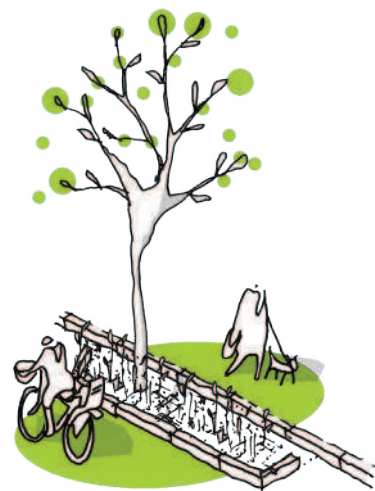
DEN GRØNNE FORBINDELSE
Fastholdelse af vejens egenart

KONCEPTER FOR FORBINDELSEN



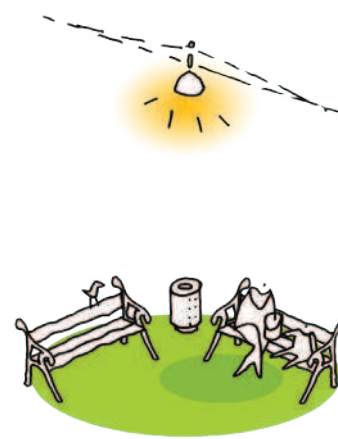
PLADS TIL LOKALT INITIATIV

Langs forbindelsen arbejdes der med at skabe bedre og mere plads til kantzoner og dermed plads til lokalt initiativ og ejerskab, som understøtter et aktivt byliv med mulighed for ophold og uformelle møder.



NYE GADETRÆER OG VEJBEDE

Langs forbindelsen arbejdes der med at etablere vejbede og gadetræer, for at understøtte bynatur, biodiversitet, klimatilpasning og oplevelsen af en grøn forbindelse.



KØBENHAVNER-SIGNATUR

Langs forbindelsen arbejdes der med Københavner-signatur i gennemgående belysning med Københavnerlampen samt med introduktion af Københavnerbænken og affaldsbeholder.



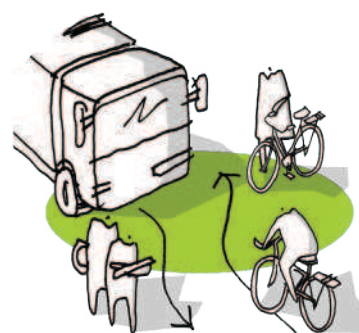
INDUSTRIELT UDTRYK

Langs forbindelsen arbejdes der med at understøtte det industrielle udtryk med funktionelle og "praktiske" belægninger som asfalt og beton, der inviterer til fleksibel anvendelse.



BEDRE OG TRYGGE KRYDS

Langs forbindelsen arbejdes der med at forbedre tryghed og flow i vejryds, så fodgængere og cyklister tilgodeses og prioriteres. Her etableres bl.a. heller og angivelse af cykelsti.



FLERE FORHANDLINGSRUM

Langs forbindelsen arbejdes der med lav hastighed og forhandlingsrum, hvor der i vejprofilet sikres lidt ekstra plads, der tillader møde eller passage, f.eks. ved at friholde et par parkeringspladser.



SIVEGADE OG HÆVET FLADE

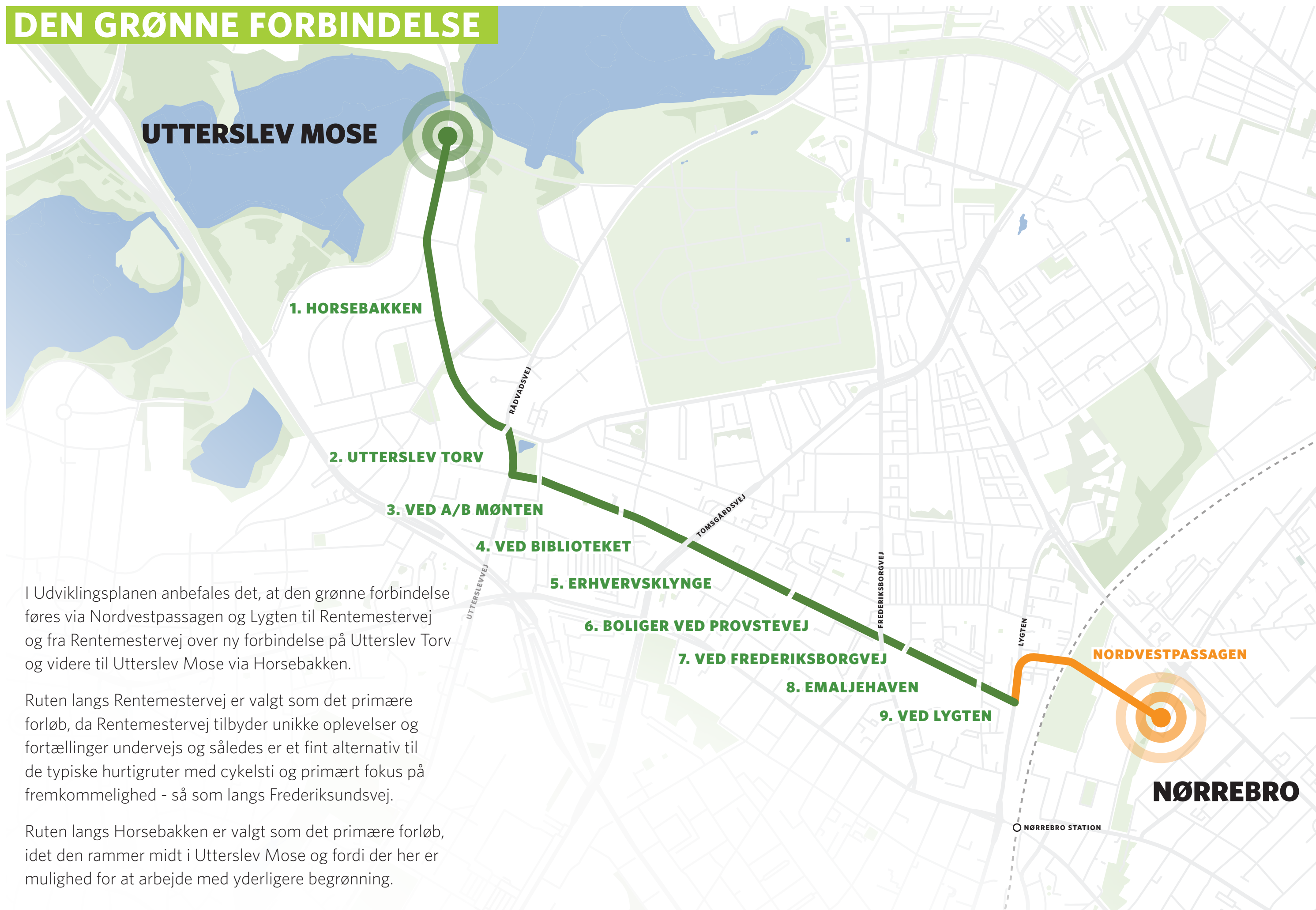
Langs forbindelsen arbejdes der med hævede flader, der understøtter lav hastighed, tilgodeser ophold og krydsning af gaden, er tilrettelagt for lette trafikanter og adskiller forbindelsen fra de øvrige veje.



INGEN SKRÅPARKERING

Langs forbindelsen arbejdes der med at omlægge al skråparkering til længdeparkering for at skabe tryghed for specielt cyklister og samtidig skabe mere plads til fortov og kantzoner.

DEN GRØNNE FORBINDELSE

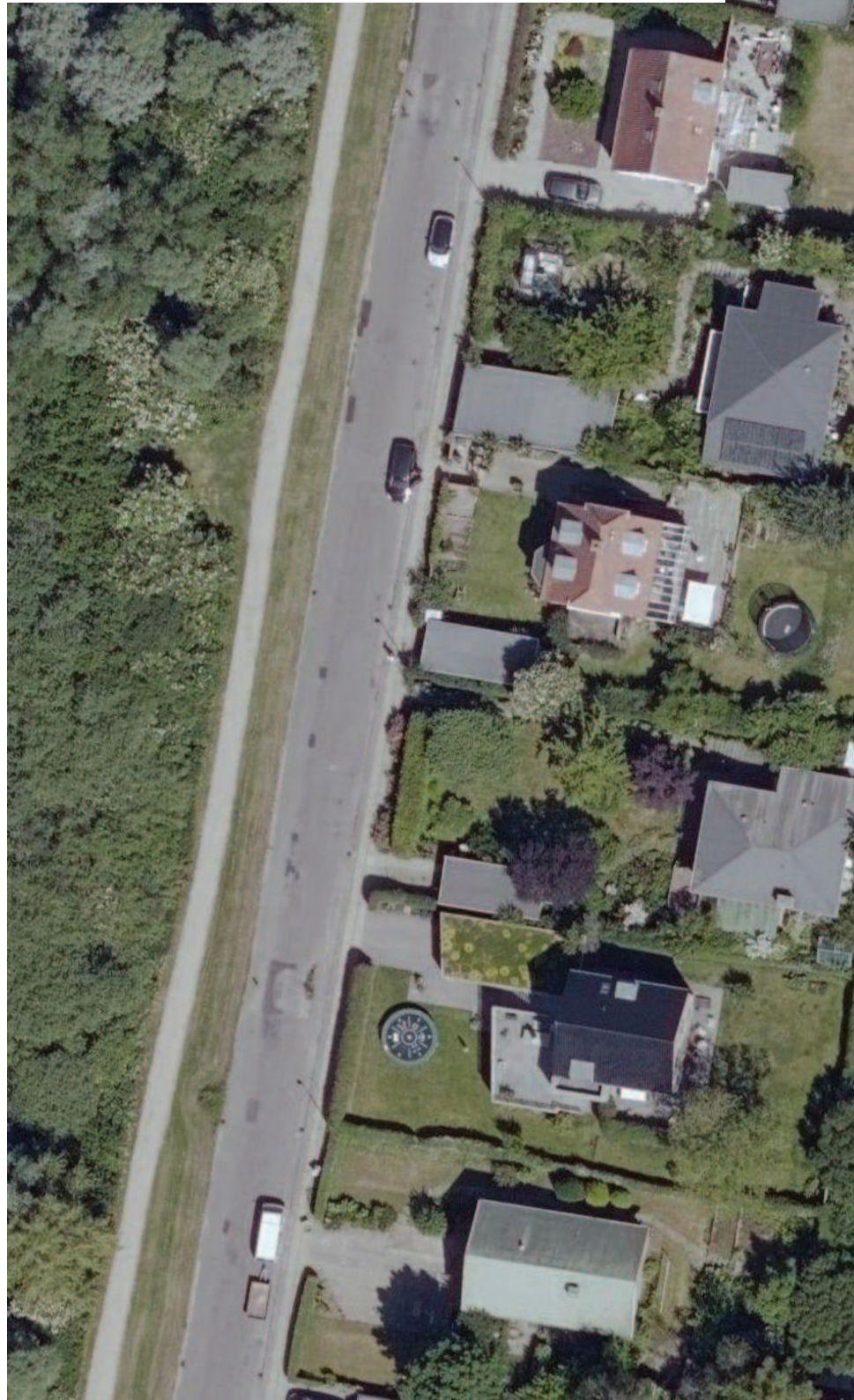


I Udviklingsplanen anbefales det, at den grønne forbindelse føres via Nordvestpassagen og Lygten til Rentemestervej og fra Rentemestervej over ny forbindelse på Utterslev Torv og videre til Utterslev Mose via Horsebakken.

Ruten langs Rentemestervej er valgt som det primære forløb, da Rentemestervej tilbyder unikke oplevelser og fortællinger undervejs og således er et fint alternativ til de typiske hurtigruter med cykelsti og primært fokus på fremkommelighed - så som langs Frederiksundsvej.

Ruten langs Horsebakken er valgt som det primære forløb, idet den rammer midt i Utterslev Mose og fordi der her er mulighed for at arbejde med yderligere begrønning.

1. HORSEBAKKEN



På Horsebakken fremstår vejstrækningen mellem Utterslev Torv og mosen lang og ensformig, uden gadetræer eller vejbede. Der er sporadisk parkering på begge sider af vejen.

Der er plads til grønne tiltag uden at gå på kompromis med fremkommelighed eller trafiksikkerhed.



LUFTFOTO FRA 23/6 2019

EKSISTERENDE FORHOLD - 1:500

1. HORSEBAKKEN - FORSLAG

Belægning	----
Bepantning	263.000 kr
2-3 nye træer	
36 m² plantebed, inkl. 24 m kantsten	
Inventar	----
Belysning	----
Total sum:	263.000 kr



1. HORSEBAKKEN - FORSLAG



Principforslag for vejbed x 4	1.052.000 kr
2 vejvisningsskilte	10.000 kr
Belysning	261.000 kr
Udskiftning af armatur	
Projektering og byggeplads administration (15%)	198.500 kr
Udforudsete udgifter, byggeplads, jordarbejde (15%)	198.500 kr
Total sum:	1.720.000 kr

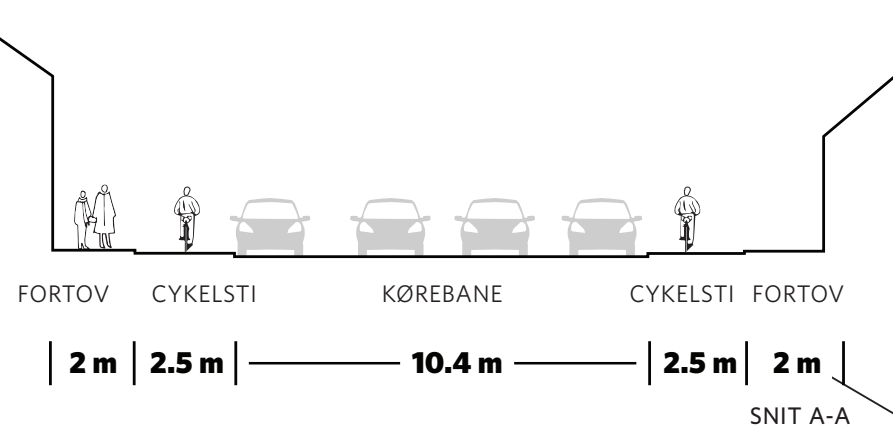
1. HORSEBAKKEN - TRAFIKALE TILTAG

Bede etableres langs kantstenen skiftevis i den ene og den anden vejside, hvilket fortsat tillader en tilstrækkelig bred kørebane til afvikling af trafik i begge retninger. Placeringen tilpasses sideveje og indkørsler, så parkeringen påvirkes mindst muligt. Cykelstier og fortove påvirkes ikke.

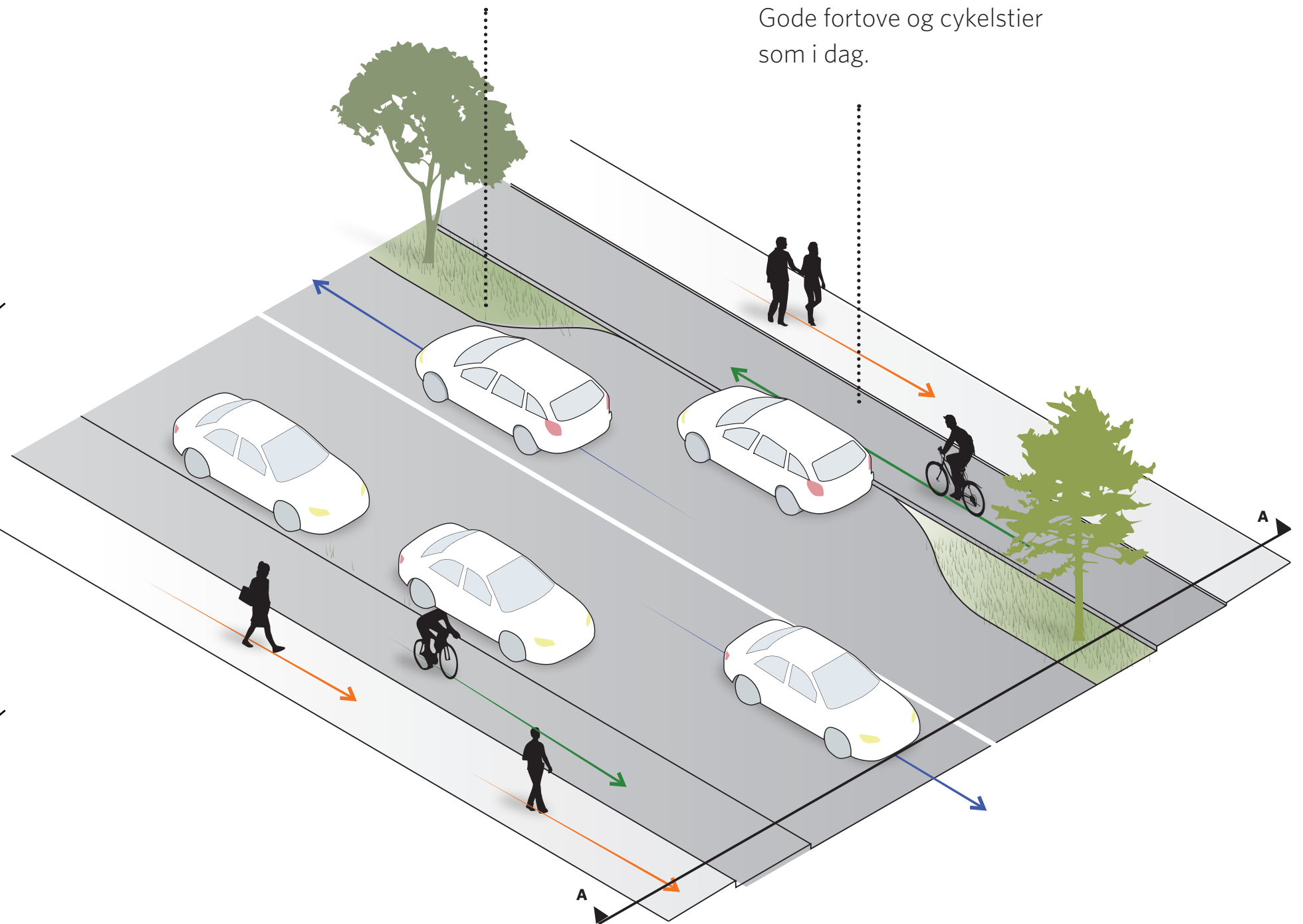
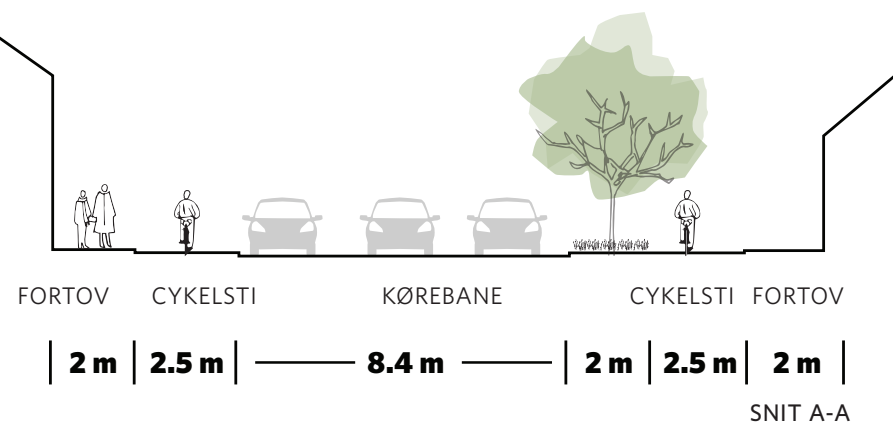
Nye plante og gadetræer langs Horsebakken

Gode fortove og cykelstier som i dag.

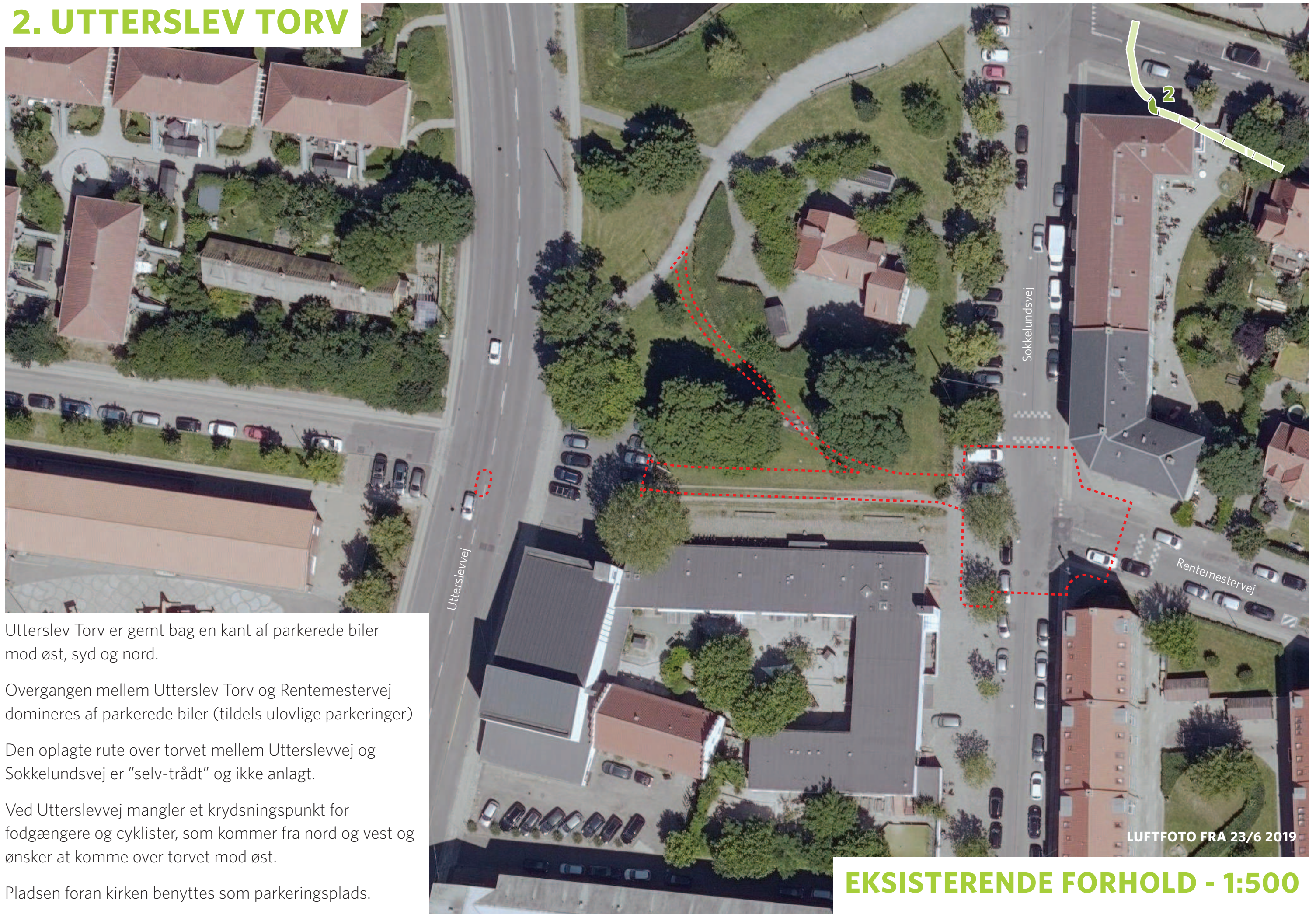
FØR



EFTER



2. UTTERSLEV TORV



Utterslev Torv er gemt bag en kant af parkerede biler mod øst, syd og nord.

Overgangen mellem Utterslev Torv og Rentemestervej domineres af parkerede biler (tildels ulovlige parkeringer)

Den oplagte rute over torvet mellem Utterslevvej og Sokkelundsvej er "selv-trådt" og ikke anlagt.

Ved Utterslevvej mangler et krydsningspunkt for fodgængere og cyklister, som kommer fra nord og vest og ønsker at komme over torvet mod øst.

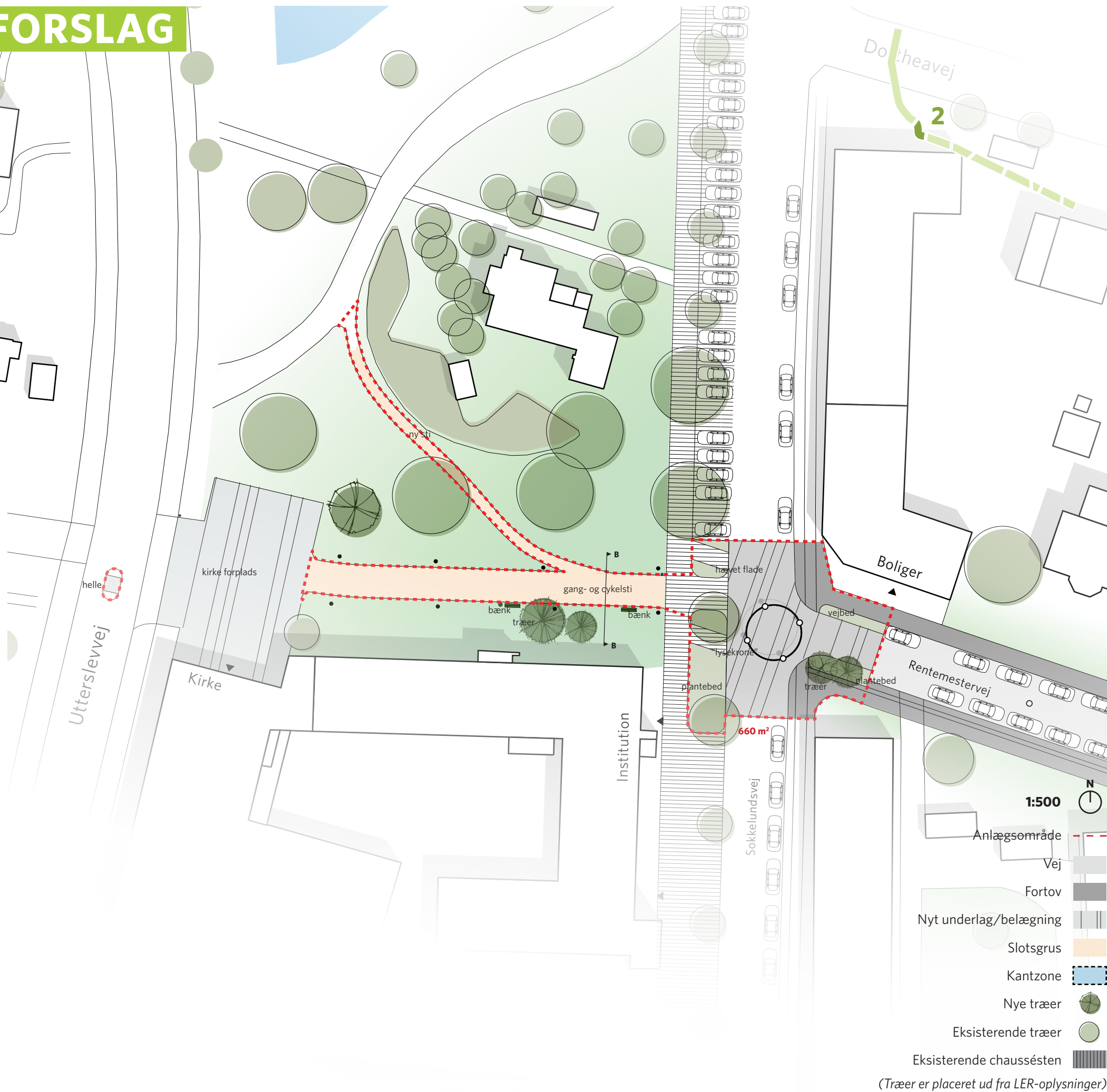
Pladsen foran kirken benyttes som parkeringsplads.

LUFTFOTO FRA 23/6 2019

EKSISTERENDE FORHOLD - 1:500

2. UTTERSLEV TORV - FORSLAG

Parkering Reducering af parkering	- 5 stk
Belægning 260 m ² ny gang-/cykelsti over Utterslev Torv, slotsgrus 240 m ² hævet flade i kryds, asfalt	838.000 kr
Beplantning 3-5 nye træer 60 m ² plantebede + 25 m ² vejbede	413.000 kr
Inventar 2 Københavnerbænke 1 skraldespand 2 vejvisningsskilte	35.000 kr
Belysning 1 Lysekroner over hævet flade 1 Gittermast 1 Udspændt ICON-lampe på wire 8 pullerter, Sky park	960.000 kr
Etablering af helle på Utterslevvej	100.000 kr
Projektering og byggeplads administration (15%)	352.000 kr
Udforudsete udgifter, byggeplads, jordarbejde (15%)	352.000
Total sum:	3.050.000 kr



2. UTTERSLEV TORV - TRAFIKALE TILTAG

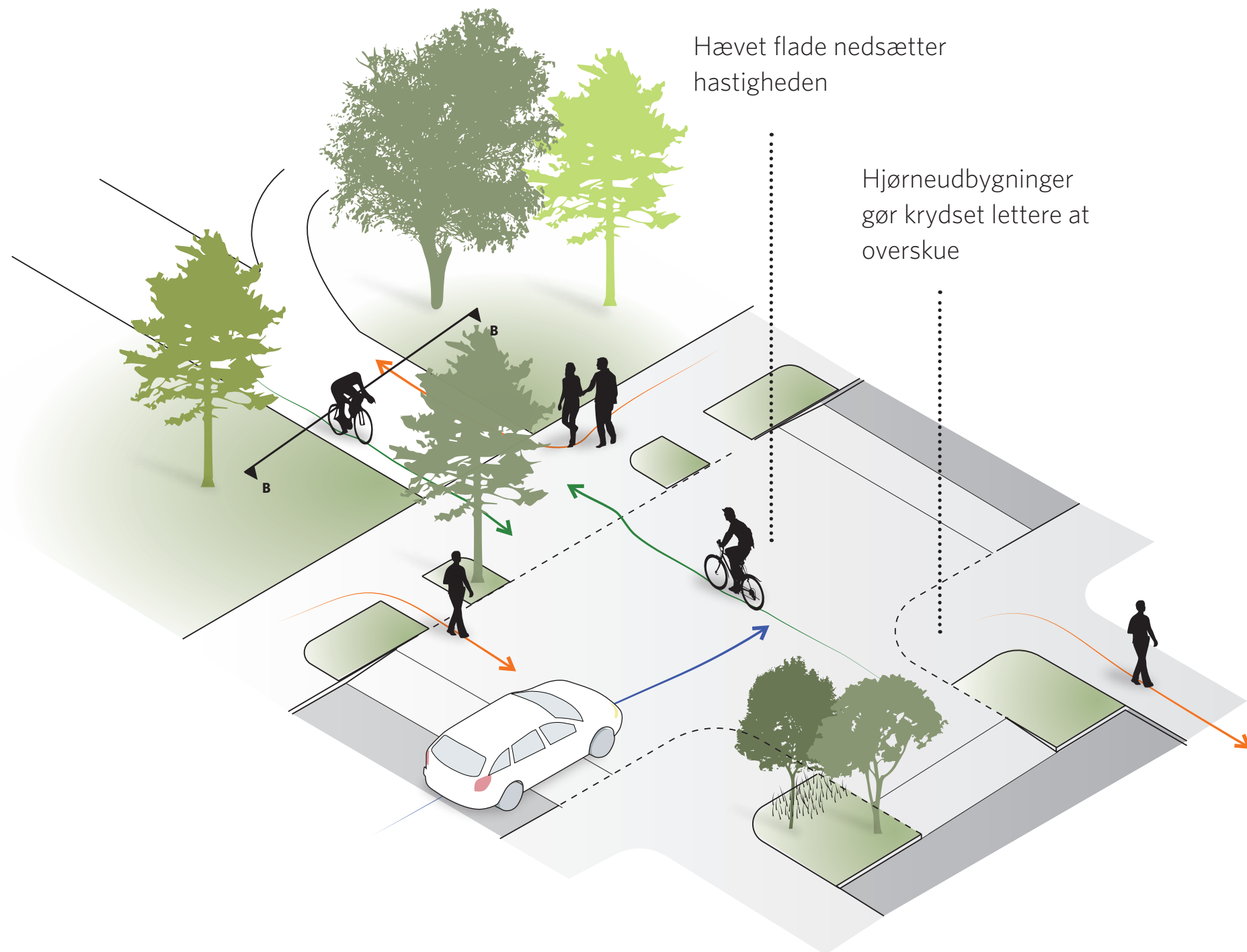
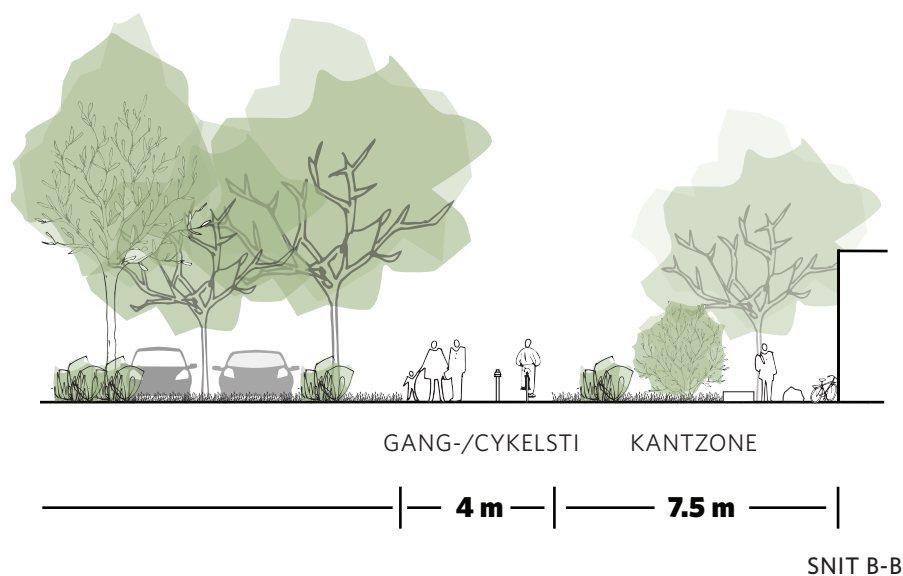
Parkering overfor Rentemestervej fjernes. Krydset indsnævres ved udbygning af hjørnerne, ligesom der etableres en hævet flade i krydset. Det sænker biltrafikkens hastighed og gør krydset mere overskueligt for de lette trafikanter, der færdes mellem torvet og Rentemestervej.

På tværs af torvet etableres en fællessti til Utterslevvej, hvor der etableres en midterhelle, der skaber et trygt og sikkert krydsningspunkt her.

FØR



EFTER



2. UTTERSLEV TORV - BYMILJØ



FUNKTIONER

Centralt på Utterslev Torv ligger Sokkelundlille Børnekulturhus, som er åbent for kulturaktiviteter i dagtimerne i hverdagene.

Mod syd afgrænses torvet af Nordvestkirken, som har forplads mod torvet.



BYRUM OG BYMILJØ

Utterslev Torv er et grønt byrum med en fin skala og flere forskellige tilbud til brugerne, såsom leg, ophold og rekreation.

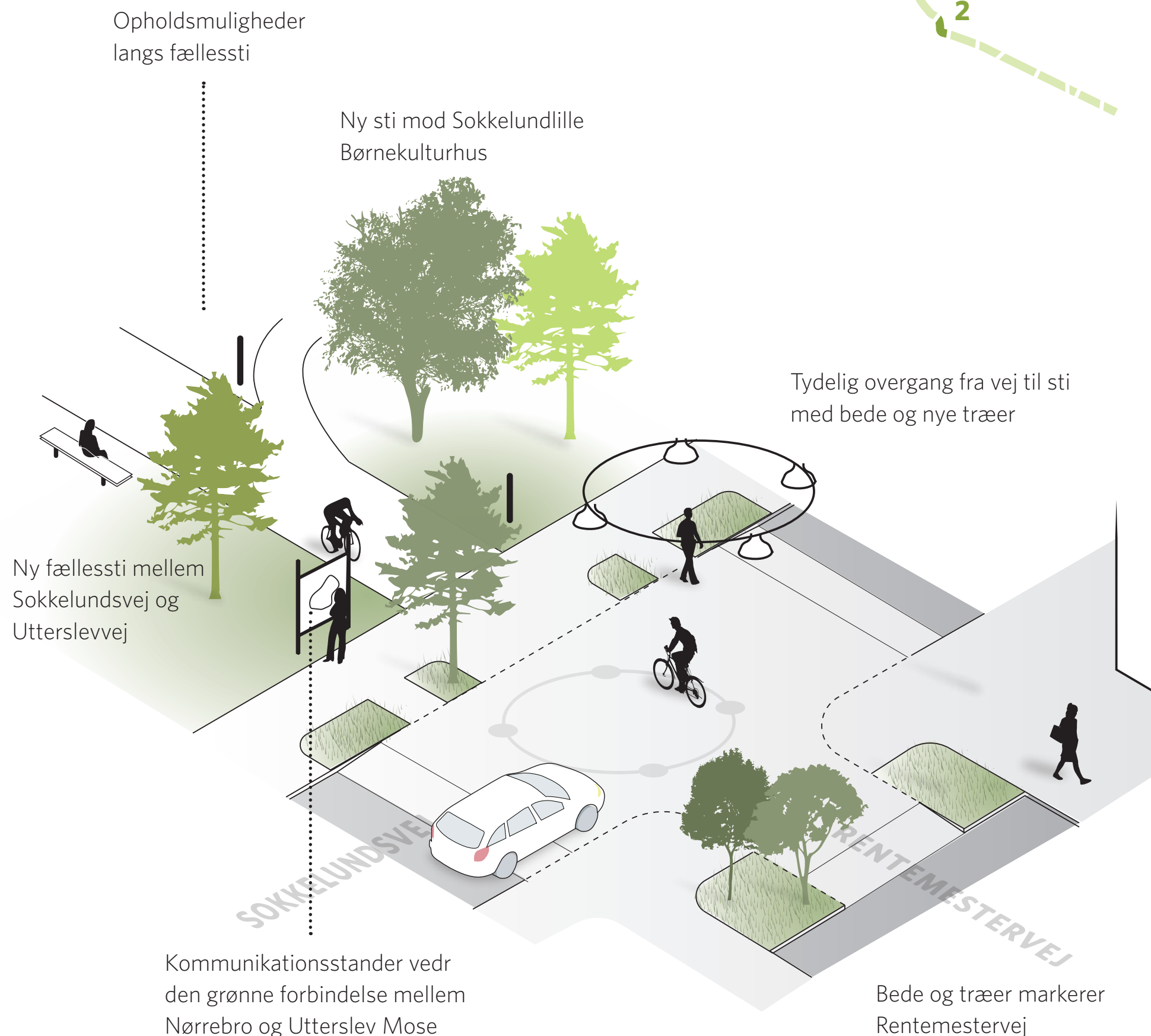
Der etableres en ny forbindelse - fællessti for fodgængere og cyklister - i forlængelse af Rentemestervej mod vest til Utterselvvej. Stien løber på tværs af Utterselv torv og foreslås anlagt i grus med pullertbelysning. Stien kobles til torvets øvrige stisystem og der foreslås anlagt opholdsmuligheder langs nordsiden af stien.



BRUGERE OG BYLIV

Torvets faste brugere udgøres af besøgende til kirken og børnekulturhuset. Derudover er der daglige besøgende til rekreative tilbud og bevægelse fra A-B igennem parken.

Der foreslås etablering af flere opholdsmuligheder langs den nye sti, for at understøtte de rekreative aktiviteter og for at invitere flere til at benytte stien.



3. VED A/B MØNTEN



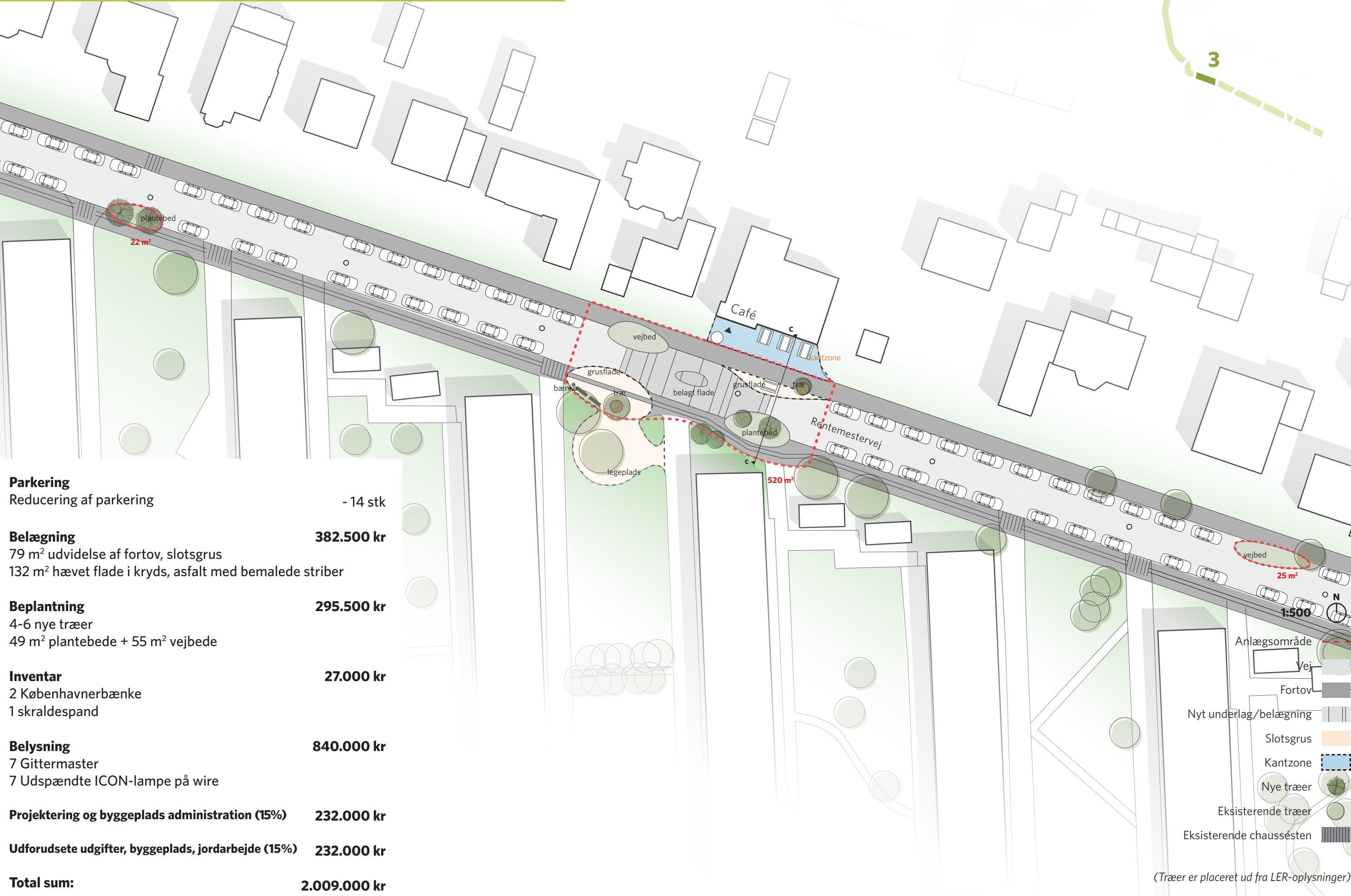
Vejstrækning med boligbebyggelse (stokbebyggelse og villaer) på hver side. Smalt vejprofil med sporadisk grønt, som er domineret af bilparkering i hele vejstrækningens længde, uden gode muligheder for at passere modkørende eller for at overhale.

Vejstrækningen opleves utryk på cykel.

Der er en parkeringsbelægning på over 100 på vejstrækningen.

EKSISTERENDE FORHOLD - 1:500

3. VED A/B MØNTEN - FORSLAG



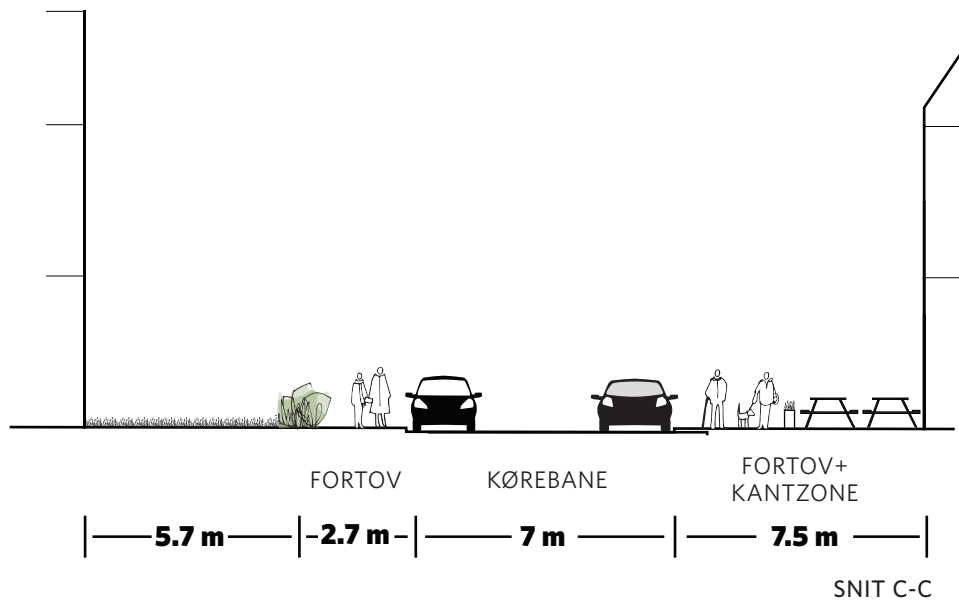
3. VED A/B MØNTEN - TRAFIKALE TILTAG

Midt på strækningen laves et forhandlingsrum som en mødeplads, hvor modkørende trafik kan passere hinanden. Pladsen etableres som en hævet flade, hvor trafikens hastighed dæmpes og der samtidig gives mulighed for krydsende fodgængertrafik.

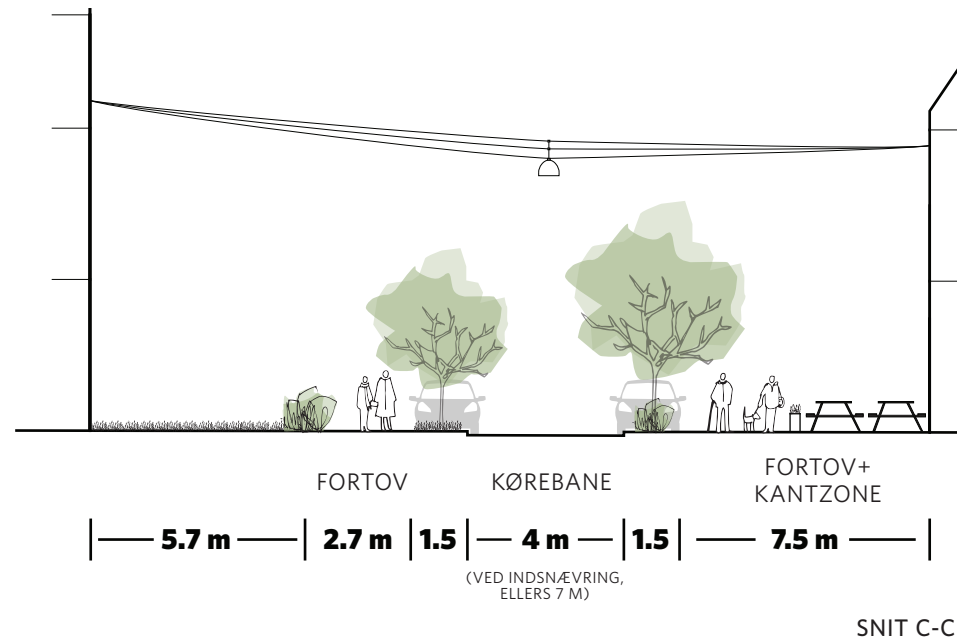
Midt på mødepladsen etableres et areal med brolægning e.l., der er ubehageligt for personbiler at passere, men kan benyttes af lastbiler o.l., der ikke vil kunne køre udenom.

Der vil ikke være parkering eller standsning på pladsen.

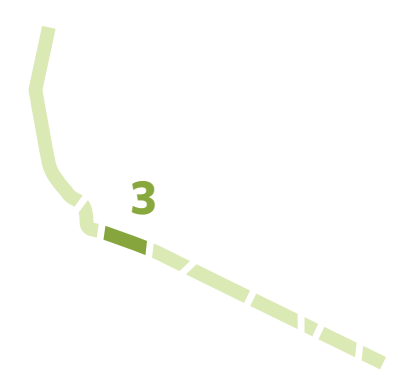
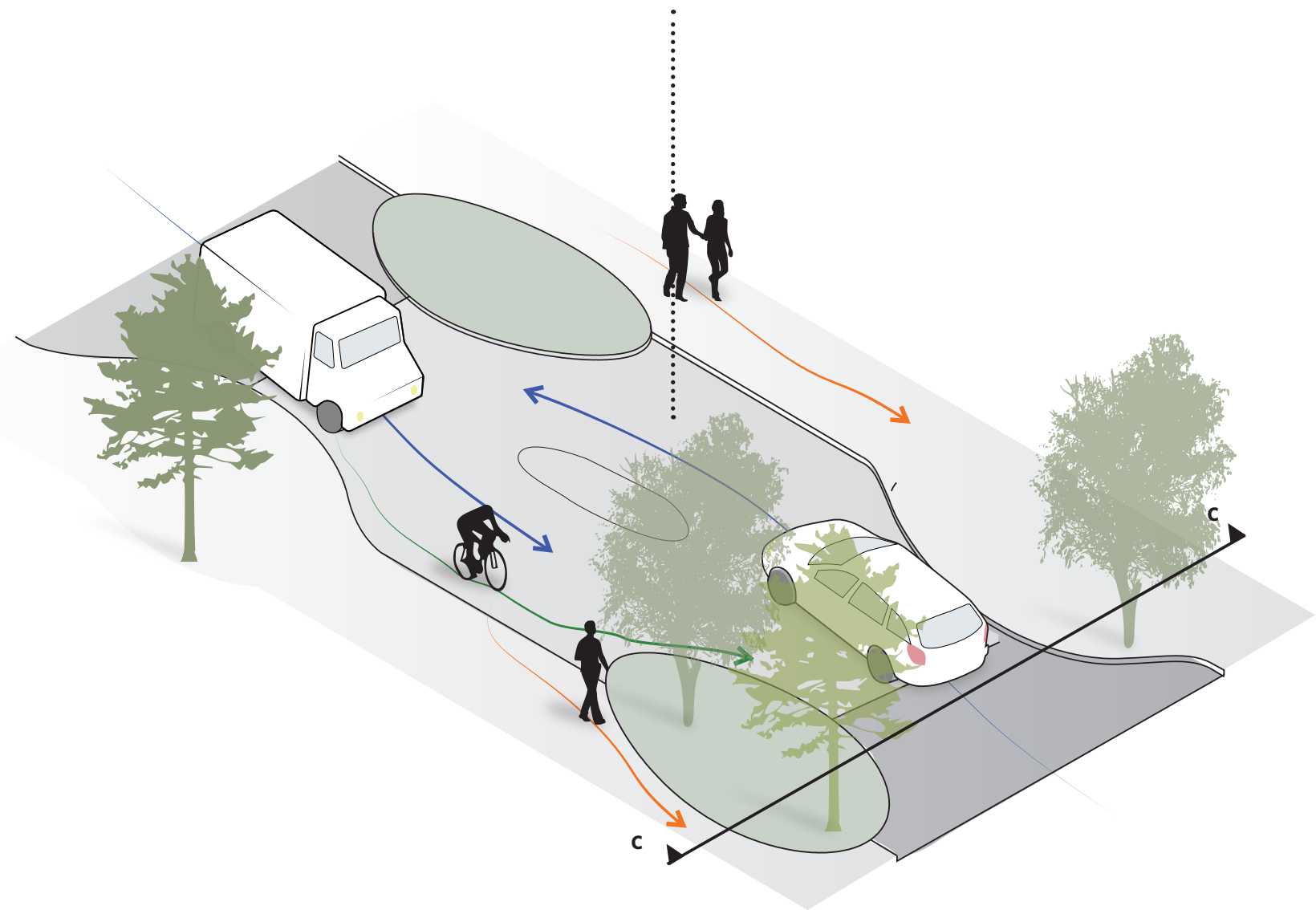
FØR



EFTER



Forhandlingsrum med hævet flade. Mulighed for passage af modkørende og for krydsning af vejen.



3. VED A/B MØNTEN - BYMILJØ



FUNKTIONER

Rentemestervej, mellem Sokkelundsvej og Smedetoften, er kantet af boliger, med 13 villaer med private haver på nordsiden og stokbebyggelse med 8 bygninger, med + 400 primært andelslejligheder på sydsiden.

Midt på strækningens nordside ligger en lokal cafe og på modsat side en legeplads i boligbebyggelsen.



BYRUM OG BYMILJØ

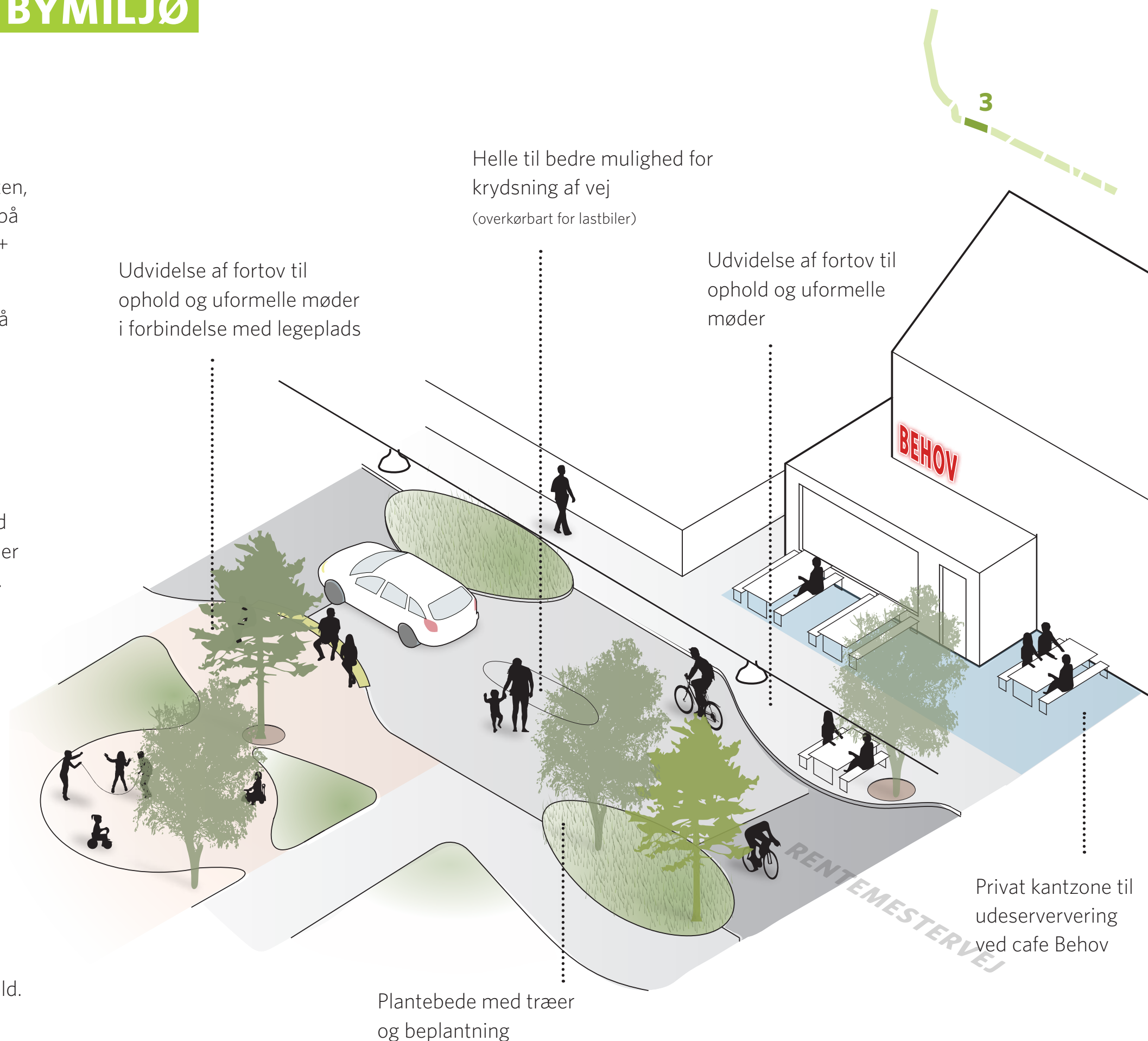
Strækningen er domineret af parkerede biler. Mod syd kantes vejen af otte boligfavle med gavlmalerier og der imellem findes grønne lommer til ophold for beboere.

Der foreslås anlagt et krydsningspunkt midt på vejstrækningen, for at understøtte kobling på tværs og give bedre plads til leg og ophold omkring vejens bymiljø ved legeplads og cafe med aktiv kantzone og udeservering.

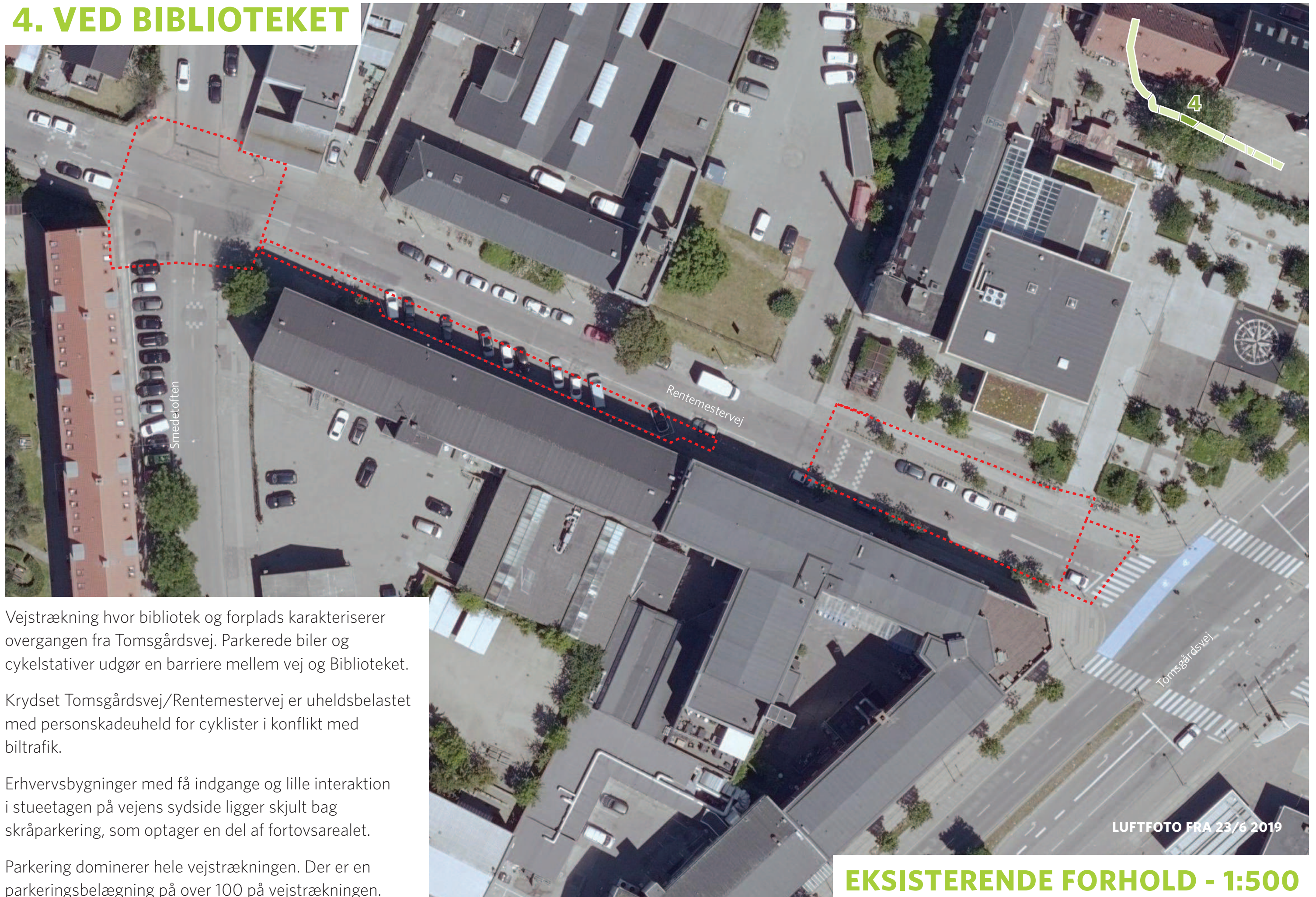


BRUGERE OG BYLIV

Strækningen er kendetegnet af gennemfarts- og p-søgetrafik, så der foreslås at skabe mere plads til beboernes hverdagsaktiviteter, så som uformelle mødesteder, leg, krydsning på tværs af vejen og ophold.



4. VED BIBLIOTEKET



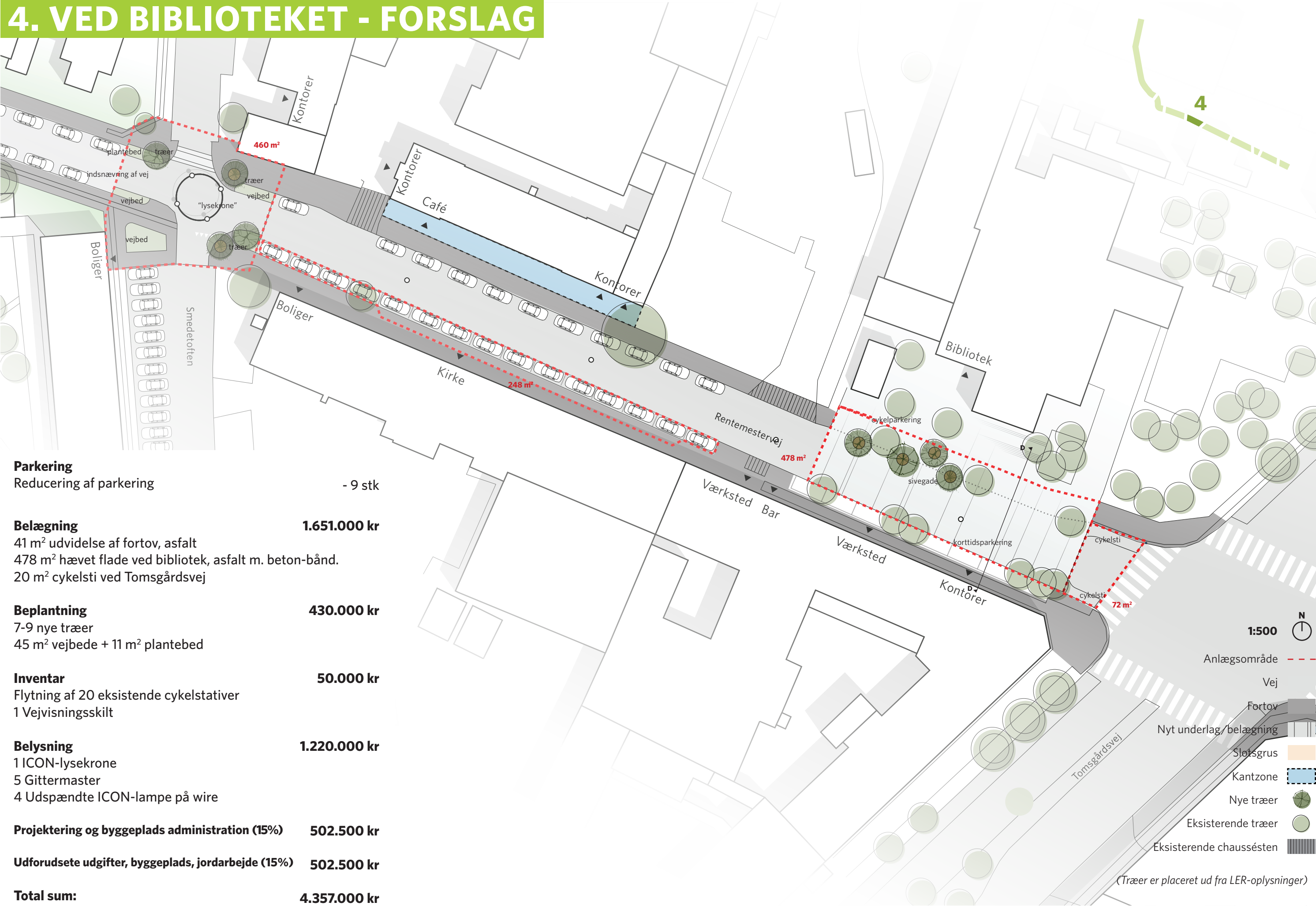
Vejstrækning hvor bibliotek og forplads karakteriserer overgangen fra Tomsgårdsvej. Parkerede biler og cykelstativer udgør en barriere mellem vej og Biblioteket.

Krydset Tomsgårdsvej/Rentemestervej er uheldsbelastet med personskadeuheld for cyklister i konflikt med biltrafik.

Erhvervsbygninger med få indgange og lille interaktion i stueetagen på vejens sydside ligger skjult bag skråparkering, som optager en del af fortovsarealet.

Parkering dominerer hele vejstrækningen. Der er en parkeringsbelægning på over 100 på vejstrækningen.

4. VED BIBLIOTEKET - FORSLAG



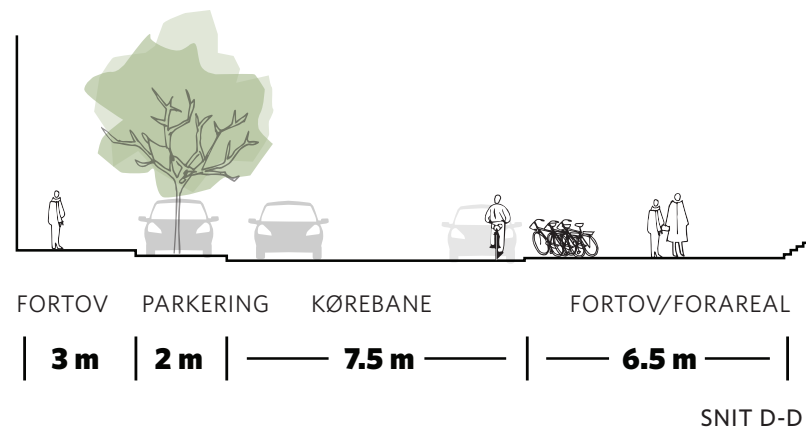
4. VED BIBLIOTEKET - TRAFIKALE TILTAG

Ved Smedetoften indsnævres krydset og der etableres en hævet flade. Tiltagene skaber øget tryghed ved at sænke biltrafikkens hastighed og gøre krydset mere overskueligt.

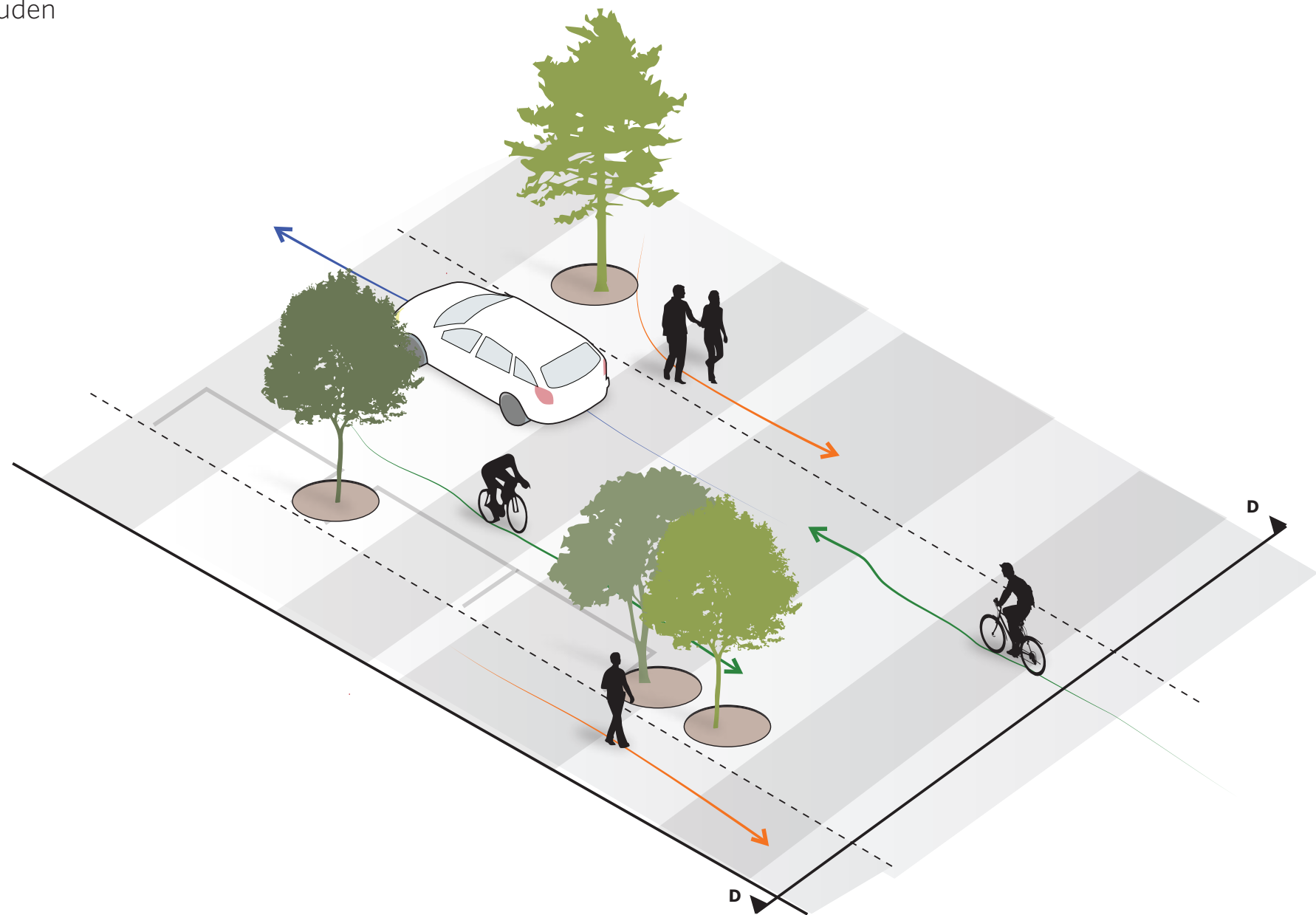
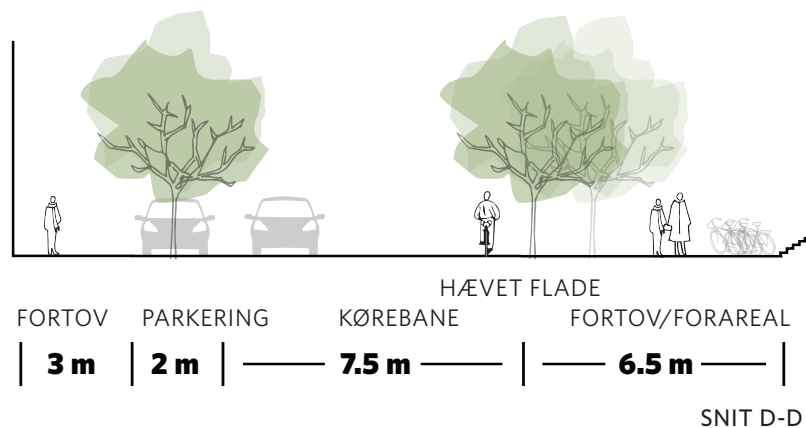
På strækningen omdannes skråparkering i sydsiden til længdeparkering. Denne ændring øger tryghed og sikkerhed for cyklisterne og skaber et bredere fortov. Da parkeringen samtidig etableres på en længere strækning, kan omdannelsen ske uden væsentligt påvirkning af kapaciteten.

Ved biblioteket etableres en pladsdannelse, der skaber fokus på forpladsen og medvirker til at sænke hastigheden og give mulighed for af- og pålæsning. Pladsen afsluttes med et traditionelt vejforløb med adskillelse af den kørende trafik på kørebane og cykelstier frem mod Tomsgårdsvej, for at sikre en tryk og sikker trafikafvikling.

FØR



EFTER



4. VED BIBLIOTEKET - BYMILJØ



FUNKTIONER

Rentemestervej, mellem Smedetoften og Tomsgårdsvej er primært kendetegnet ved BIBLIOTEKET, men langs strækningen er her også kontorer, kaffebar, galleri, pub og erhverv. Alle funktioner fremstår dog introverte og uden særlig tilstedeværelse langs vejen.



BYRUM OG BYMILJØ

BIBLIOTEKETS forplads foreslås udvidet mod syd, så BIBLIOTEKET markerer sig tydeligere på Rentemestervej. Parkeringspladser foreslås nedlagt og cykelparkering foreslås omlagt, så der ikke skabes en barriere mellem vej og bygning.

Der inviteres til ophold og etableres arealer hvor biblioteket i højere grad kan komme ud og møde publikum fra Rentemestervej.



BRUGERE OG BYLIV

BIBLIOTEKETS forplads benyttes både af bibliotekets besøgende til korte ophold samt af mere udsatte grupper til længere ophold, alene eller i grupper. Ved at åbne pladsen mod Rentemestervej kan også mennesker i transit langs den grønne forbindelse inviteres til at gøre ophold, og bruge biblioteket og dets faciliteter.

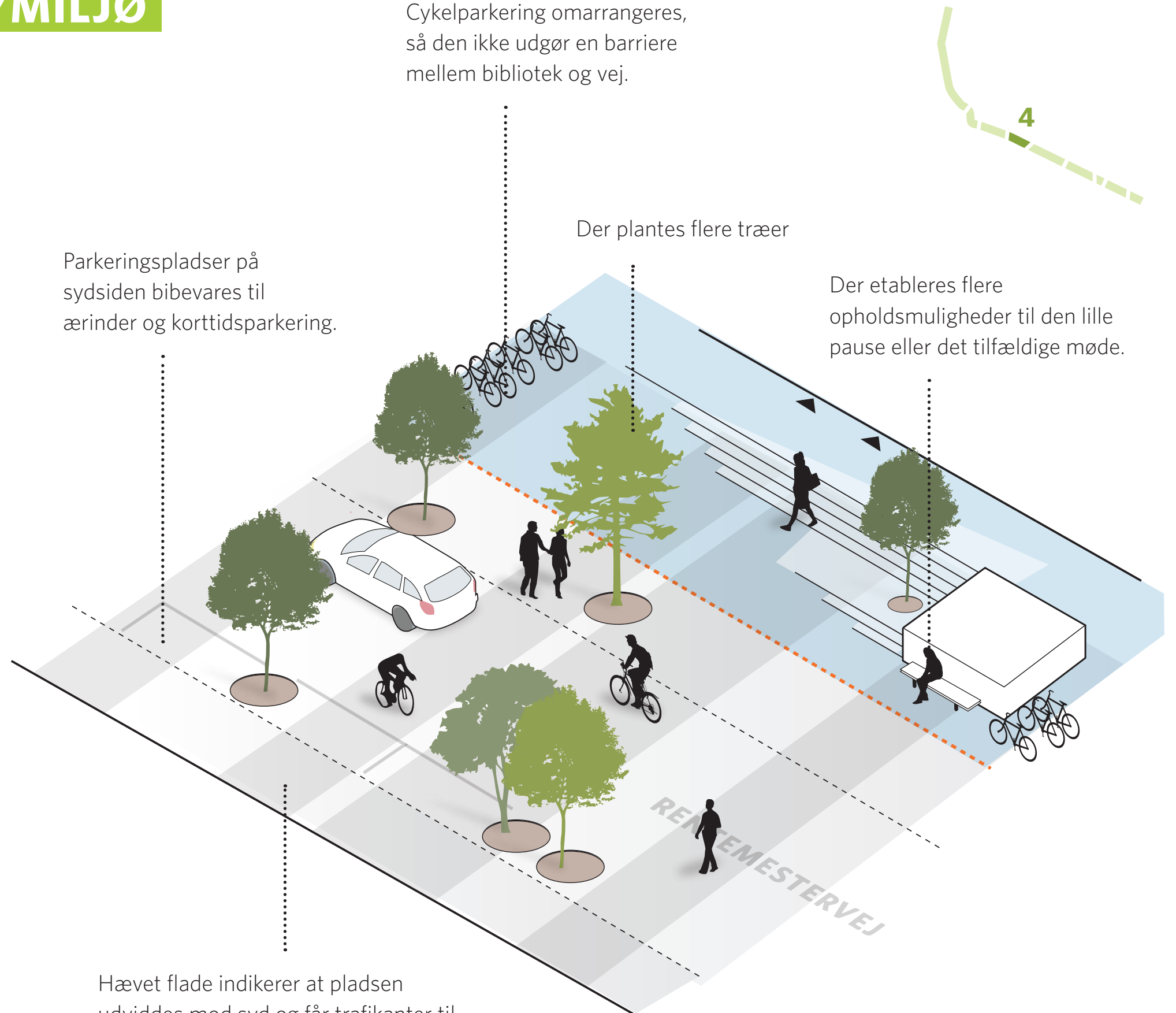
Cykelparkering omarrangeres, så den ikke udgør en barriere mellem bibliotek og vej.

Der plantes flere træer

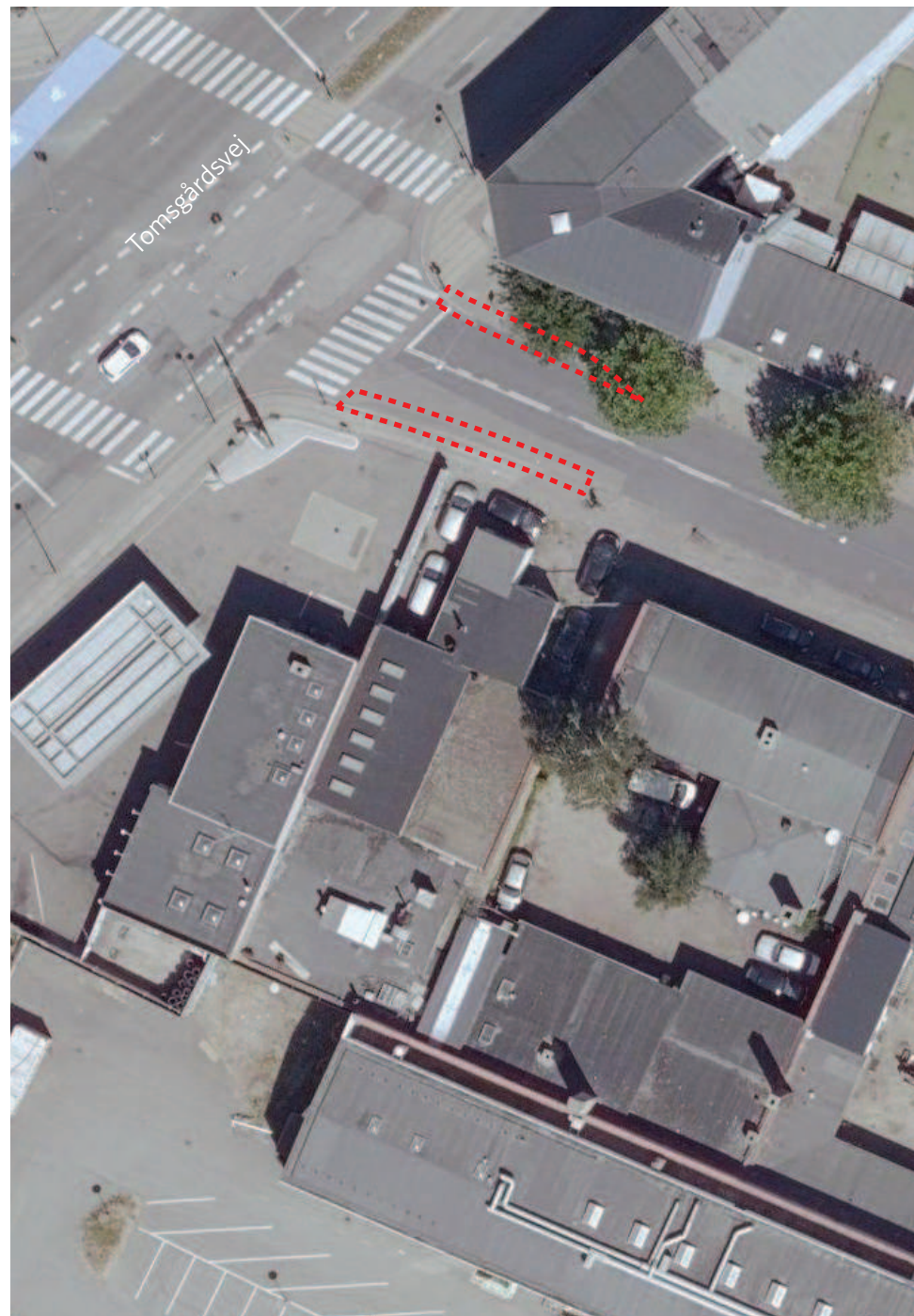
Der etableres flere
opholdsmuligheder til den lille
pause eller det tilfældige møde.

Parkeringspladser på sydsiden bibevares til ærinder og korttidsparkering.

Hævet flade indikerer at pladsen udvides mod syd og får trafikanter til at ændre adfærd og sætte farten ned.



5. ERHVERVSKLYNGE, VEST



Vejstrækning med opgraderede erhvervsbygninger, hvor bygningernes funktioner aktiverer vejens kantzoner med varieret ophold.

Der er god udveksling på tværs af vejen og generøse kantzoner på vejens nordside, men dette understøttes ikke i vejens udformning. Trafik og parkering dominerer oplevelsen.

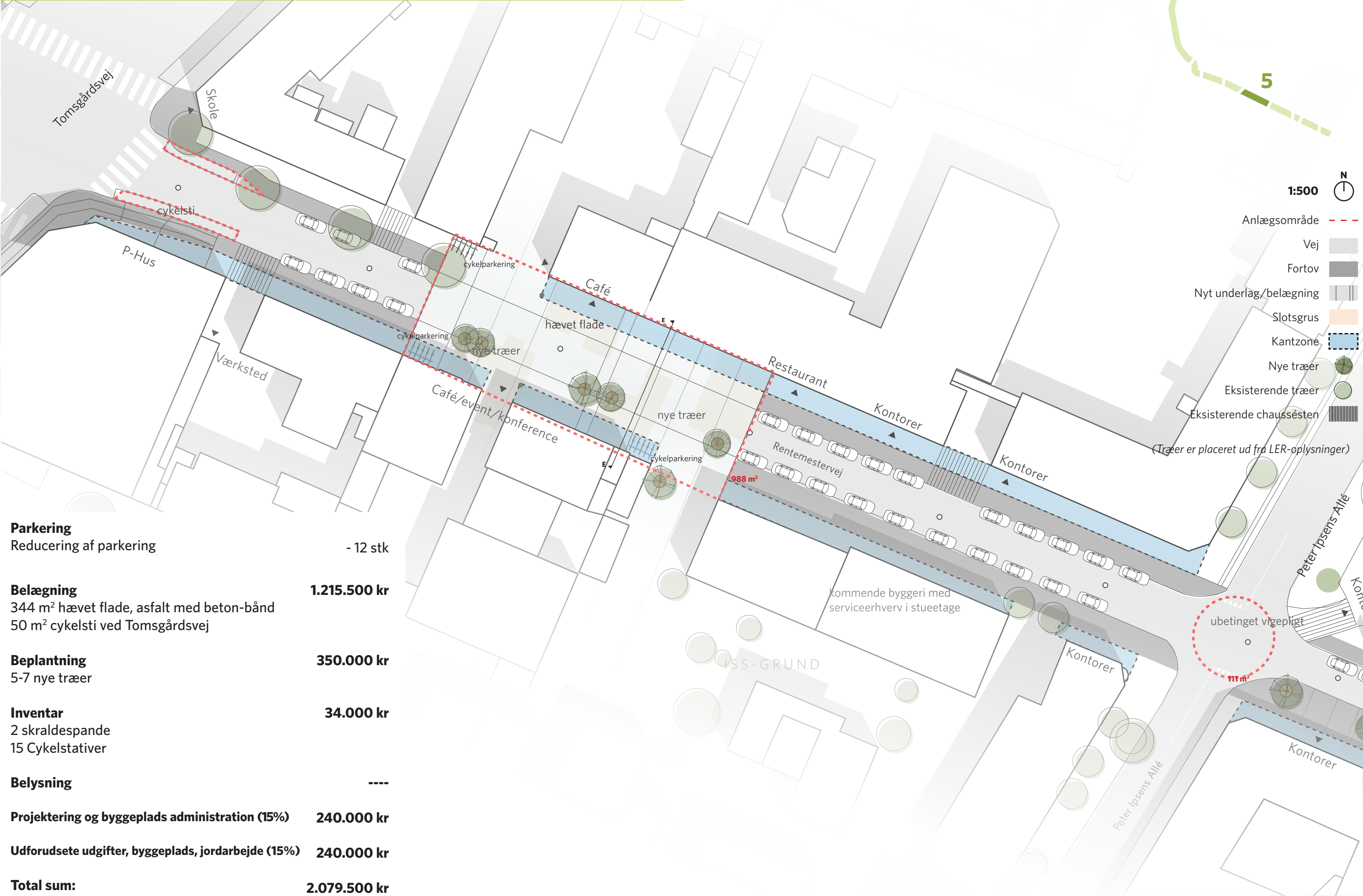
Der er en parkeringsbelægning på under 80 på vejstrækningen.



LUFTFOTO FRA 23/6 2019

EKSISTERENDE FORHOLD - 1:500

5. ERHVERVSKLYNGE, VEST - FORSLAG



Parkering Reducering af parkering	- 12 stk
Belægning 344 m² hævet flade, asfalt med beton-bånd 50 m² cykelsti ved Tomsgårdsvej	1.215.500 kr
Beplantning 5-7 nye træer	350.000 kr
Inventar 2 skraldespande 15 Cykelstativer	34.000 kr
Belysning	----
Projektering og byggeplads administration (15%)	240.000 kr
Udforudsete udgifter, byggeplads, jordarbejde (15%)	240.000 kr
Total sum:	2.079.500 kr

5. ERHVERVSKLYNGE, VEST - TRAFIKALE TILTAG

Der etableres en hævet flade på tværs af Rentemestervej, udlagt som sivegade med mulighed for fleksibel brug af byrummet.

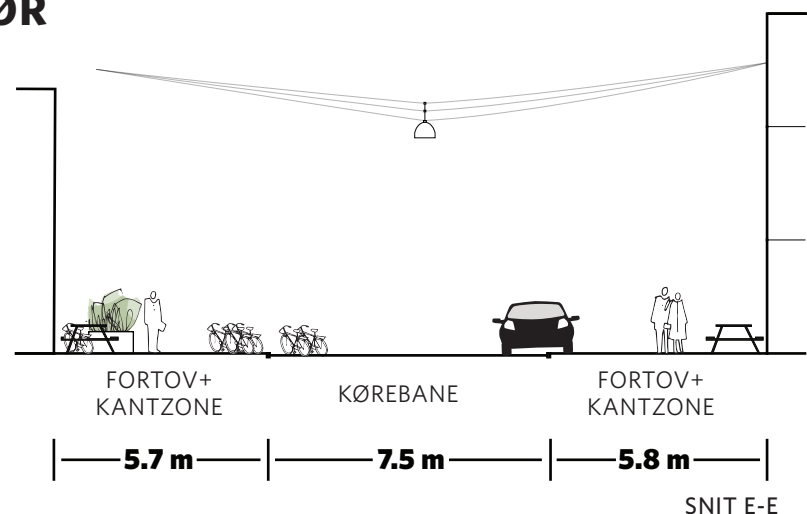
Overfladen deles af trafikanterne.

Parkering vil ikke være mulig i zonen, men af- og påæsning samt inddragelse af byrum til midlertidige behov skal kunne lade sig gøre.

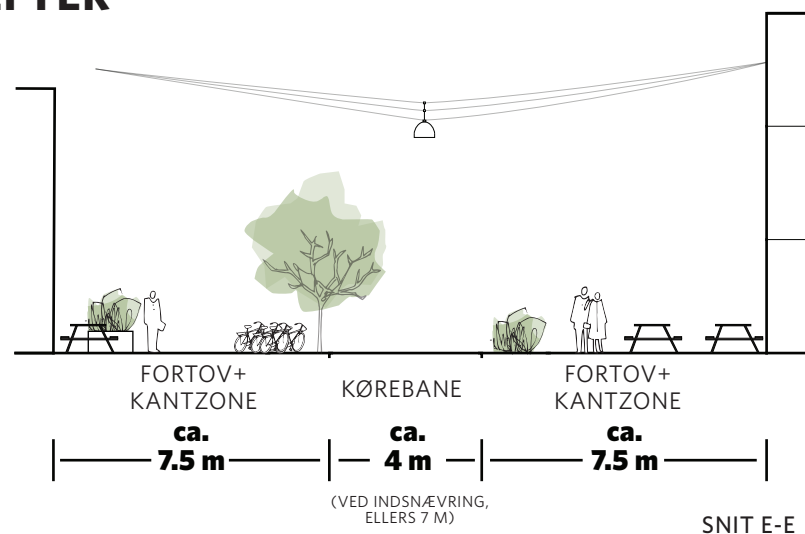
Kørebanen snævres ind, så forhandling og lav hastighed opnås.

Belægningen vil være asfalt med et industrielt snit, hvor der enten påmales felter eller skæres bånd i asfalten til jern eller beton. Formålet er, at den visuelt adskiller sig fra den øvrige kørebane. Træhuller skæres i asfalt og kantes med jernbånd, og byinventar og træer placeres så trafikanterne naturligt ledes uden om dem.

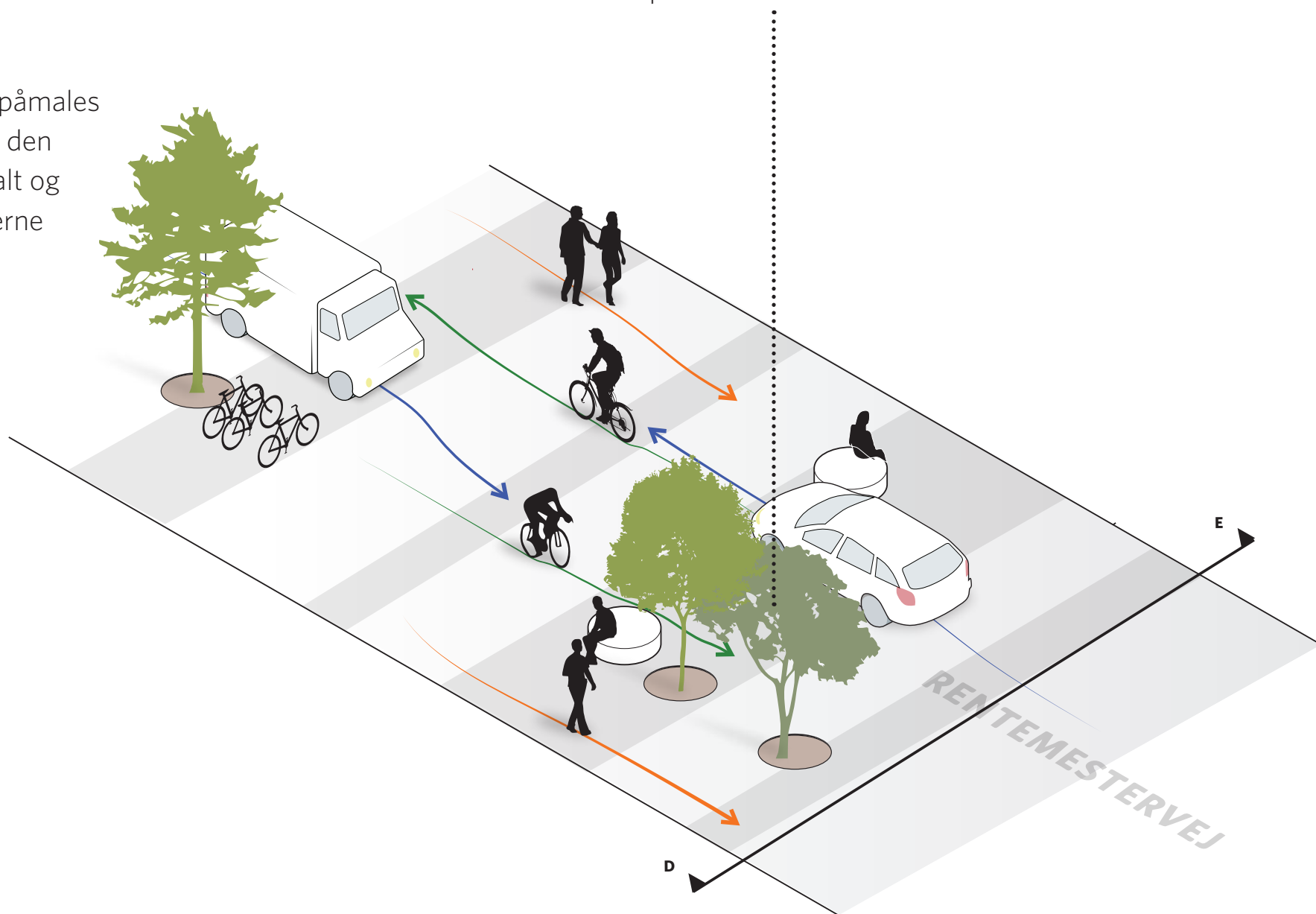
FØR



EFTER



Beplantning og inventar medvirker til at styre trafikken hen over pladsen.



5. ERHVERVSKLYNGE, VEST - BYMILJØ



FUNKTIONER

Rentemestervej, mellem Tomsgårdsvej og Peter Ipsens Allé, er en blandet erhvervszone, som er kendetegnet ved små kreative kontorer, erhverv, udadvendte funktioner og kulturelle tilbud. Langs Rentemestervej åbner funktionerne sig mod vejen og udnytter kantzonerne til ophold og udveksling.



BRUGERE OG BYLIV

Strækningen kendetegnes ved at have en hel del daglige besøgende til funktionerne langs og på tværs af vejen - om det er for mad, kaffe, for at deltage i offentlige arrangementer hos Demokrati Garagen, at få repareret sin bil eller besøge et kontor, så er her stor udveksling og dialog mellem mennesker i dagtimerne. Om aftenen mindskes aktiviteten i takt med at erhvervet lukker.



BYRUM OG BYMILJØ

Den store udveksling på tværs af Rentemestervej understøttes ved at nedtone vejens forløb øst - vest og fremhæve byrummet med en hævet flade på tværs af vejen i stedet.

Der sikres plads til generøse kantzoner og udveksling mellem inde og ude og der etableres cykelparkering, fleksible zoner og etableres flere solitære gadetræer samt i klynger.

Der sikres gode og uformelle krydsningsmuligheder af vejen

Der etableres cykelparkering langs strækningen .

Der sikres plads til generøse kantzoner med mulighed for ophold og udveksling

Der etableres fleksible zoner
til indtagelse efter behov

Der etableres træer i
klynger langs vejen

5. ERHVERVSKLYNGE, ØST



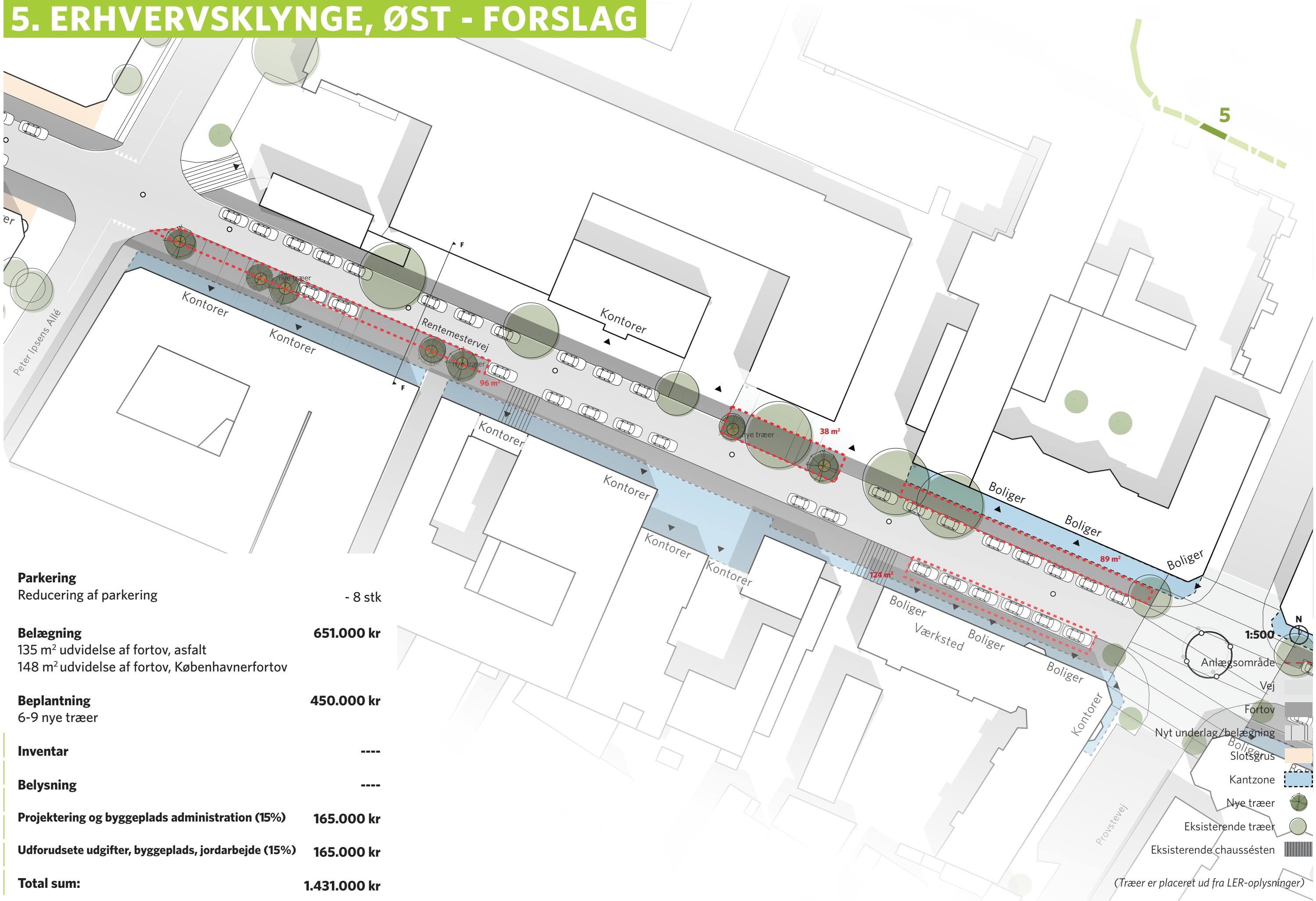
Vejstrækning domineret af en variation af industrielle bygninger, som møder vejen med lukkede facader, hegn og plankeværk.

Der er ringe tilgængelighed langs torvet på nordsiden grundet trærodder der bryder asfalten og smalle passager.

Krydsningspunkt mellem Peter Ipsens Allé og Rentemestervej er uklart og giver anledning til forvirring.

Der er en parkeringsbelægning på under 80 på vejstrækningen.

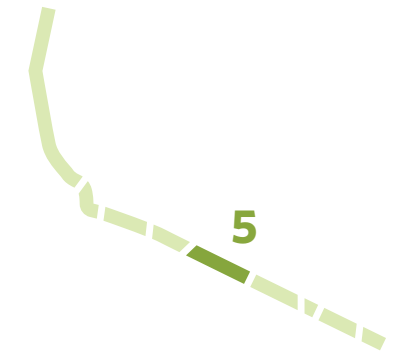
5. ERHVERVSKLYNGE, ØST - FORSLAG



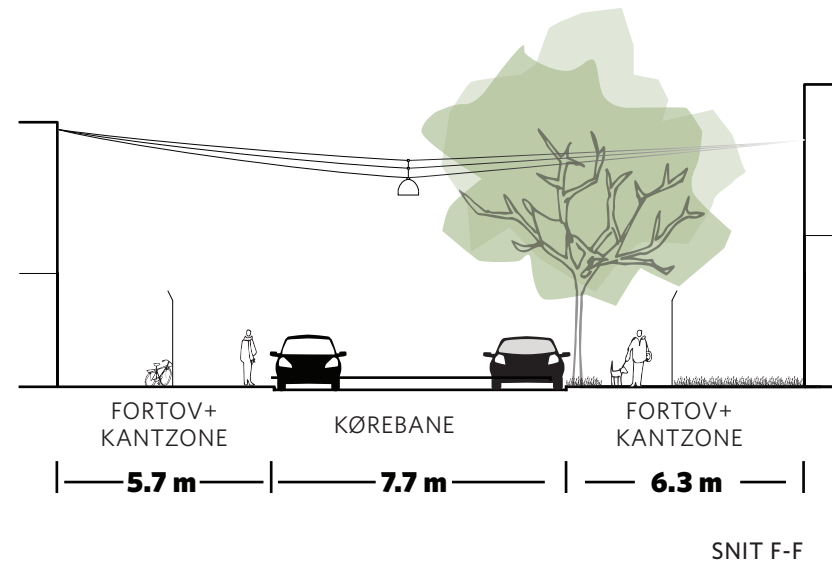
5. ERHVERVSKLYNGE, ØST - TRAFIKALE TILTAG

Der etableres fortovsudbygninger, der giver mere plads til de gående og til aktivitet på fortovene. Kørebanebredden bevares som i dag, og fremkommeligheden for biler og cykler påvirkes ikke.

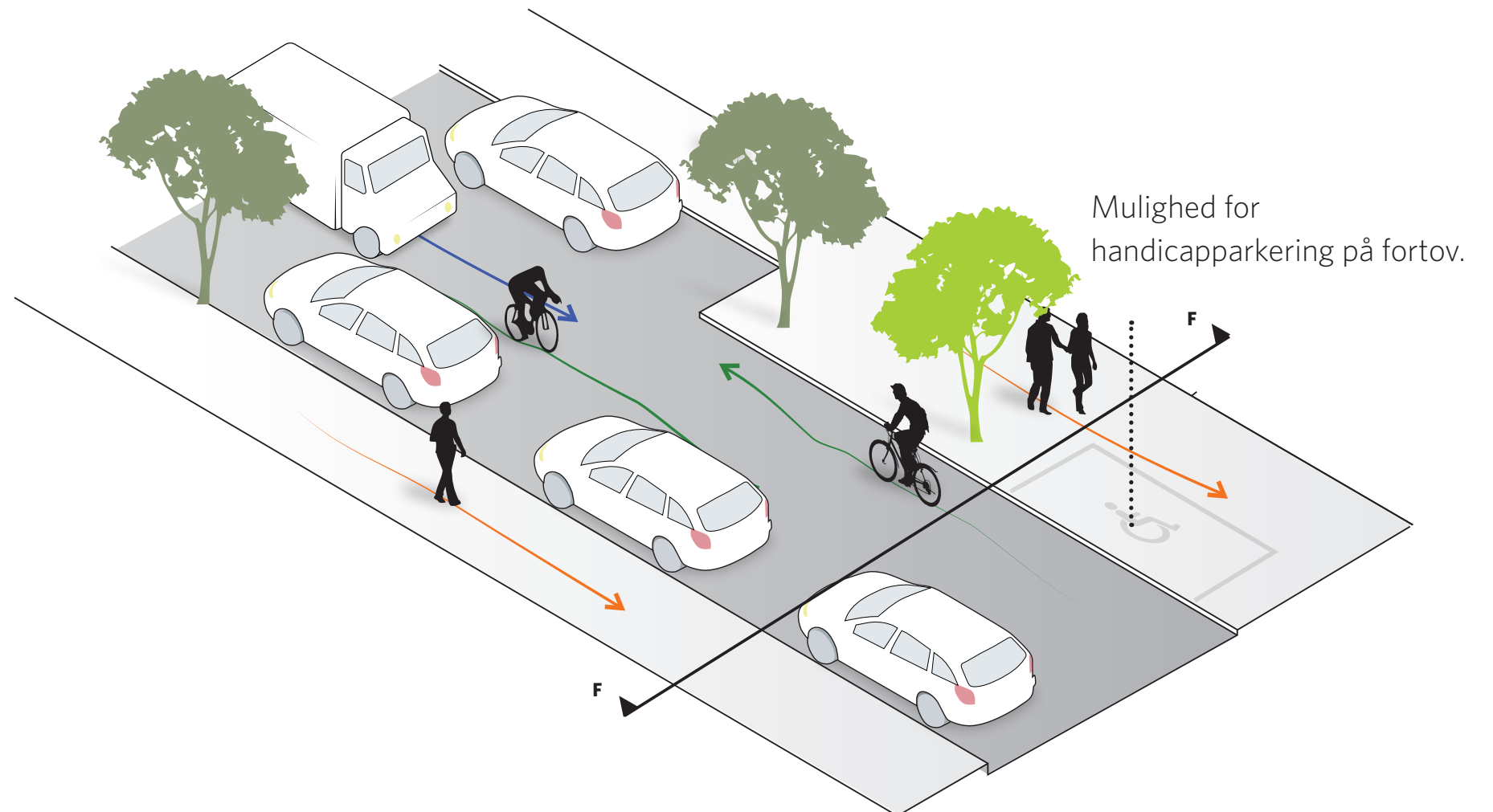
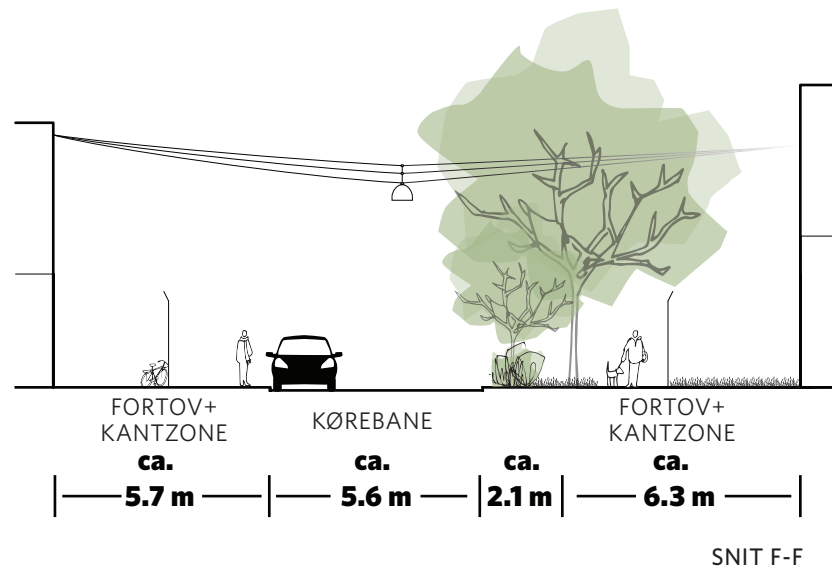
Vest for Provstevej ændres den eksisterende skråparkering til længdeparkering, hvilket øger cyklisternes tryghed og sikkerhed. Ændringen giver samtidig mere fortovsareal. Antallet af parkeringspladser bevares, da cykelparkering i p-båsen samtidig flyttes til fortovet.



FØR



EFTER



5. ERHVERVSKLYNGE, ØST - BYMILJØ



FUNKTIONER

Rentemestervej, mellem Peter Ipsens Allé og Provstevej er delvist en af kommunens kreative zoner, som er kendetegnet ved små kreative kontorer og erhverv. Langs denne del af Rentemestervej vender funktionerne sig fra vejen med lukkede stueetager og hegn.

Mod øst ved Provstevej ligger lejlighedskarréstruktur med boliger.



BRUGERE OG BYLIV

Strækningen kendetegnes ved at have en del besøgende til erhvervet med dertil hørende trafik og gennemkørende trafik.

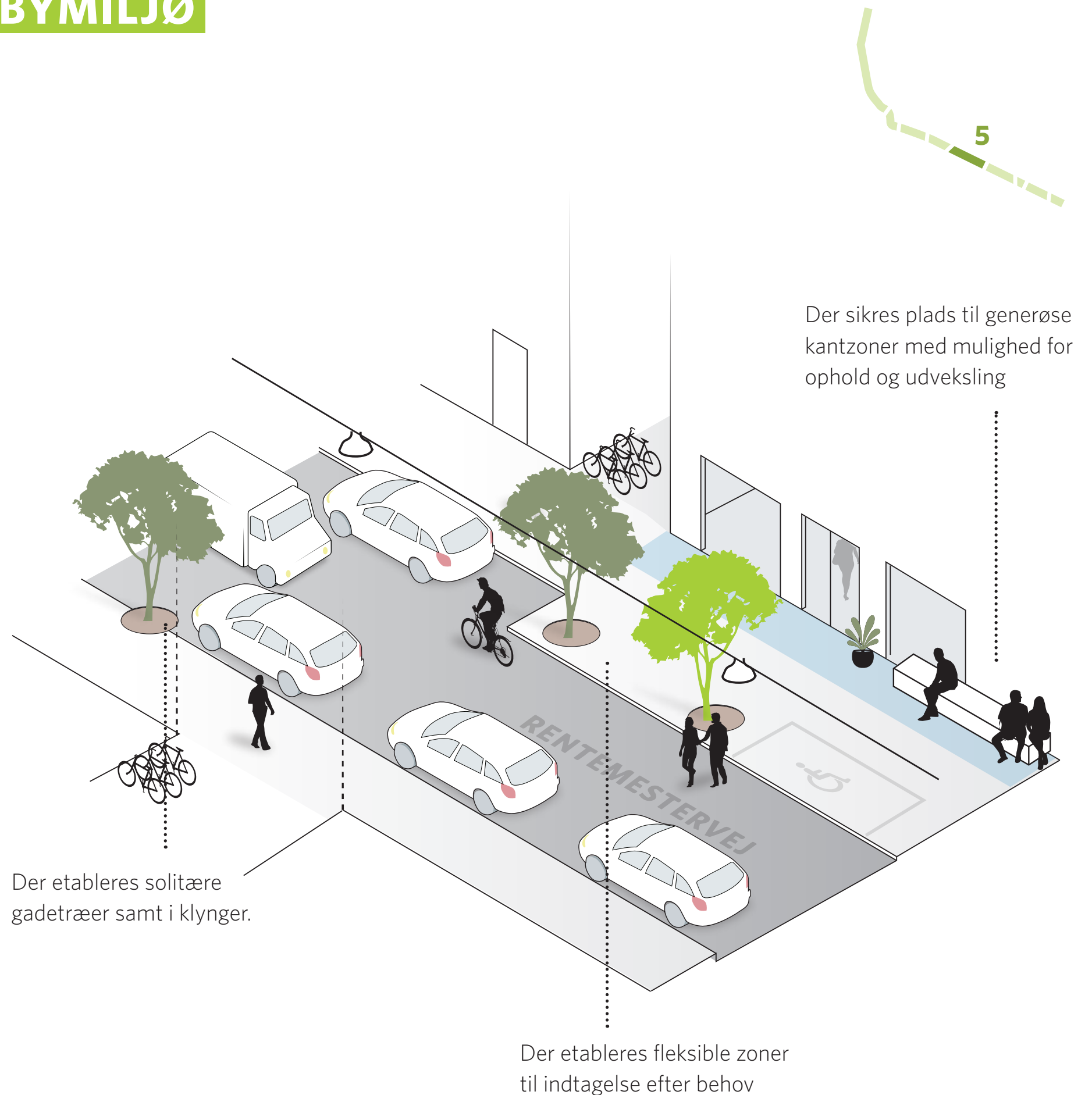
Om aftenen mindskes aktiviteten i takt med at erhvervet lukker.



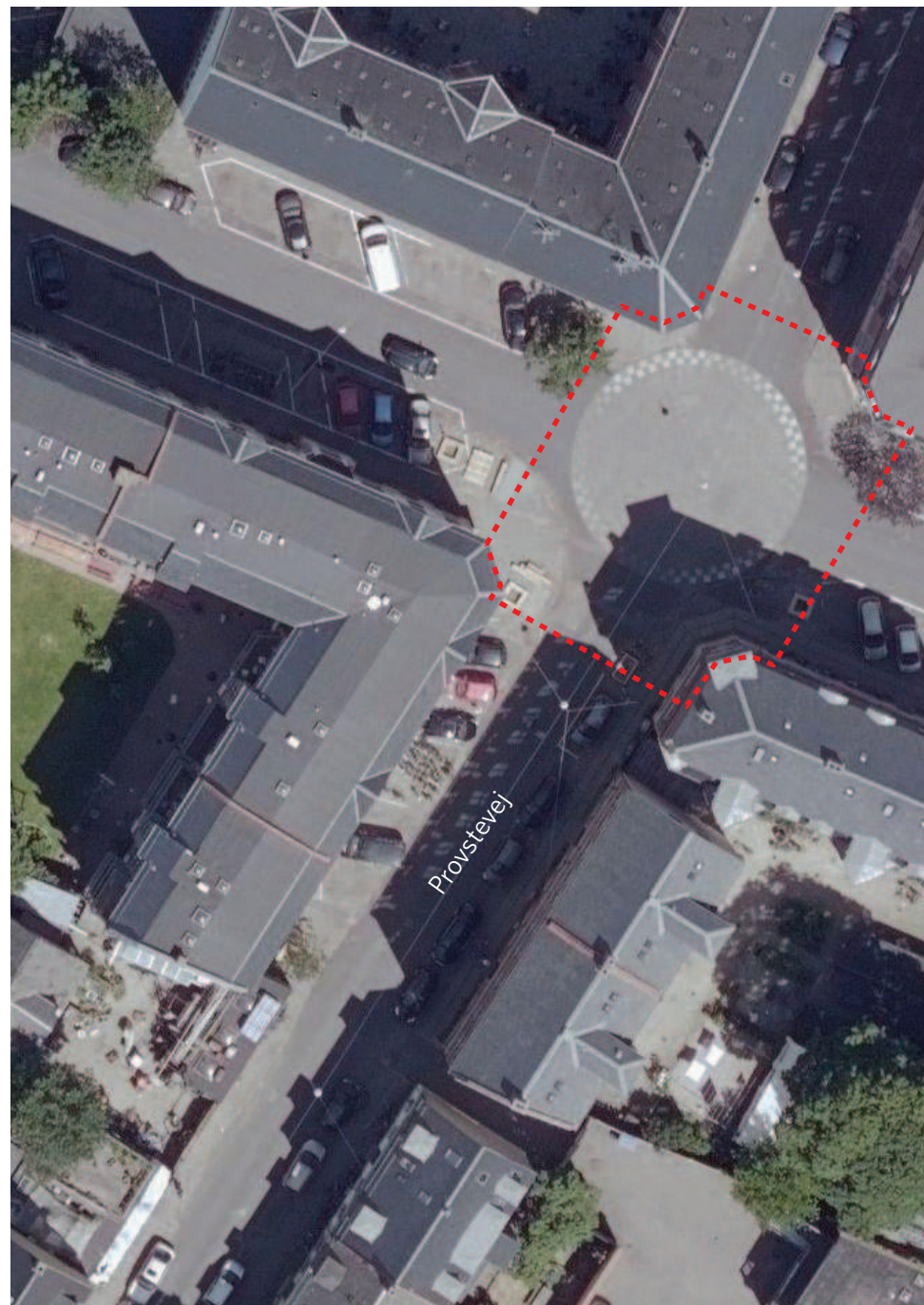
BYRUM OG BYMILJØ

Det industrielle præg som karakteriserer vejen mod vest - med stor fleksibilitet i arealer, som kan indtages til funktionelle behov, bevares og udvides. Der etableres mere areal til fleksibel anvendelse og inviteres til at kantzoner aktiveres, hegn nedlægges og stueetager i højere grad åbnes mod gaden.

Der etableres flere solitære gadetræer samt i klynger.



6. BOLIGER VED PROVSTEVEJ

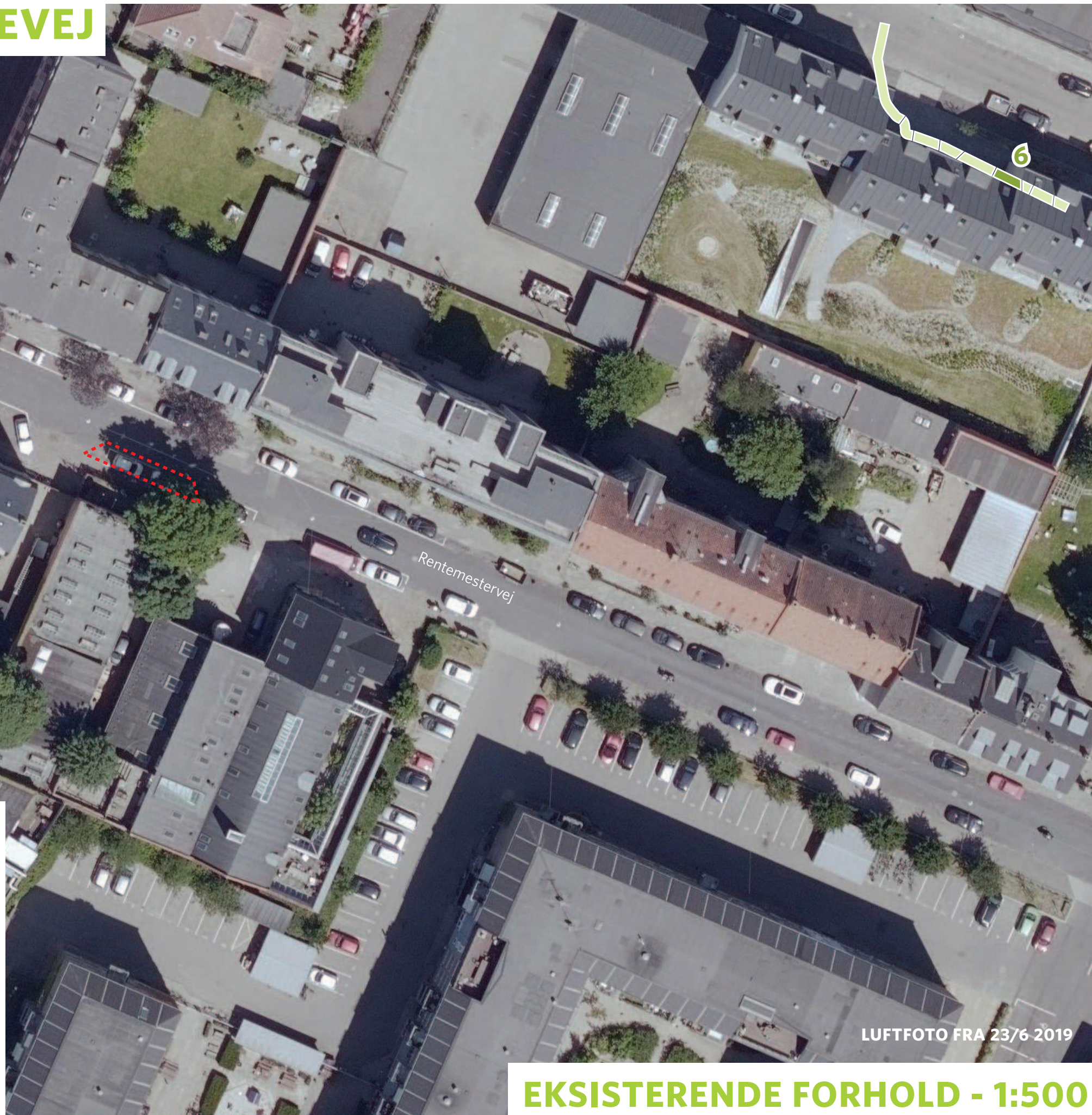


Vejstrækning med boliger på nordsiden, som møder vejen med indgange og kantzone. Boliger på sydsiden som trækker sig væk fra vejen med forareal til parkering.

Der er skråparkering på dele af strækningen, som optager fortovsareal. Parkering dominerer oplevelsen.

Krydsningspunkt mellem Provstevej og Rentemestervej er uklart og giver anledning til forvirring.

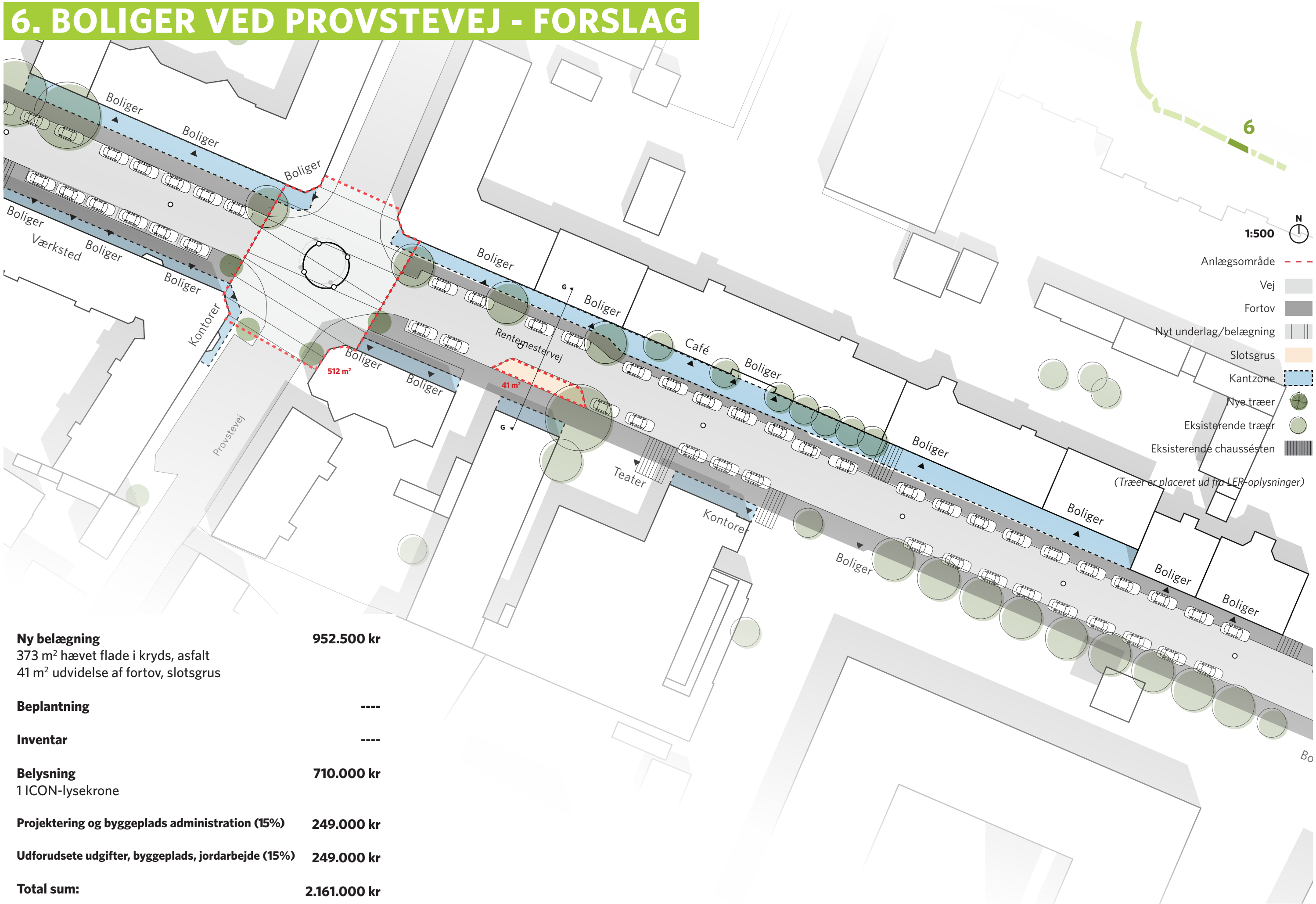
Der er en parkeringsbelægning på 80-90 på vejstrækningen.



LUFTFOTO FRA 23/6 2019

EKSISTERENDE FORHOLD - 1:500

6. BOLIGER VED PROVSTEVEJ - FORSLAG

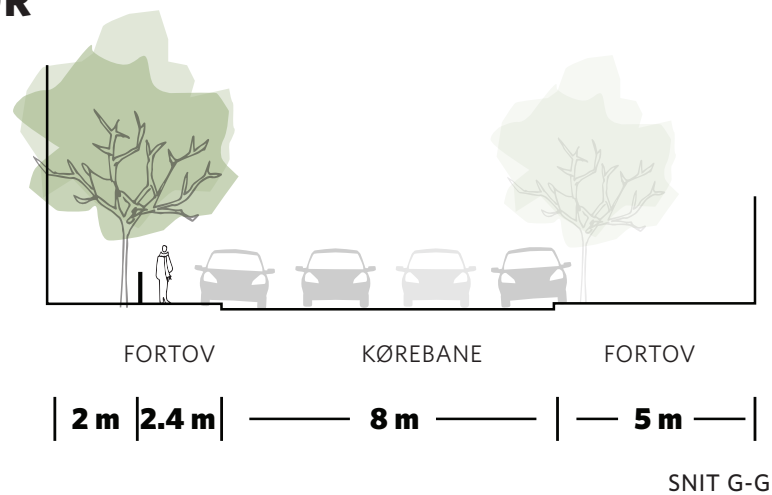


6. BOLIGER VED PROVSTEVEJ - TRAFIKALE TILTAG

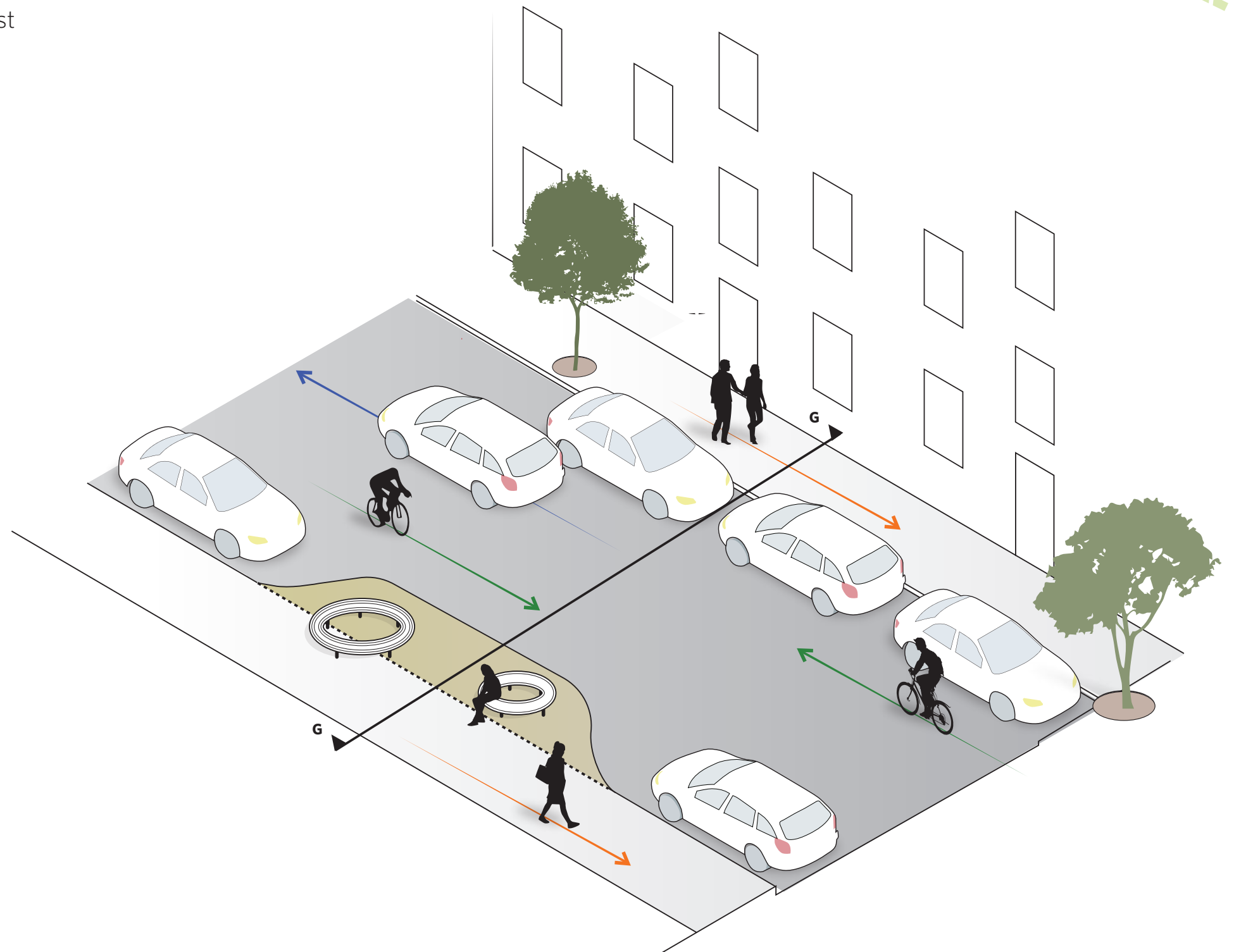
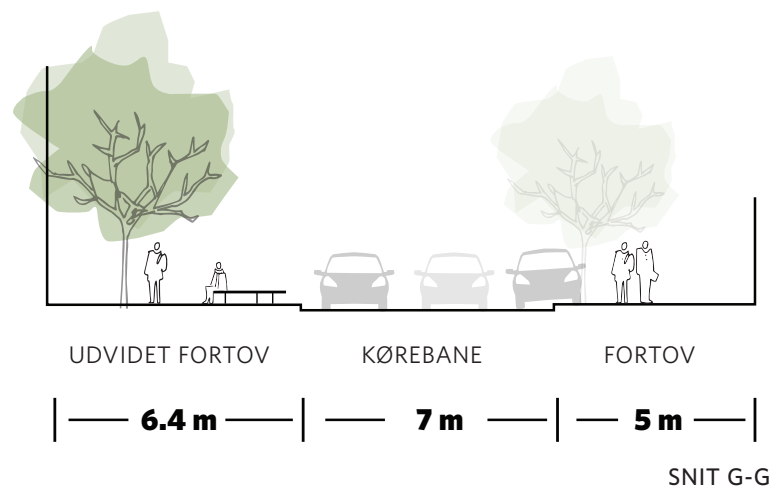
Tværrødet fastholdes som i dag, og biler og cyklers fremkommelighed ændres grundlæggende ikke.

I krydset ved Provstevej etableres en hævet flade, der reducerer biltrafikens hastighed langs Rentemestervej og på tværs. Øst for krydset udvides fortovet foran teatret.

FØR



EFTER



6. BOLIGER VED PROSTEVEJ - BYMILJØ



FUNKTIONER

Rentemestervej, mellem Provstevej og Frederiksborgvej, er udlagt til boliger og serviceerhverv, med overvejende flest boliger. Mod Frederiksborgvej ligger NEXT uddannelsesinstitution. Langs nordsiden af vejen henvender bygningerne sig til vejen imens de på sydsiden i højere grad trækker sig væk fra vejen.



BRUGERE OG BYLIV

På nordsiden af strækningen indtager beboere i højere grad kantzoner til cykelparkering, beplantning og ophold, imens det kun er Teatergruppen Batida og teatret, som udnytter kantzonen og genererer byliv på sydsiden af vejen.

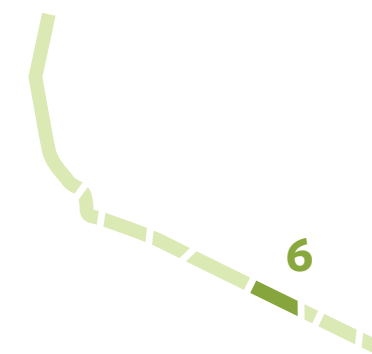
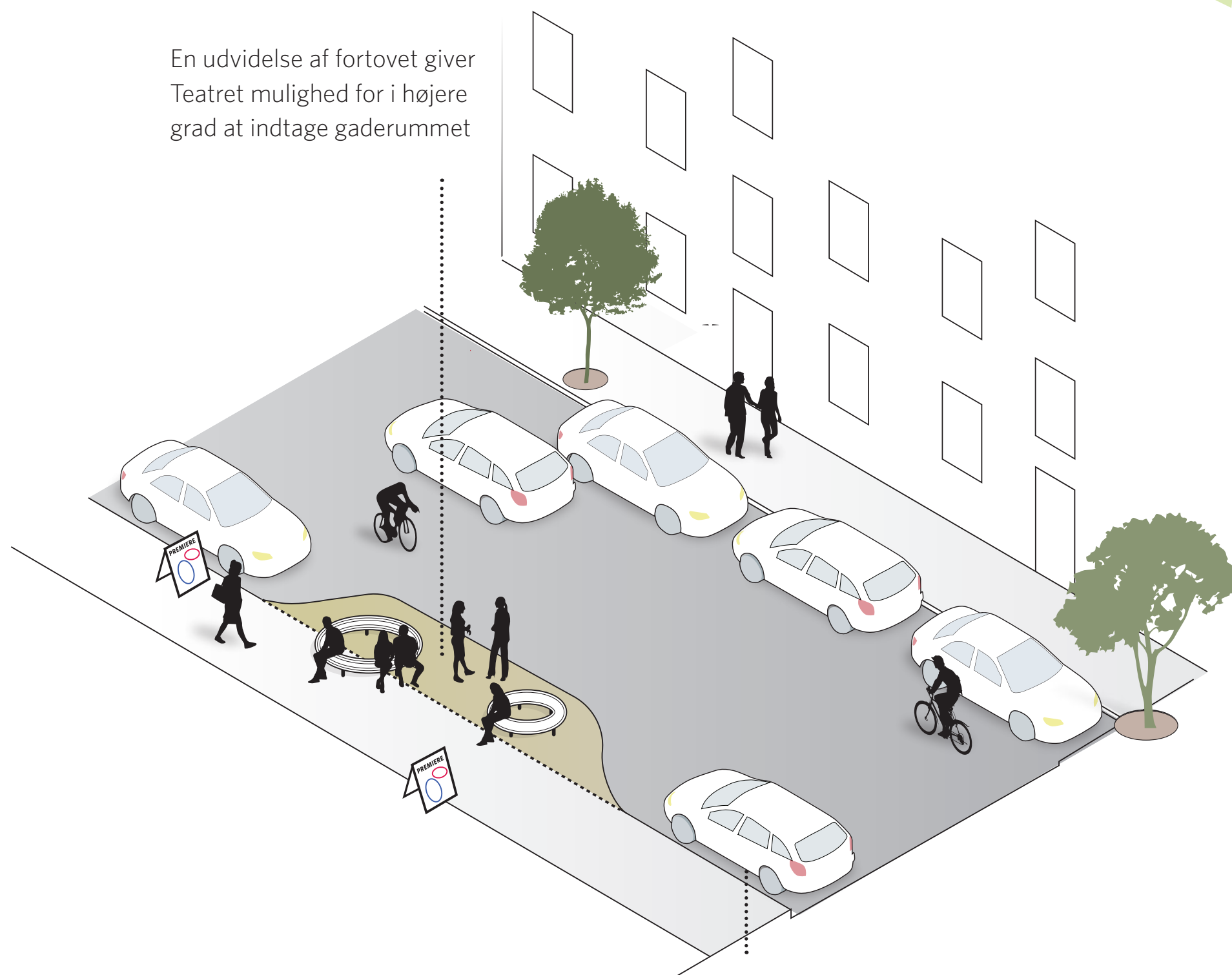


BYRUM OG BYMILJØ

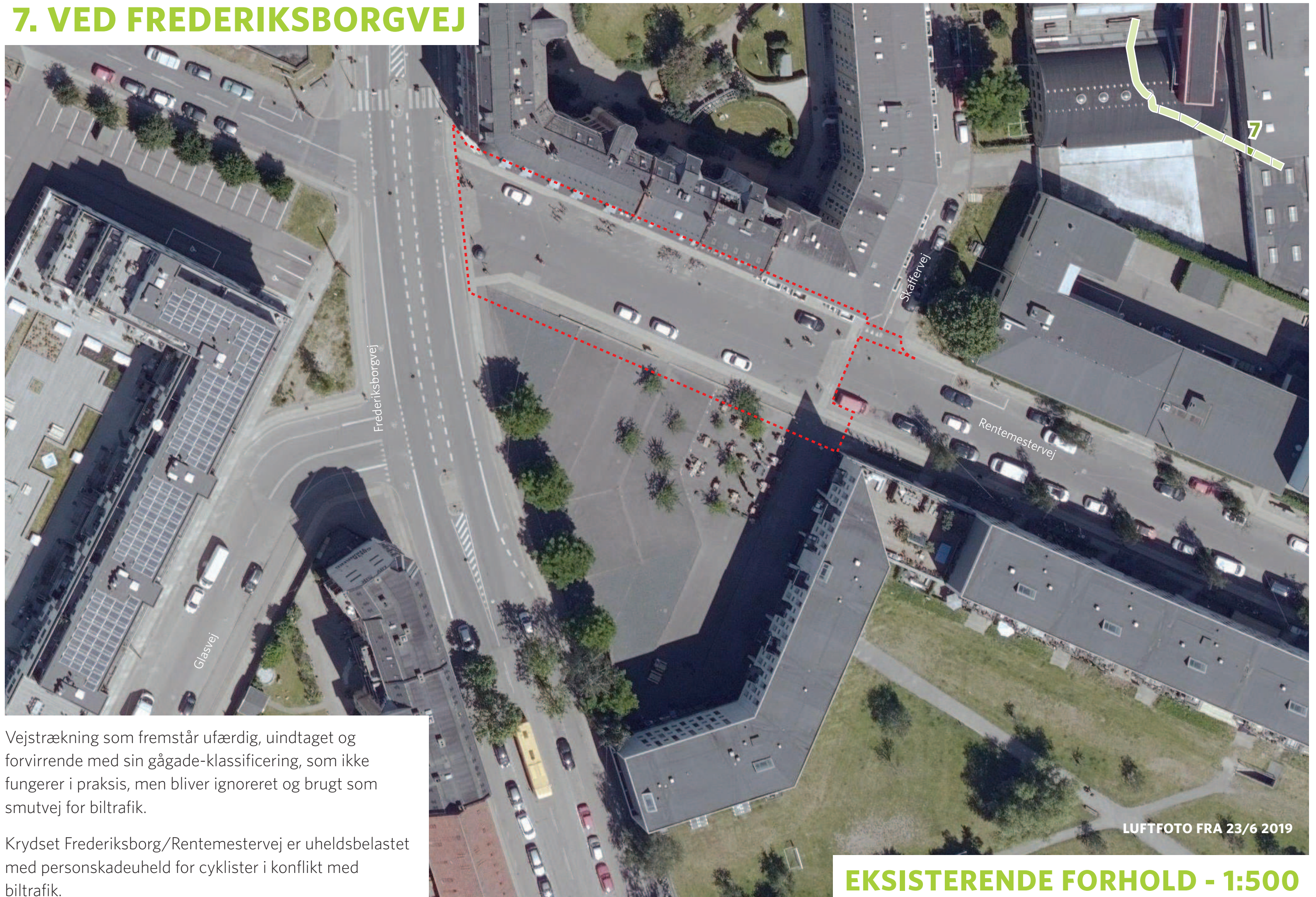
Der etableres bedre muligheder for at udnytte kantzonerne ved at rette skråparkering til parallelparkering og give arealet til fortovssiden.

Ved teatret, ud for teaterbygningen, etableres en grøn ø med træer for at friholde forarealet for parkering.

En udvidelse af fortovet giver Teatret mulighed for i højere grad at indtage gaderummet



7. VED FREDERIKSBORGVEJ



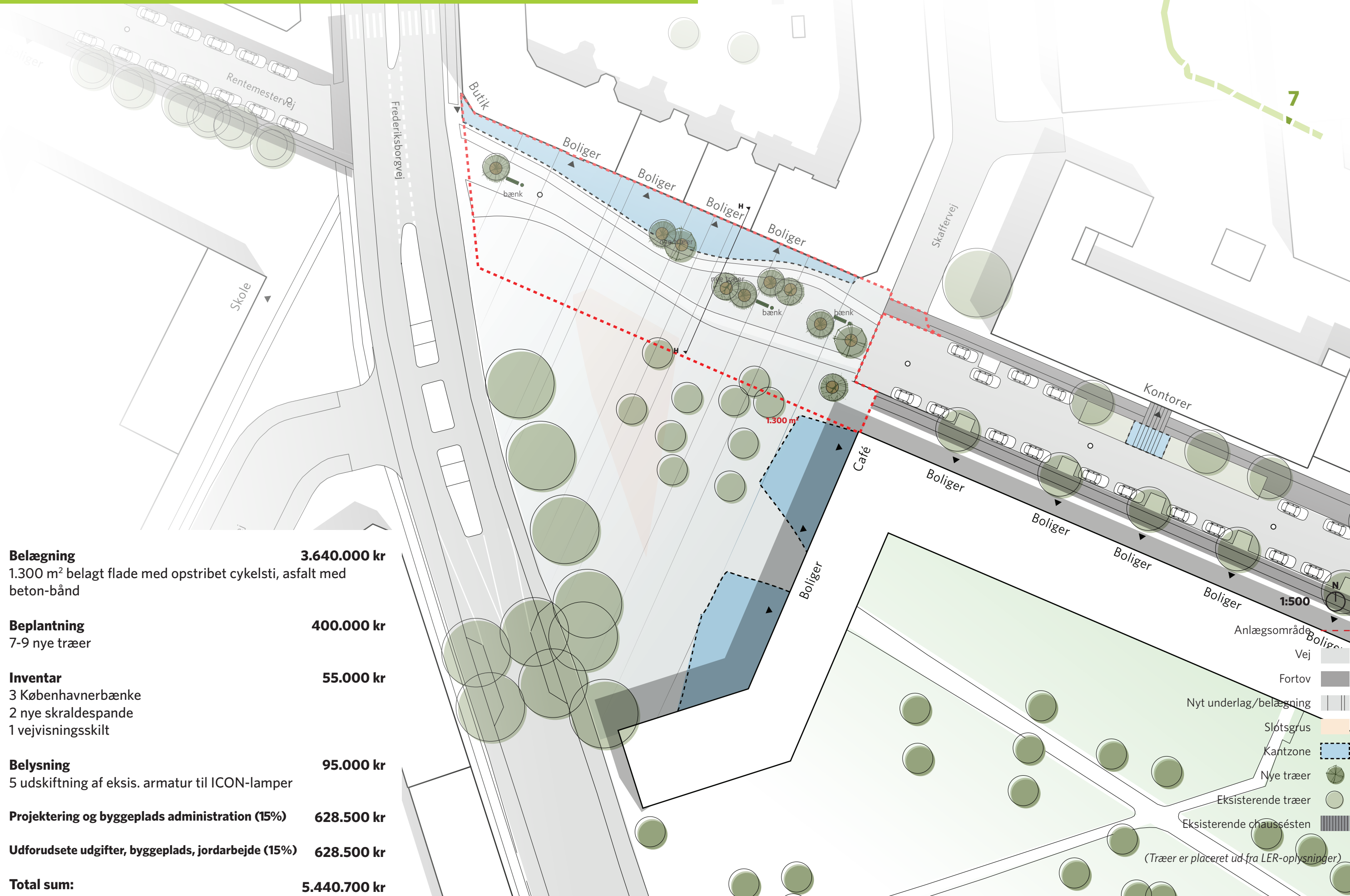
Vejstrækning som fremstår ufærdig, uindtaget og forvirrende med sin gågade-klassificering, som ikke fungerer i praksis, men bliver ignoreret og brugt som smutvej for biltrafik.

Krydset Frederiksborg/Rentemestervej er uheldsbelastet med personskadeuheld for cyklister i konflikt med biltrafik.

LUFTFOTO FRA 23/6 2019

EKSISTERENDE FORHOLD - 1:500

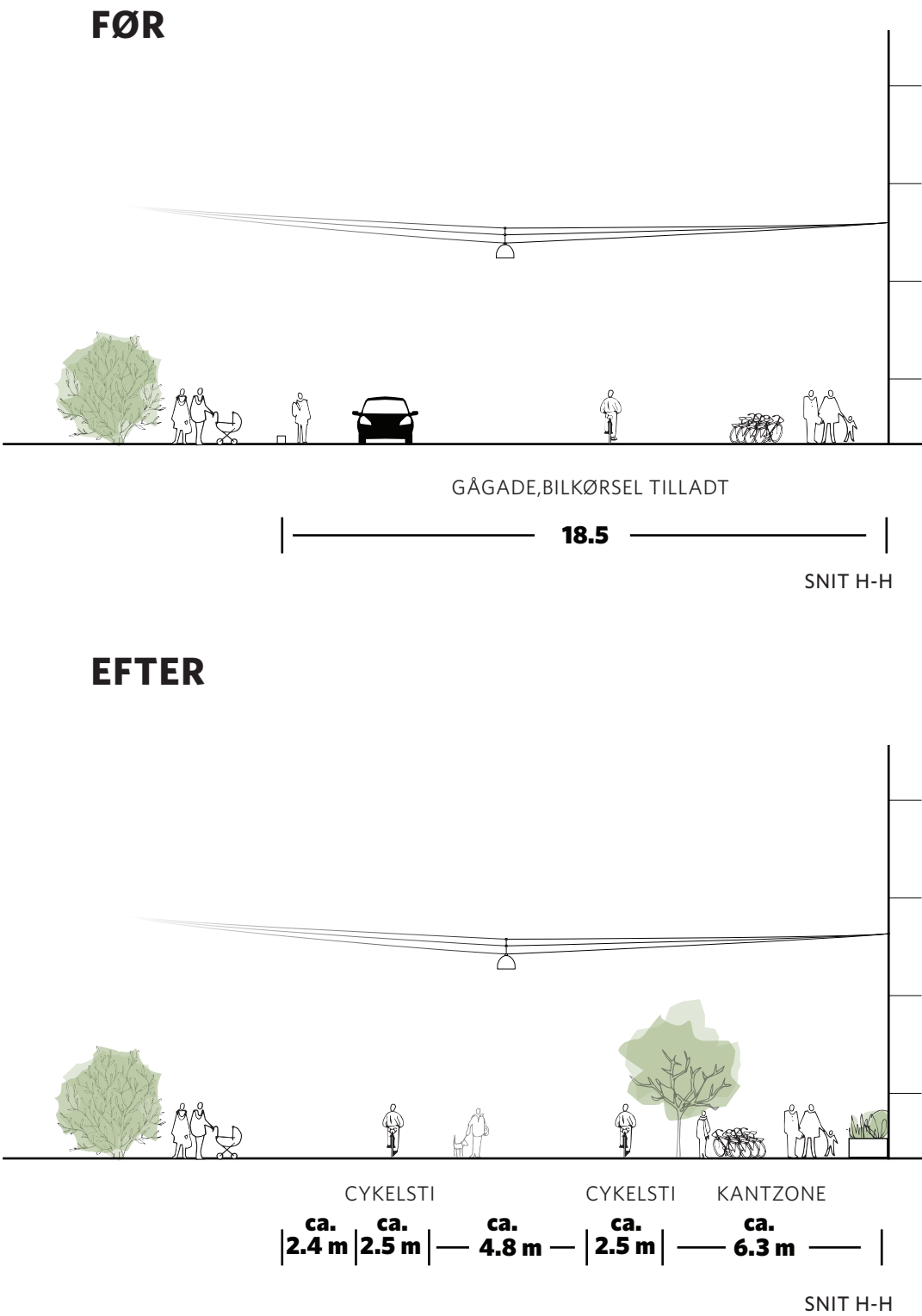
7. VED FREDERIKSBORGSVEJ - FORSLAG



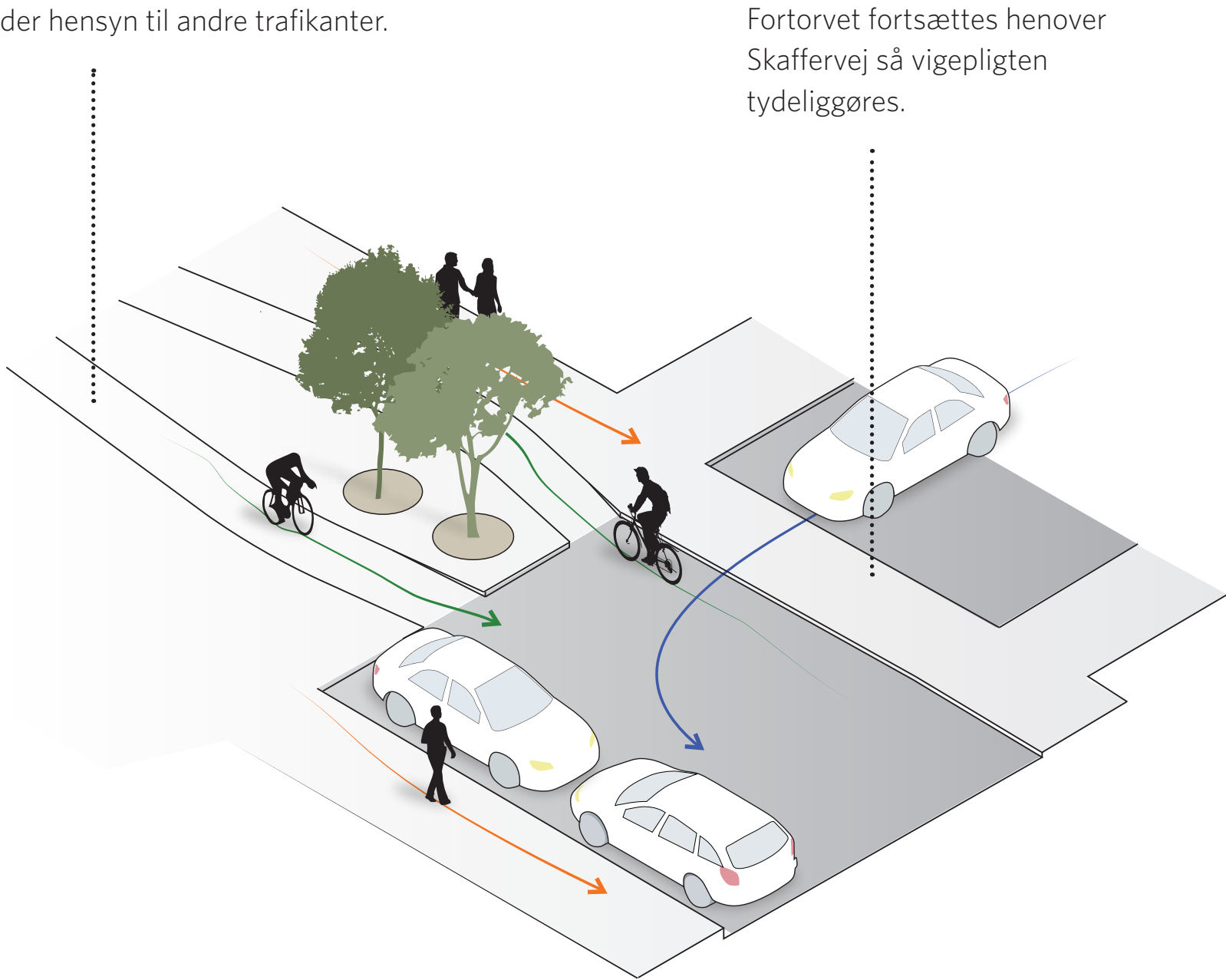
Belægning 1.300 m ² belagt flade med opstribet cykelsti, asfalt med beton-bånd	3.640.000 kr
Beplantning 7-9 nye træer	400.000 kr
Inventar 3 Københavnerbænke 2 nye skraldespande 1 vejvisningsskilt	55.000 kr
Belysning 5 udskiftning af eksis. armatur til ICON-lamper	95.000 kr
Projektering og byggeplads administration (15%)	628.500 kr
Udforudsete udgifter, byggeplads, jordarbejde (15%)	628.500 kr
Total sum:	5.440.700 kr

7. VED FREDERIKSBORGSVEJ - TRAFIKALE TILTAG

Pladsen lukkes for biltrafik, og der etableres i stedet en markeret cykelforbindelse. Cykelforbindelsen er ikke en egentlig cykelsti, men en markering på pladsen, der tydeligt viser at arealet er for cyklister, men samtidig viser at man som cyklist færdes på et pladsareal.



Markering af cykelforbindelse over pladsen, der tilgodeser cyklisterne under hensyn til andre trafikanter.



7. VED FREDERIKSBORGSVEJ - BYMILJØ



FUNKTIONER

Ved Rentemestervej, syd for Frederiksborgvej ligger lejlighedskarréstruktur med boliger mod nord og Emaljehavens boliger og cafe mod syd og øst.



BRUGERE OG BYLIV

Strækningens byliv karakteriseres af udeserveringen og cafégæsterne i forbindelse med cafeen i Emaljehaven samt af trafikanter på gennemfart.

Der er få boligrelaterede aktiviteter, som primært handler om ankomst og afgang fra boligerne.

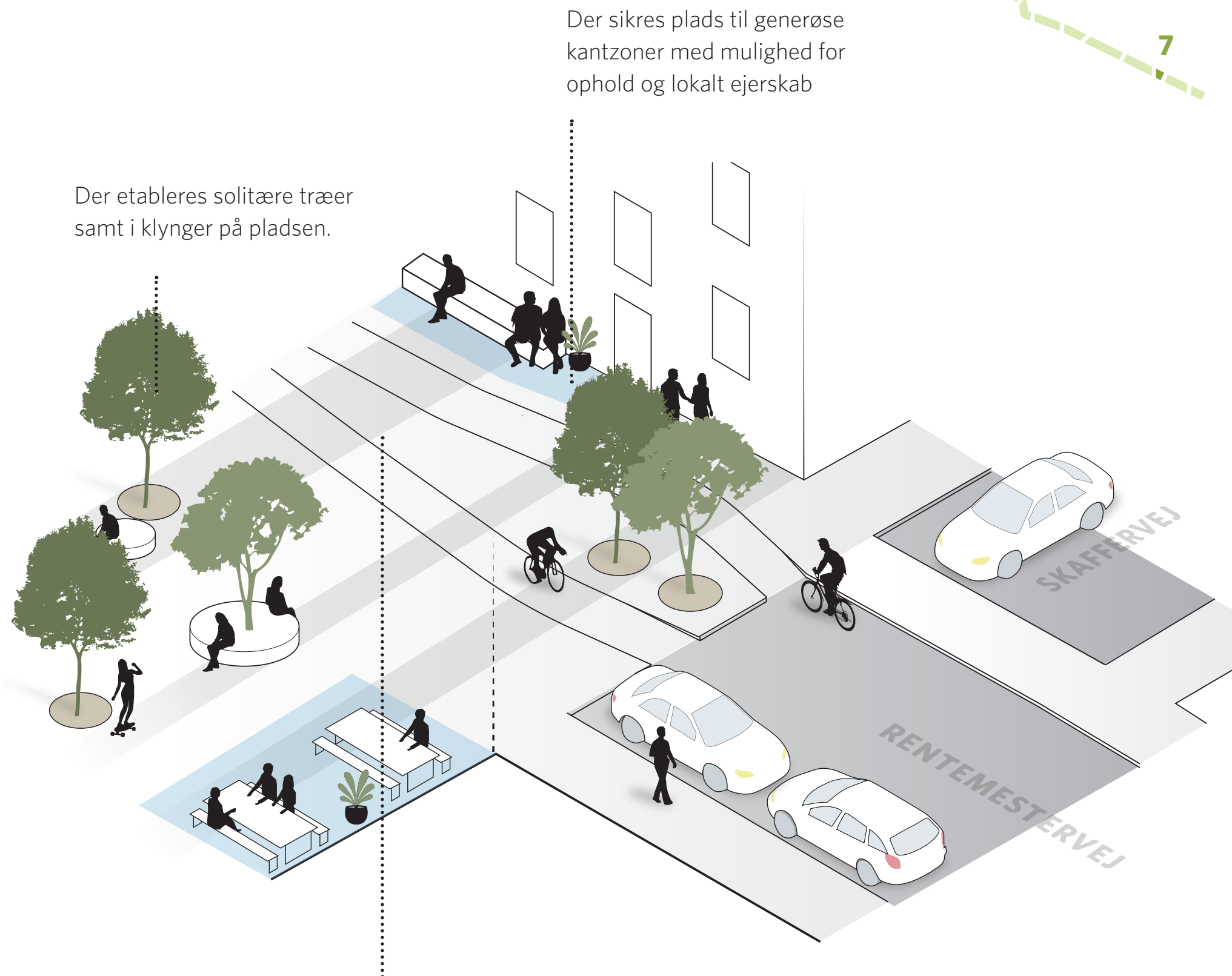


BYRUM OG BYMILJØ

På arealet syd for Frederiksborgvej etableres et pladsareal, som spænder fra boligerne mod nord til Emaljehavens boliger og cafe mod syd og øst.

Pladsarealet foreslås bilfrit med passage for fodgængere og cyklister. Der etableres mulighed for ophold og private kantzoner samt øget beplantning i form af bede og træer.

Der er et stort potentiale for en ny funktion/bygning på pladsen på arealet mod Frederiksborgvej for at skabe en menneskelig skala på pladsen. Derudover kan udadvendte funktioner mod pladsen være med til at generere et mere alsidigt byliv. Da pladsen er privat grund er dette ikke en del af idéoplæggets anbefalinger.



Der etableres solitære træer samt i klynger på pladsen.

Der sikres plads til generøse kantzoner med mulighed for ophold og lokalt ejerskab

Nyt bilfrit pladsareal til bevægelse til fods og på cykel samt til ophold og aktiviteter

8. VED EMALJEHAVEN

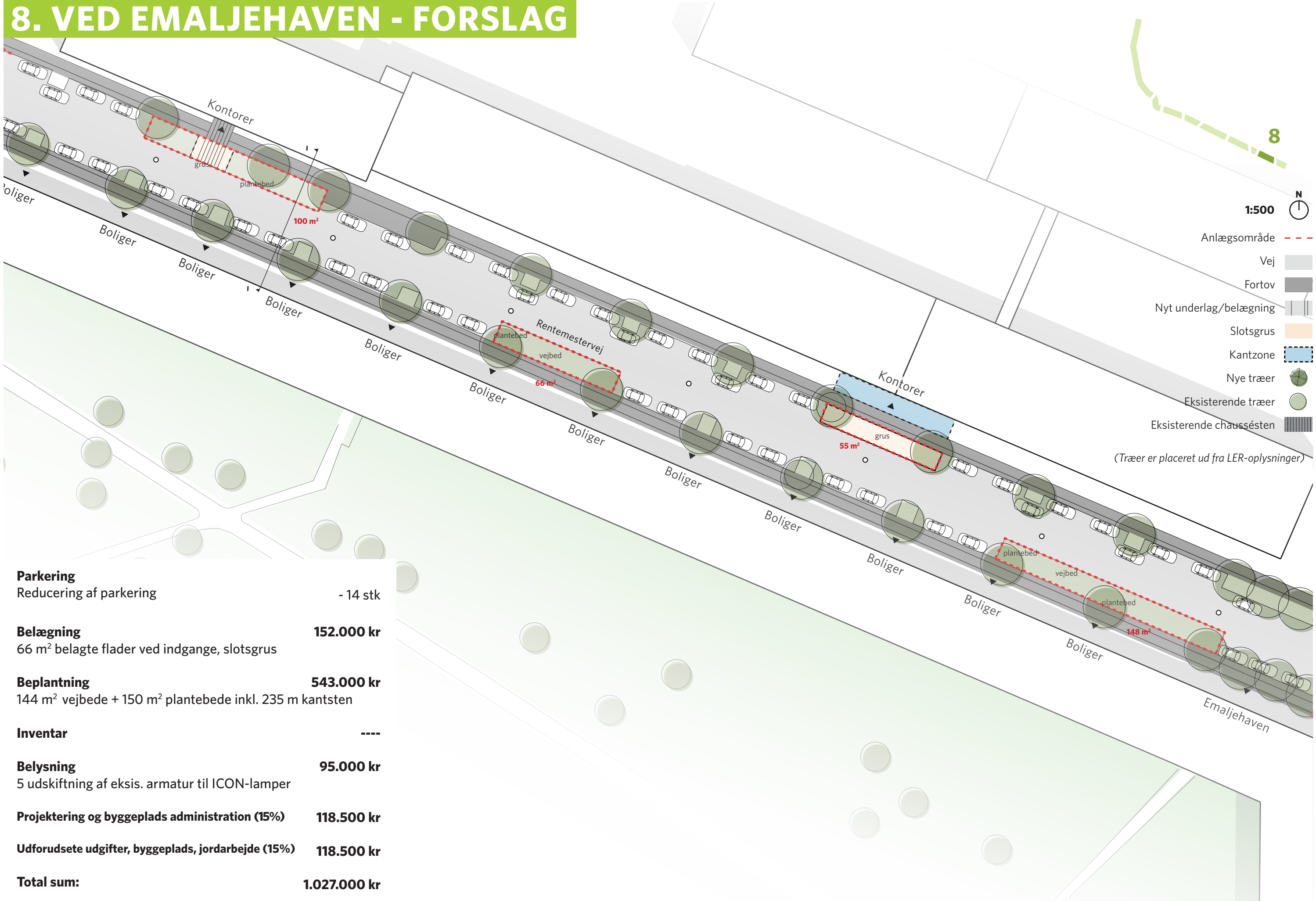


Vejstrækning domineret af to lange monotome bygninger uden væsentlig aktivitet i stueetagen. På strækningen er der allé-bepantning, som det eneste sted på Rentemestervej.

Parkering dominerer hele vejstrækningen. Der er en parkeringsbelægning på over 100 på vejstrækningen.

EKSISTERENDE FORHOLD - 1:500

8. VED EMALJEHAVEN - FORSLAG

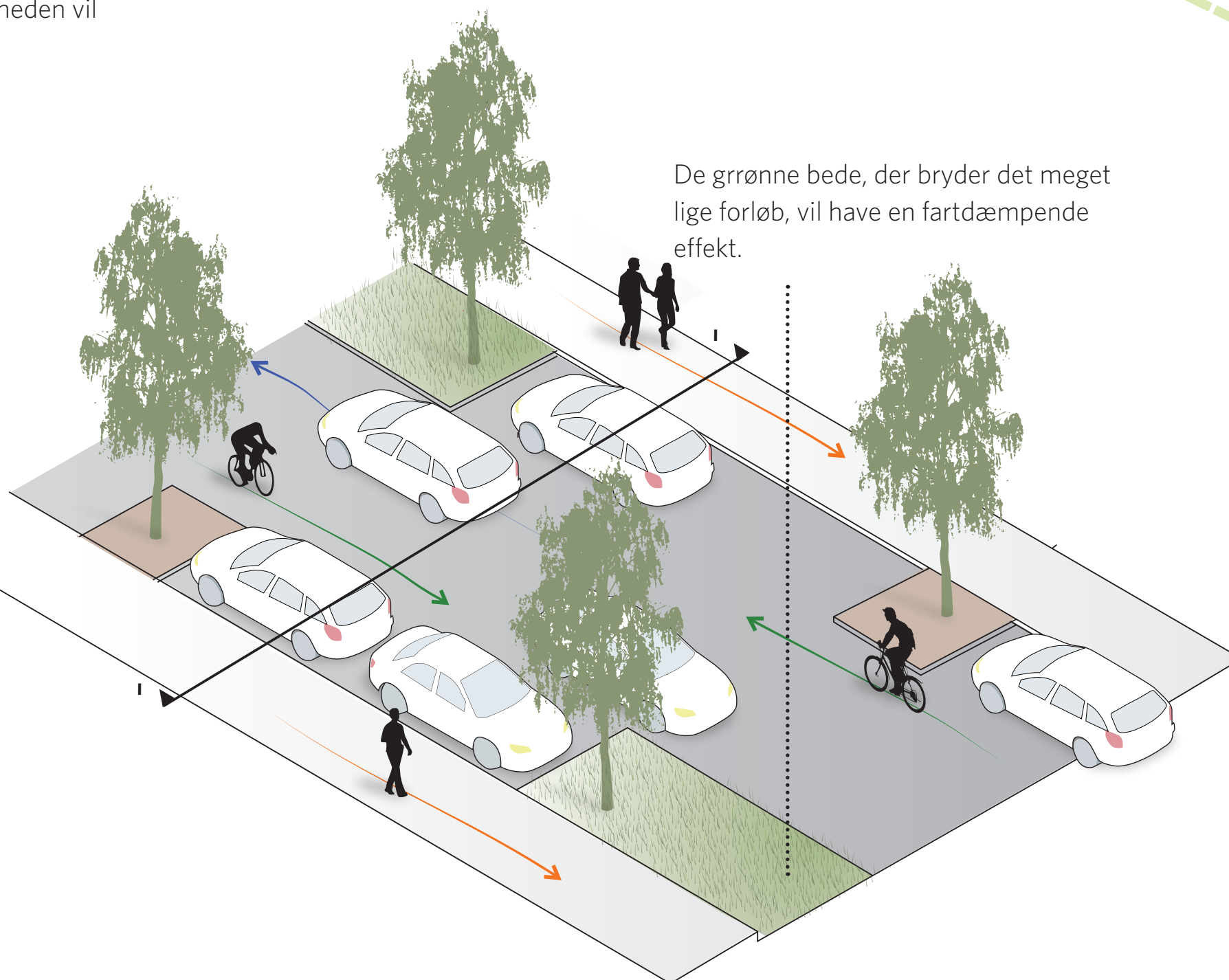
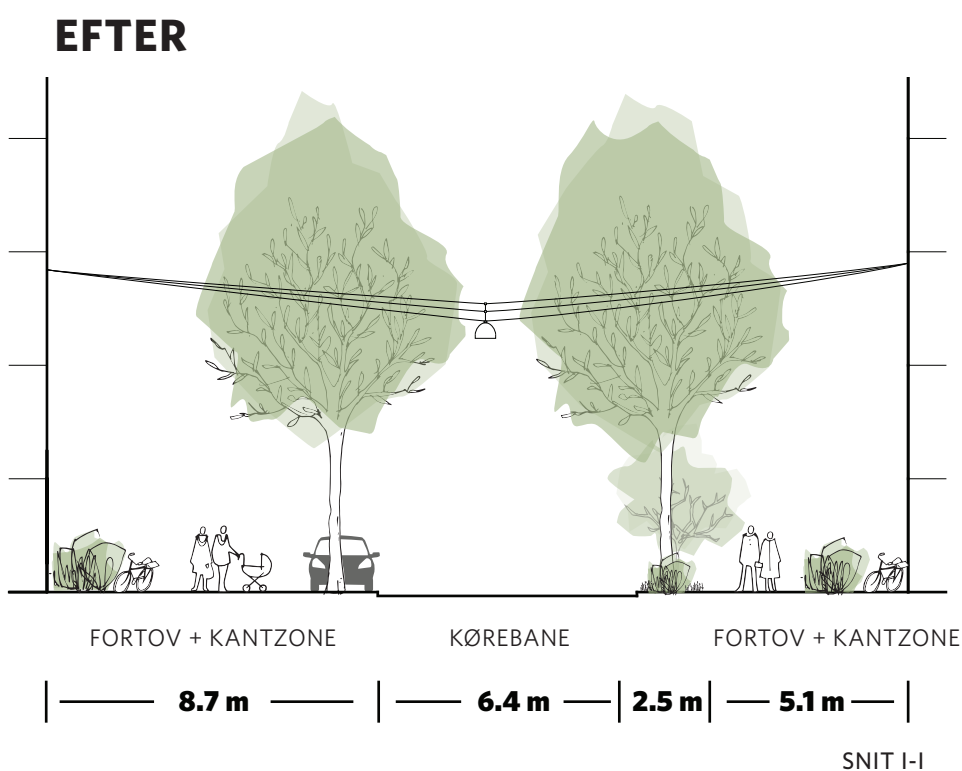
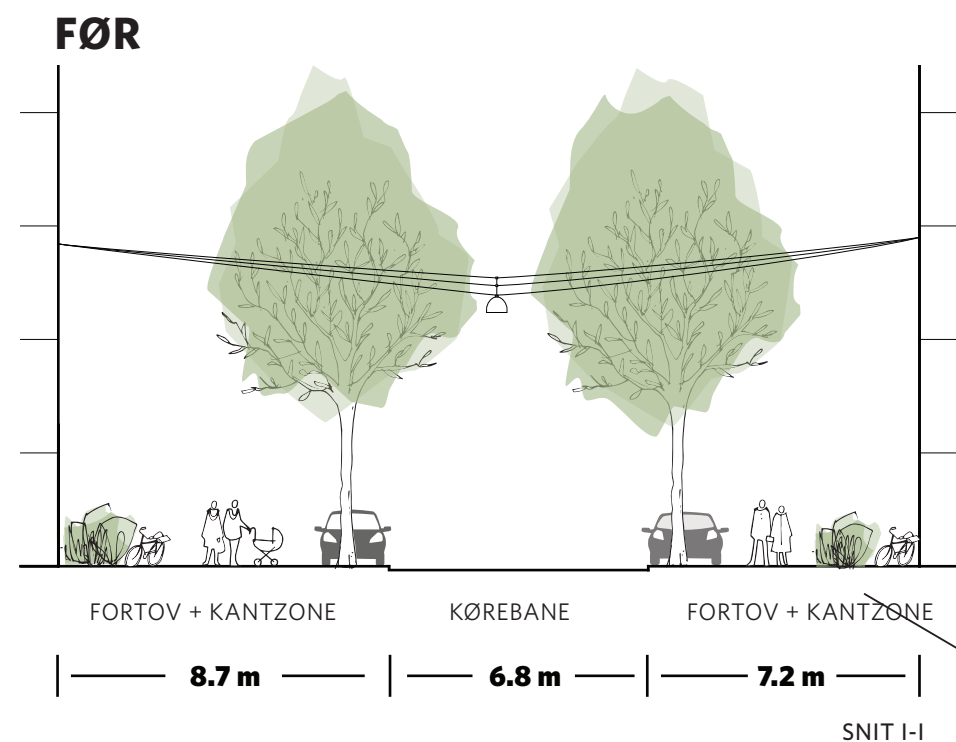


Parkering	
Reducering af parkering	- 14 stk
Belægning	152.000 kr
66 m² belagte flader ved indgange, slotsgrus	
Beplantning	543.000 kr
144 m² vejbede + 150 m² plantebede inkl. 235 m kantsten	
Inventar	----
Belysning	95.000 kr
5 udskiftning af eksis. armatur til ICON-lamper	
Projektering og byggeplads administration (15%)	118.500 kr
Udforudsete udgifter, byggeplads, jordarbejde (15%)	118.500 kr
Total sum:	1.027.000 kr

8. VED EMALJEHAVEN - TRAFIKALE TILTAG

Der etableres grønne bede, der indsnævrer kørebanen en smule lokalt hvor bedene etableres. Bedene vil kunne medføre en mindre fartdæmpende effekt. Derudover bevares profilet som i dag, og fremkommeligheden vil være den samme som i dag for alle trafikanter.

Bedene suppleres med afmærkning på kørebanen, der sikrer at den kørende trafik ledes udenom dem.



8. VED EMALJEHAVEN - BYMILJØ



FUNKTIONER

Langs Rentemestervej, mellem Skaftervej og Rebslagervej ligger på sydsiden Emaljehavens lejligheder med primære adgange mod vejen og kontorlokaler med få adgange på nordsiden.

Der er ikke stor interaktion mellem stueetagens funktioner og byrummet på strækningen.



BRUGERE OG BYLIV

Strækningens byliv karakteriseres primært af gennemfartstrafik uden ophold eller interaktion. Der er hverdagsliv med uformelle korte møder og interaktion i kantzonen ved Emaljehavens boliger.



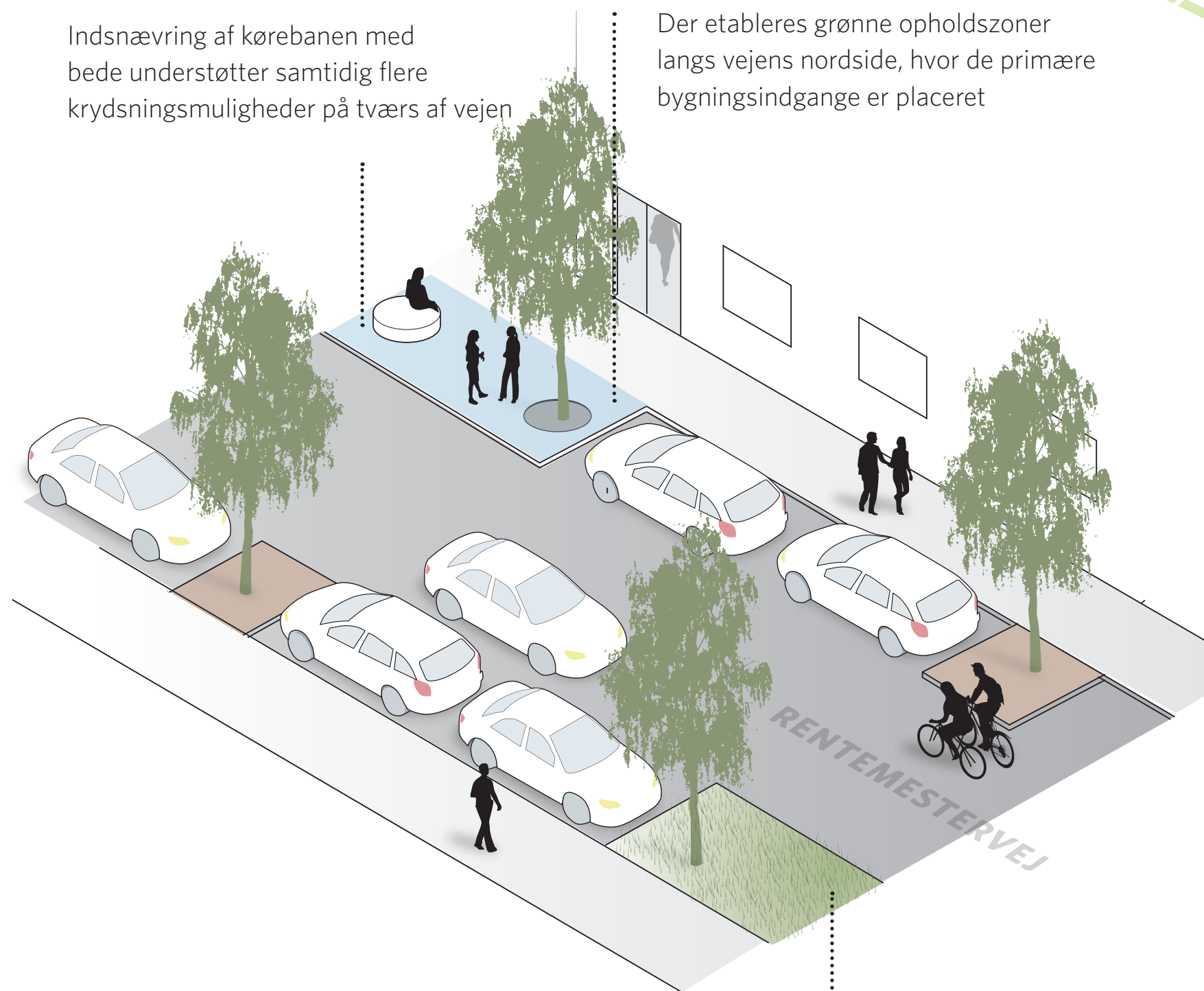
BYRUM OG BYMILJØ

For at understøtte vejstrækningens byliv og bymiljø etableres flere muligheder for korte uformelle ophold langs vejens nordside, i forbindelse med de primære bygningsindgange.

Der etableres yderligere bede med mulighed for beplantning og gadetræer, for at understøtte vejens meget grønne karakter på den denne del af strækningen.

Indsnævring af kørebanen med bede understøtter samtidig flere krydsningsmuligheder på tværs af vejen

Der etableres grønne opholdszoner langs vejens nordside, hvor de primære bygningsindgange er placeret



Der etableres yderligere arealer til bede, for at understøtte vejens grønne karakter

8

9. VED LYGTEN



Vejstrækning som opleves udflydende og som ikke er veldefineret af tilstødende bygninger.

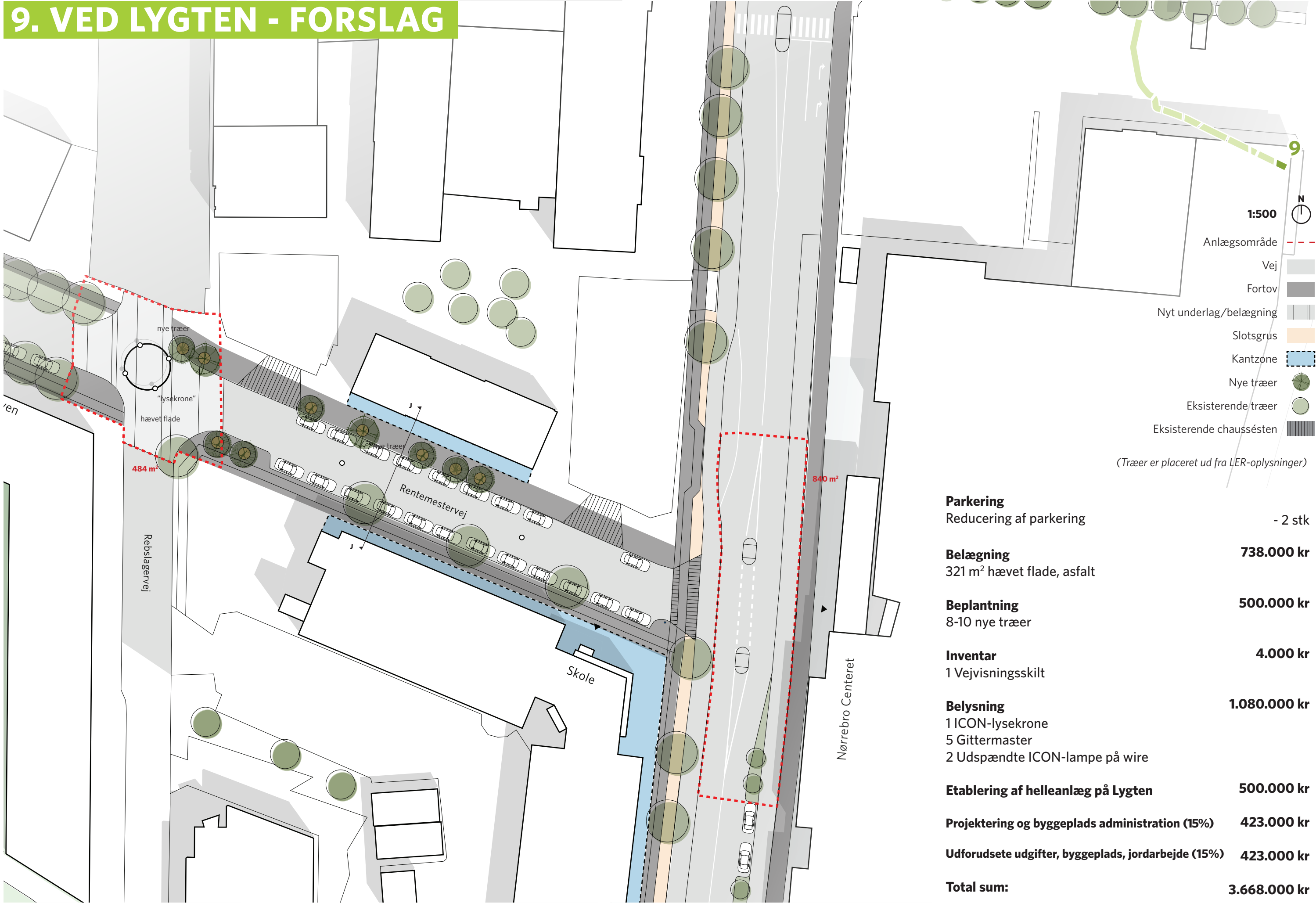
Der er en svag tilkobling til Lygten - både visuelt og fysisk, hvor der mangler et krydsningspunkt for fodgængere og cyklister, som kommer fra vest og skal videre mod øst ad Nordvestpassagen eller mod nord ad Lygten.

Krydset Lygten/Rentemestervej er uheldsbelastet med personskadeuheld for cyklister i konflikt med biltrafik.

Parkering dominerer hele vejstrækningen. Der er en parkeringsbelægning på over 100 på vejstrækningen.

EKSISTERENDE FORHOLD - 1:500

9. VED LYGTEN - FORSLAG

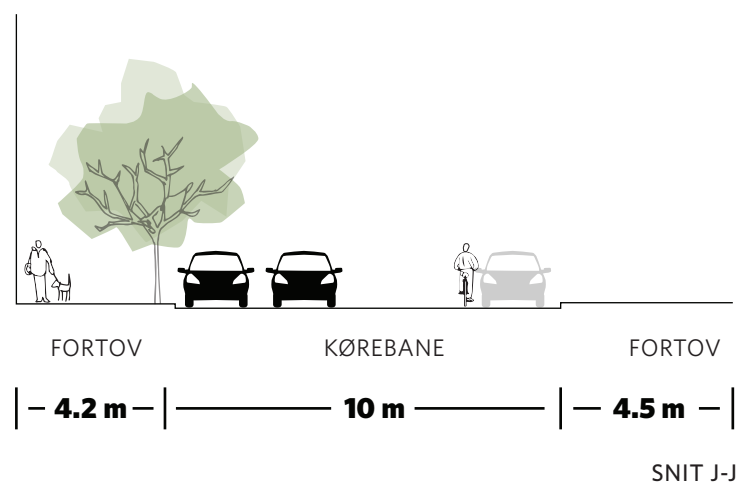


9. VED LYGTEN - TRAFIKALE TILTAG

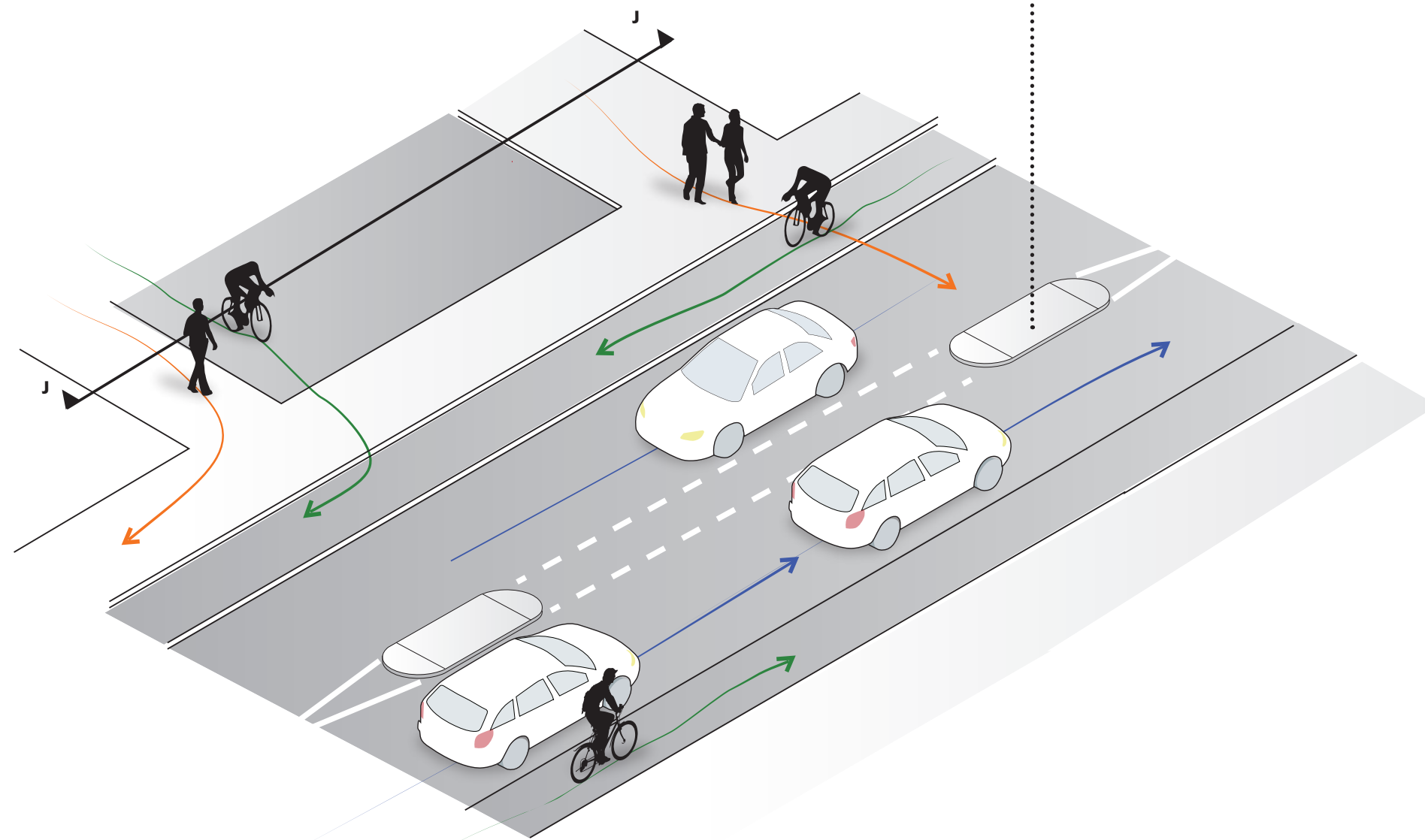
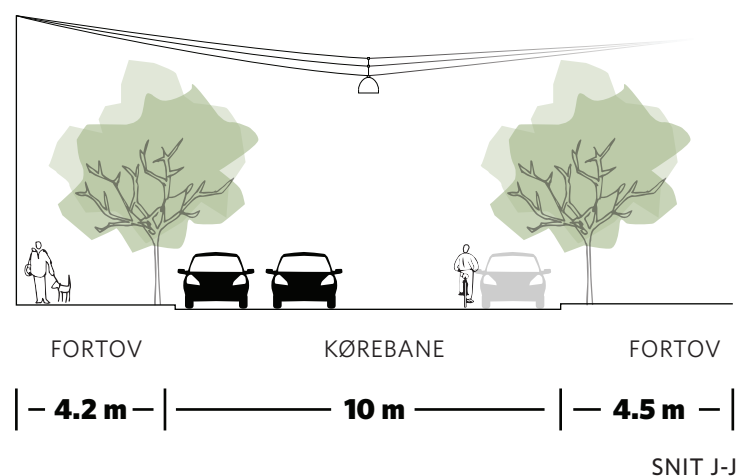
Der foreslås etablering af et krydsningspunkt med to midterheller på Lygten. Krydsningspunktet giver mulighed for at krydse vejen i to tempi, hvilket øger tilgængeligheden og trygheden på den relativt trafikerede strækning.

Krydsningspunktet giver mulighed for at cyklister kan komme fra Rentemestervej i retning mod Nordvestpassagen, hvilket ellers ikke er muligt. Derudover får gående og cyklister fra østsiden af Lygten mulighed for at komme over til Rentemestervej.

FØR



EFTER



Krydsningspunkt for cyklister og gående på Lygten.

9. VED LYGTEN - BYMILJØ



FUNKTIONER

Hvor Rentemestervej møder Lygten ligger

KEA ligger på sydsiden af Rentemestervej med primær adgang på hjørnet. På nordsiden ligger Enighedens parkeringsarealer og mod øst ligger Nørrebro City Center med adgang i aksen fra Rentemestervej.



BRUGERE OG BYLIV

Med introduktionen af den grønne forbindelse understøttes et byliv omkring krydset Lygten / Rentemestervej hvor handel og ophold og bevægelse på tværs af vejrum

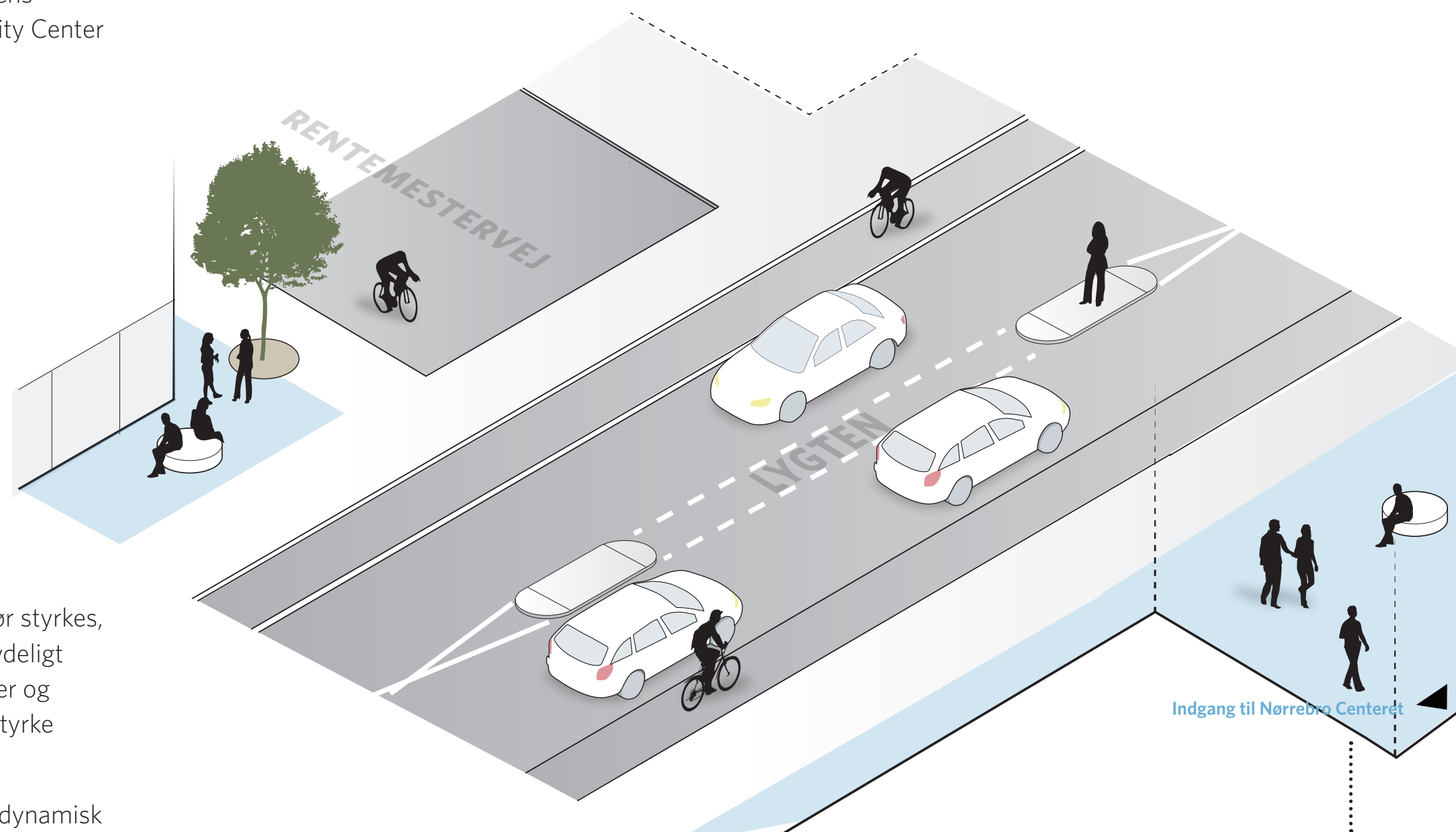


BYRUM OG BYMILJØ

Bymiljøet omkring Rentemestervej og Lygten bør styrkes, så Rentemestervej og den grønne forbindelse tydeligt markeres netop her. Aktive stueetager, kantzoner og opholds- og aktivitetsmuligheder er med til at styrke oplevelsen af bymiljøet og byrummet.

Langs Lygten er mødet med Rentemestervej et dynamisk krydsningspunkt med et højt aktivitetsniveau og byrum og kantzoner som understøtter det handels- og studiemiljø som kan udspille sig mellem KEA, Nørrebro Bazar længere mod syd og Nørrebro City Center.

På Enighedens parkeringsareal på hjørnet mellem Rentemestervej og Lygten findes et fantastisk potentiale for etablering af en ny bygningsstruktur med aktive stueetager, som kan definere hjørnet og hjælpe med tydeligt at markere Rentemestervej på Lygten



Her understreges adgang til Nørrebro City Centers med aktivering af kantzone med opholdsmuligheder og bedre visuel kommunikation af adgang til centeret



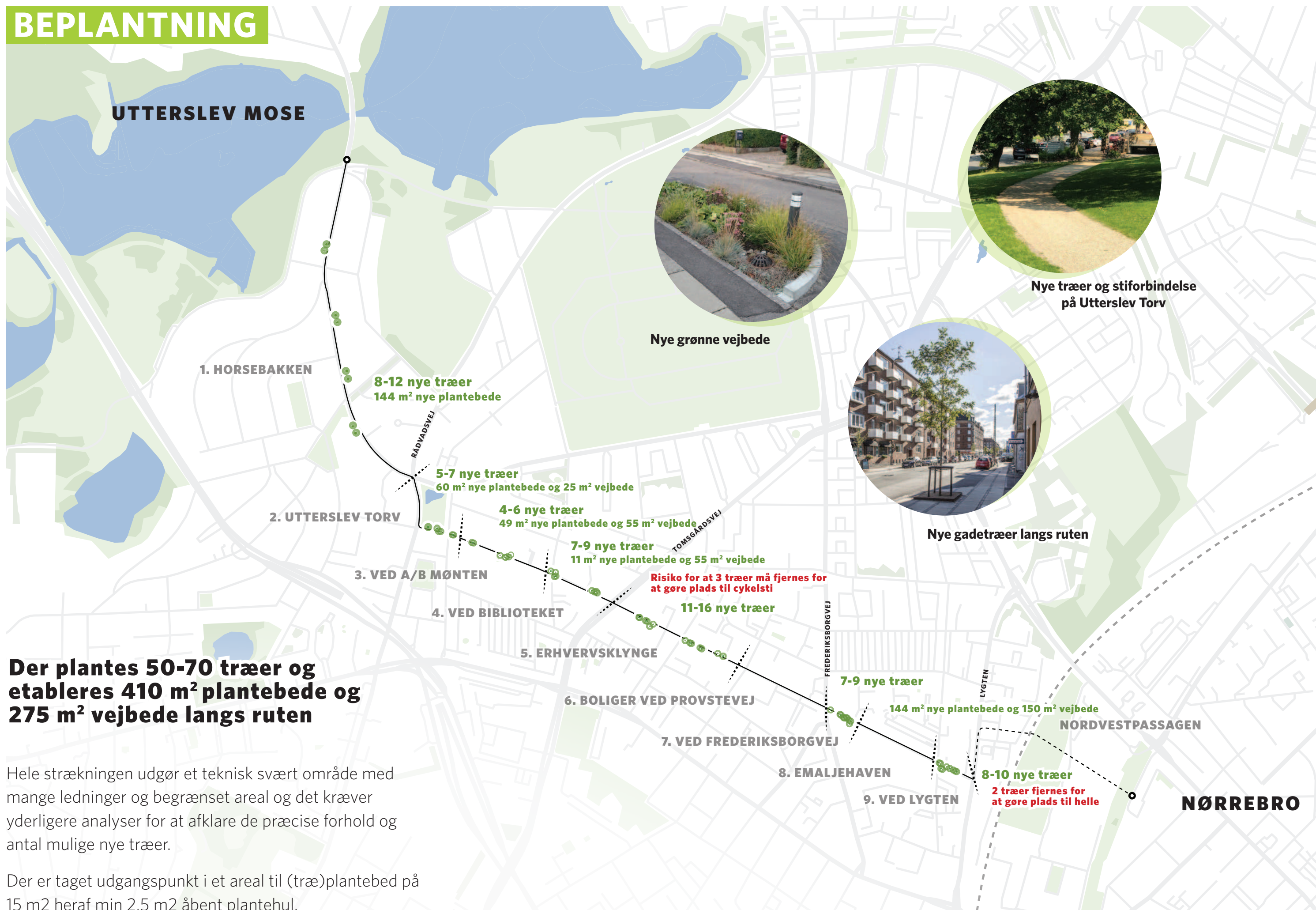
03 OPSUMMERING

OPSUMMERENDE KORT
PRISOVERSLAG
SAMLET KORT

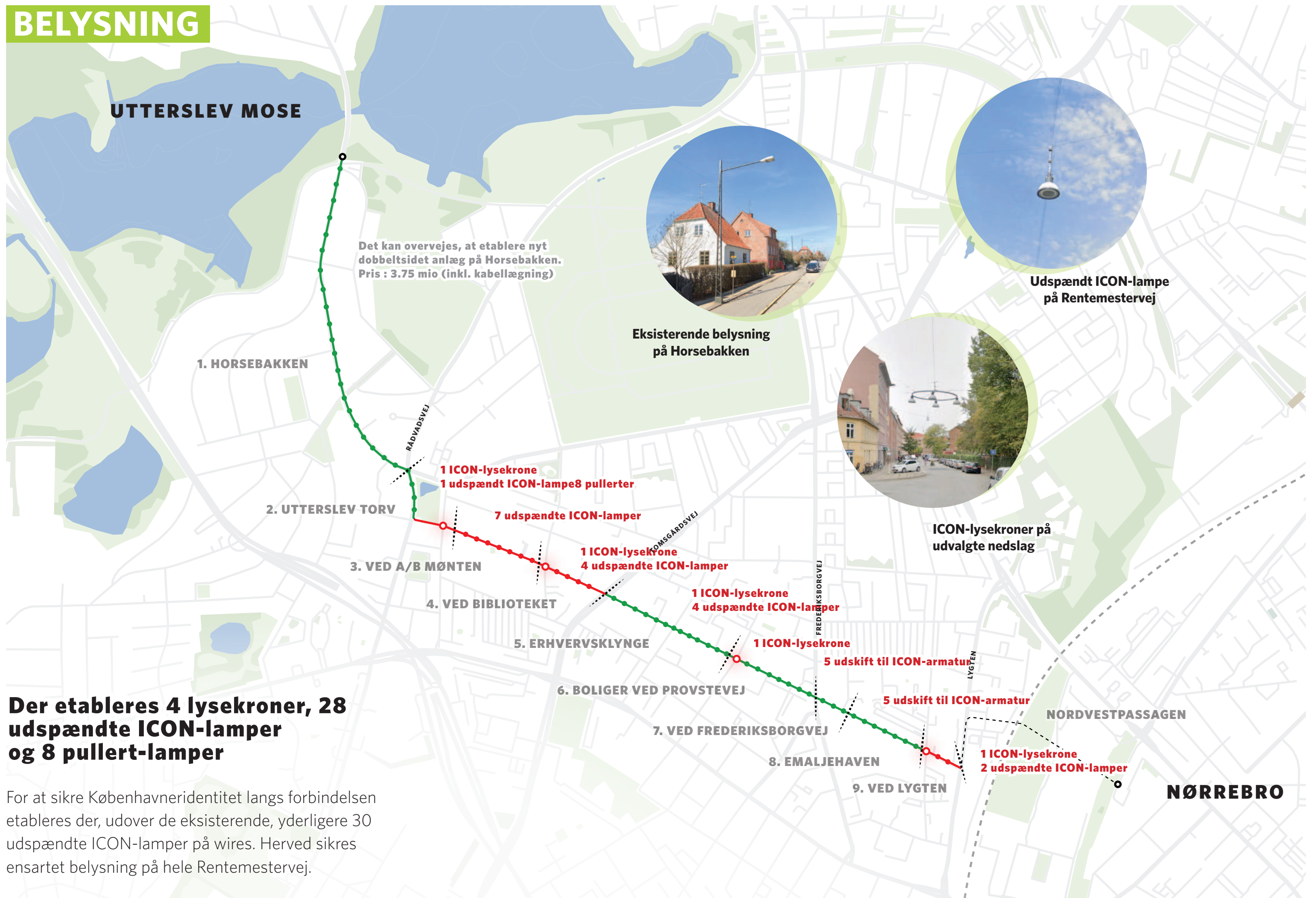
OMLAGTE AREALER



BEPLANTNING



BELYSNING



Der etableres 4 lysekroner, 28 udspændte ICON-lamper og 8 pullert-lamper

For at sikre Københavneridentitet langs forbindelsen etableres der, udover de eksisterende, yderligere 30 udspændte ICON-lamper på wires. Herved sikres ensartet belysning på hele Rentemestervej.

INVENTAR OG VEJVISNING

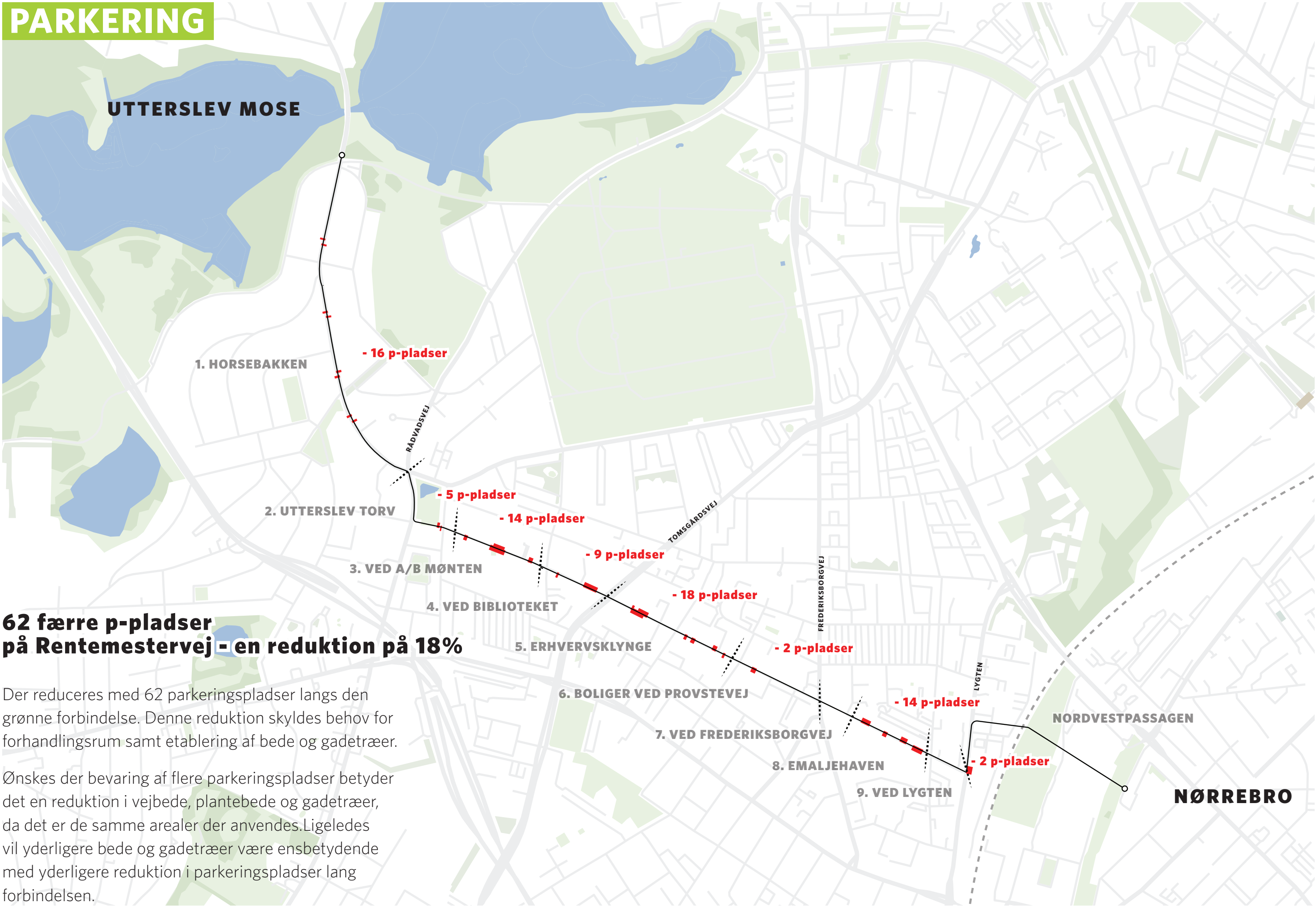


Københavneridentitet langs ruten

For at sikre Københavneridentitet langs forbindelsen etableres der i udvalgte bymiljøer langs ruten Københavnerbænke og skraldespande samt yderligere cykelparkering.

For vejvisning etableres der blå cykelskilte på syv centrale krydsningspunkter.

PARKERING



PRISOVERSLAG

UTTERSLEV MOSE

1. HORSEBAKKEN

1.7 mio.
(Ønskes et nyt dobbeltsidet anlæg på Horsebakken er pris +3.5 mio.)

2. UTTERSLEV TORV

2 mio.

3. VED A/B MØNTEN

4. VED BIBLIOTEKET

5. ERHVERVSKLYNGE

6. BOLIGER VED PROVSTEVEJ

7. VED FREDERIKSBORGVEJ

8. EMALJEHAVEN

9. VED LYGTEN

I ideoplægget er der beskrevet ni scenarier for ni delstrækninger af den grønne forbindelse. Ideoplægget er således naturligt skalerbart i tilgangen til forbindelsen og dele af forbindelsen kan prioriteres og udvikles i den takt som giver mening i forhold til økonomi, grænseflader til andre projekter, kommende masterplan for klimatilpasning og den nye områdefornyelse.

Det anbefales dog at hele forbindelsen søges anlagt, da alle delstrækninger er vigtige for at levere en samlet grøn forbindelse mellem Nørrebro og Utterslev Mose.

Ligeledes er anlægsbudgettet robust og potentielt skalerbart alt efter hvilke delstrækninger der etableres.

Nedslag	Belægning	Beplantning	Inventar	Belysning	Helleanlæg	Anlægssum	Projektering, 15%	Diverse*, 15%	Total sum
1		1.052.000 kr.	10.000 kr.	261.000 kr.		1.323.000 kr.	198.450 kr.	198.450 kr.	1.719.900 kr.
2	838.000 kr.	413.000 kr.	35.000 kr.	960.000 kr.	100.000 kr.	2.346.000 kr.	351.900 kr.	351.900 kr.	3.049.800 kr.
3	382.500 kr.	295.500 kr.	27.000 kr.	840.000 kr.		1.545.000 kr.	231.750 kr.	231.750 kr.	2.008.500 kr.
4	1.651.500 kr.	430.000 kr.	50.000 kr.	1.220.000 kr.		3.351.500 kr.	502.725 kr.	502.725 kr.	4.356.950 kr.
5v	1.215.500 kr.	350.000 kr.	34.000 kr.			1.599.500 kr.	239.925 kr.	239.925 kr.	2.079.350 kr.
5ø	651.000 kr.	450.000 kr.				1.101.000 kr.	165.150 kr.	165.150 kr.	1.431.300 kr.
6	952.500 kr.			710.000 kr.		1.662.500 kr.	249.375 kr.	249.375 kr.	2.161.250 kr.
7	3.640.000 kr.	400.000 kr.	55.000 kr.	95.000 kr.		4.190.000 kr.	628.500 kr.	628.500 kr.	5.447.000 kr.
8	151.800 kr.	543.000 kr.		95.000 kr.		789.800 kr.	118.470 kr.	118.470 kr.	1.026.740 kr.
9	738.000 kr.	500.000 kr.	4.000 kr.	1.080.000 kr.	500.000 kr.	2.822.000 kr.	423.300 kr.	423.300 kr.	3.668.600 kr.
I alt	10.220.800 kr.	4.433.500 kr.	215.000 kr.	5.261.000 kr.	600.000 kr.	20.730.300 kr.	3.109.545 kr.	3.109.545 kr.	26.949.390 kr.

*udforudsete udgifter, byggeplads, jordarbejde,etc

HORSEBAKKEN

N 1:1000

- Vej
- Fortov
- Nyt underlag/belægning
- Slotsgrus
- Kantzone
- Nye træer
- Eksisterende træer
- Eksisterende chaussésten

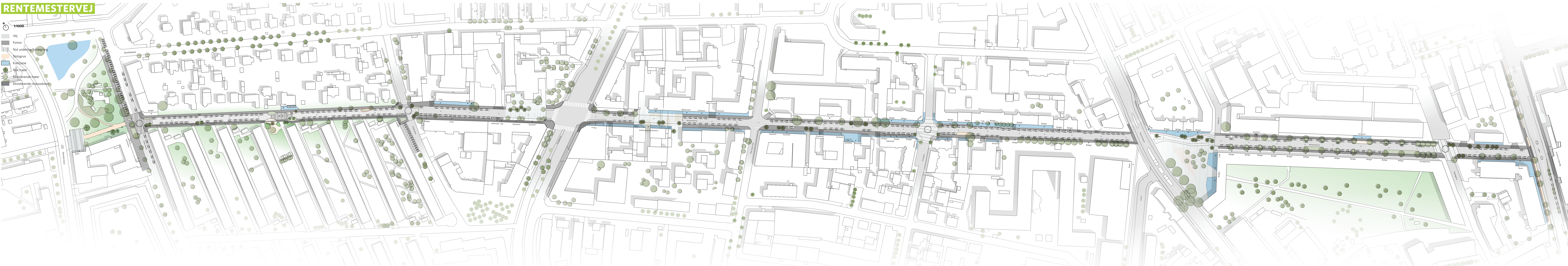


RENTEMESTERVEJ



1:1000

- Vej
- Fortov
- Nyt underlag/belægning
- Slotsgrus
- Kantzone
- Nye træer
- Eksisterende træer
- Eksisterende chaussésten



IDÉOPLÆG FOR GRØN GANG- OG CYKELFORBINDELSE MELLEM NØRREBRO OG UTTERSLEV MOSE



Rådgiver Schulze+Grassov

www.schulzeplusgrassov.com

Projektansvarlig partner: Louise Grassov

Projektleder: Jeppe Krogstrup Jensen

Projektteam: Toby Adams

Andreas E. Rasmussen

Underrådgivere

Ansvarlig for trafik: Lars Testmann, MOE

Specialist bevaringsudvikling: Rikke Stenbro, Substrata

Specialist by- og erhvervsudvikling: Bjarne E. Jensen



Københavns Kommune

Frederik Munk, NS6l@kk.dk

Projektleder

Park og Byrum

KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold



Områdefornyelse Nordvest

Simon Post, gm1k@kk.dk

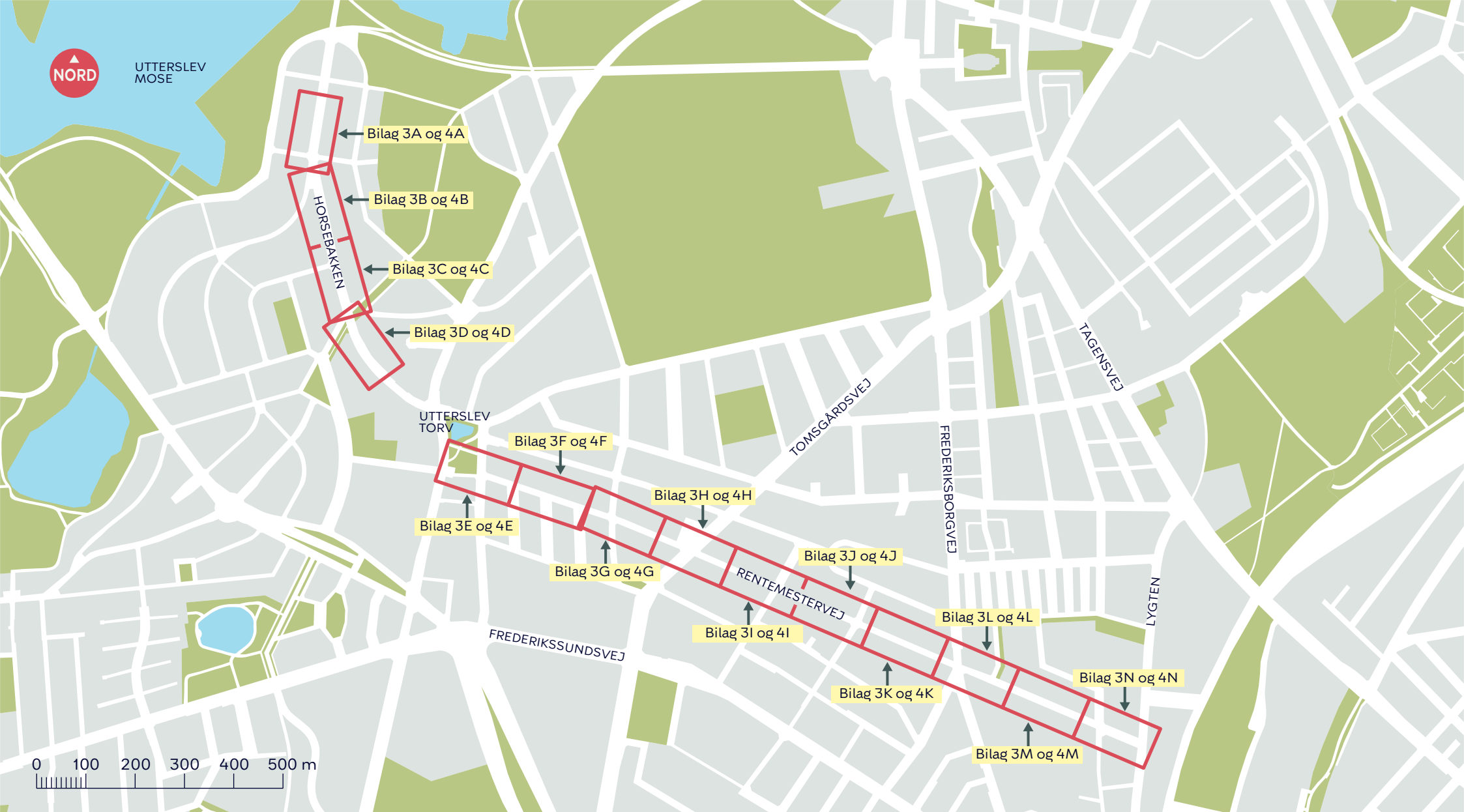
Projektleder

Områdefornyelsen Nordvest

KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold



GRØN GANG- OG CYKELFORBINDELSE MELLEM NØRREBRO OG UTTERSLEV MOSE

Bispebjerg
Oversigtskort

BILAG 2





--- Anlægsområde



Cykelsti



Fortov



Overkørsel



Træ (17 stk. indenfor anlægsområdet)

GRØN GANG- OG CYKELFORBINDELSE MELLEM NØRREBRO OG UTTERSLEV MOSE

Bispebjerg

Eksisterende forhold

BILAG 3 SAMLET





LÆRKEBAKKEN

HORSEBAKKEN

P05

P06



--- Anlægsområde



Cykelsti

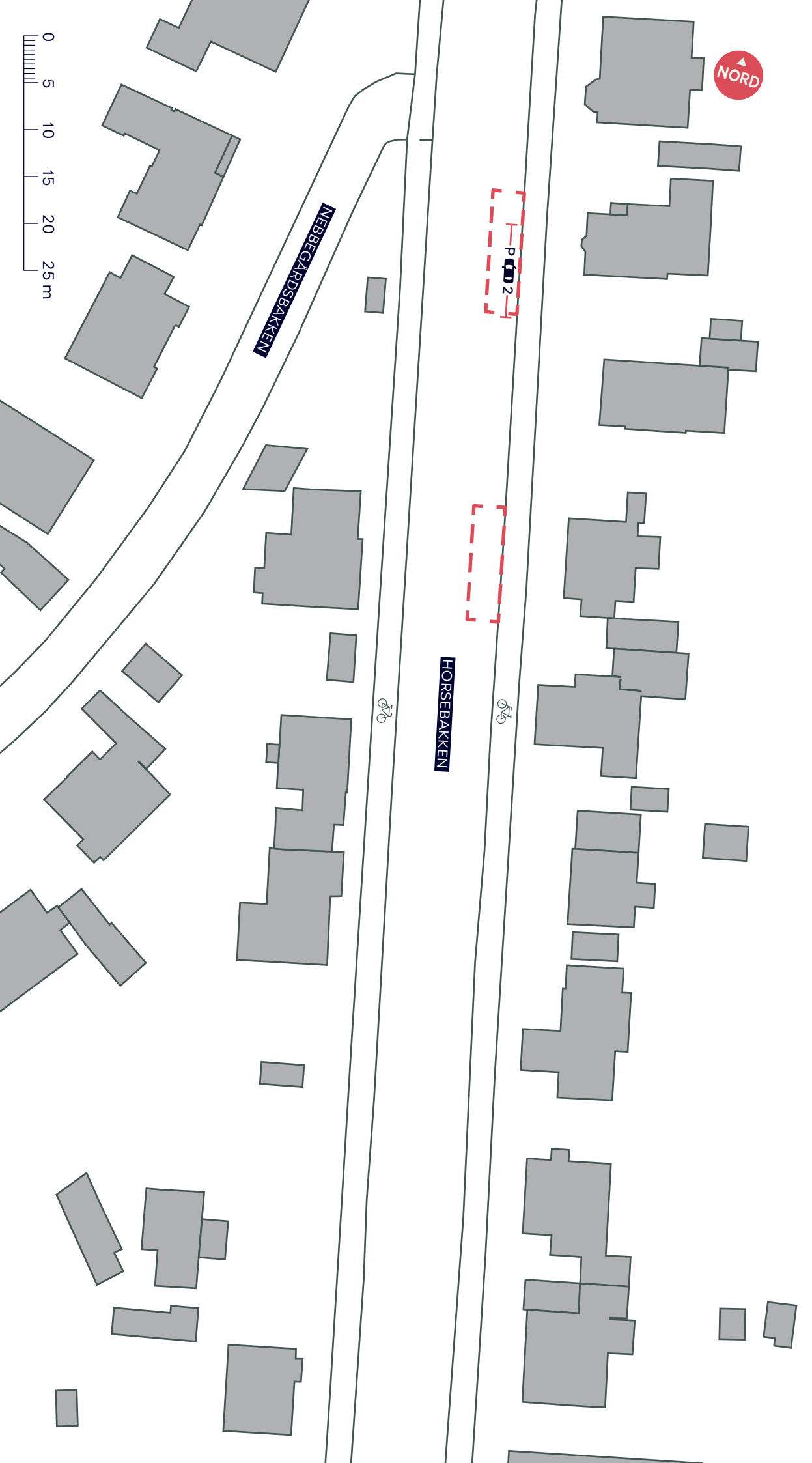
GRØN GANG- OG CYKELFORBINDELSE MELLEM NØRREBRO OG UTTERSLEV MOSE

Bispebjerg

Eksisterende forhold

BILAG 3A





--- Anlægsområde

🚲 Cykelsti

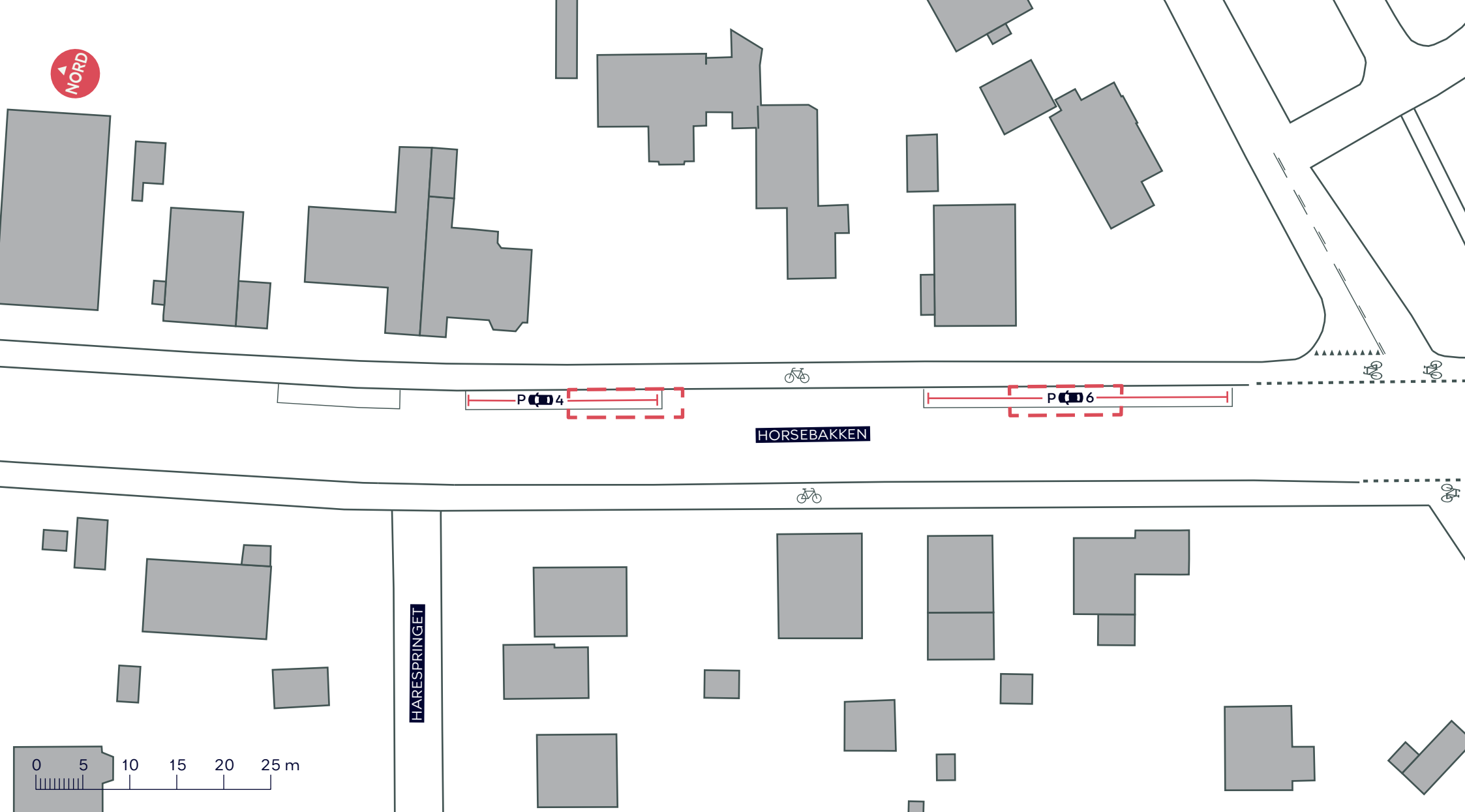
GRØN GANG- OG CYKELFORBINDELSE MELLEM NØRREBRO OG UTERSLEV MOSE

Bispebjerg

Eksisterende forhold

BILAG 3B





--- Anlægsområde



Cykelsti

0 5 10 15 20 25 m

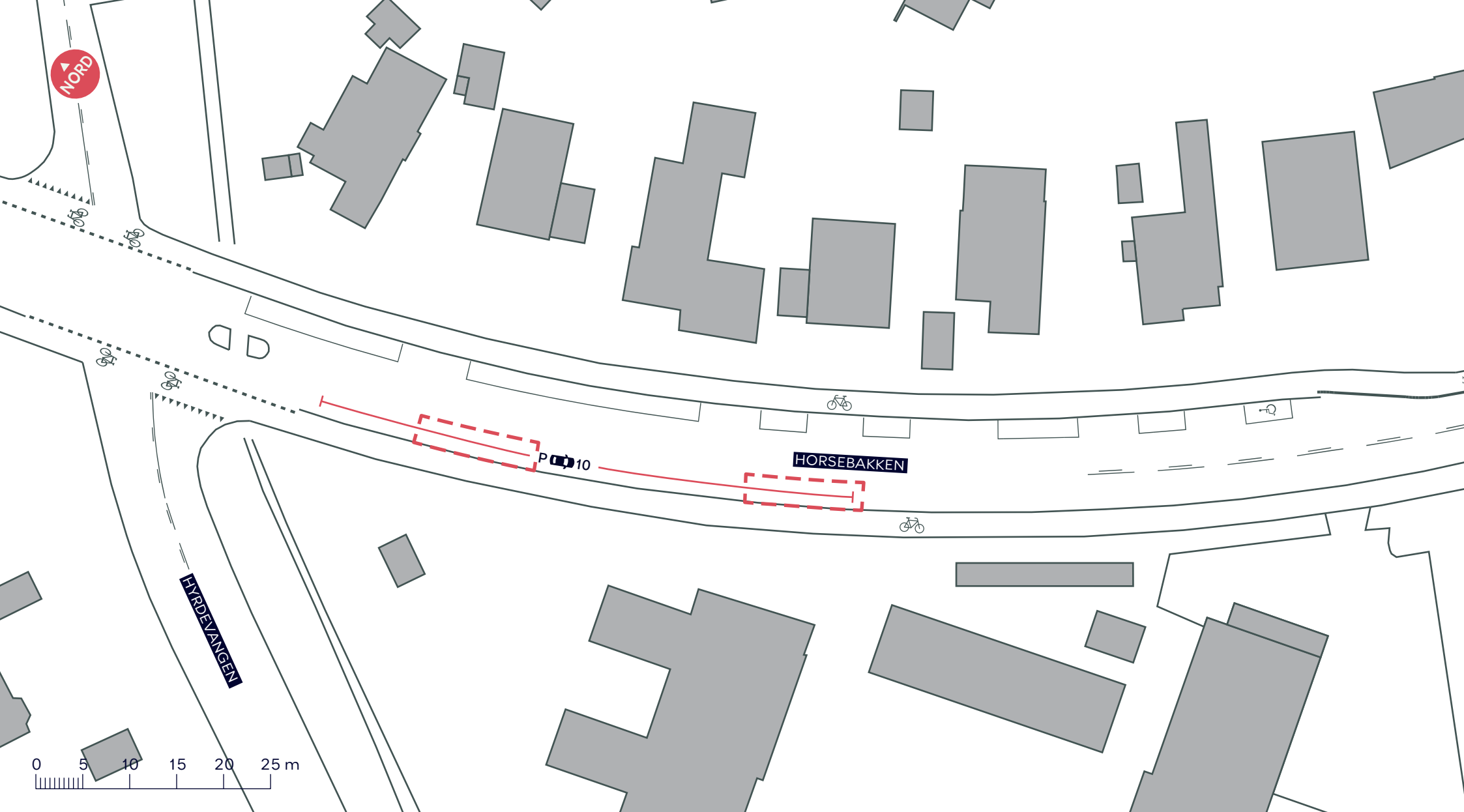
GRØN GANG- OG CYKELFORBINDELSE MELLEM NØRREBRO OG UTTERSLEV MOSE

Bispebjerg

Eksisterende forhold

BILAG 3C





--- Anlægsområde

 Cykelsti

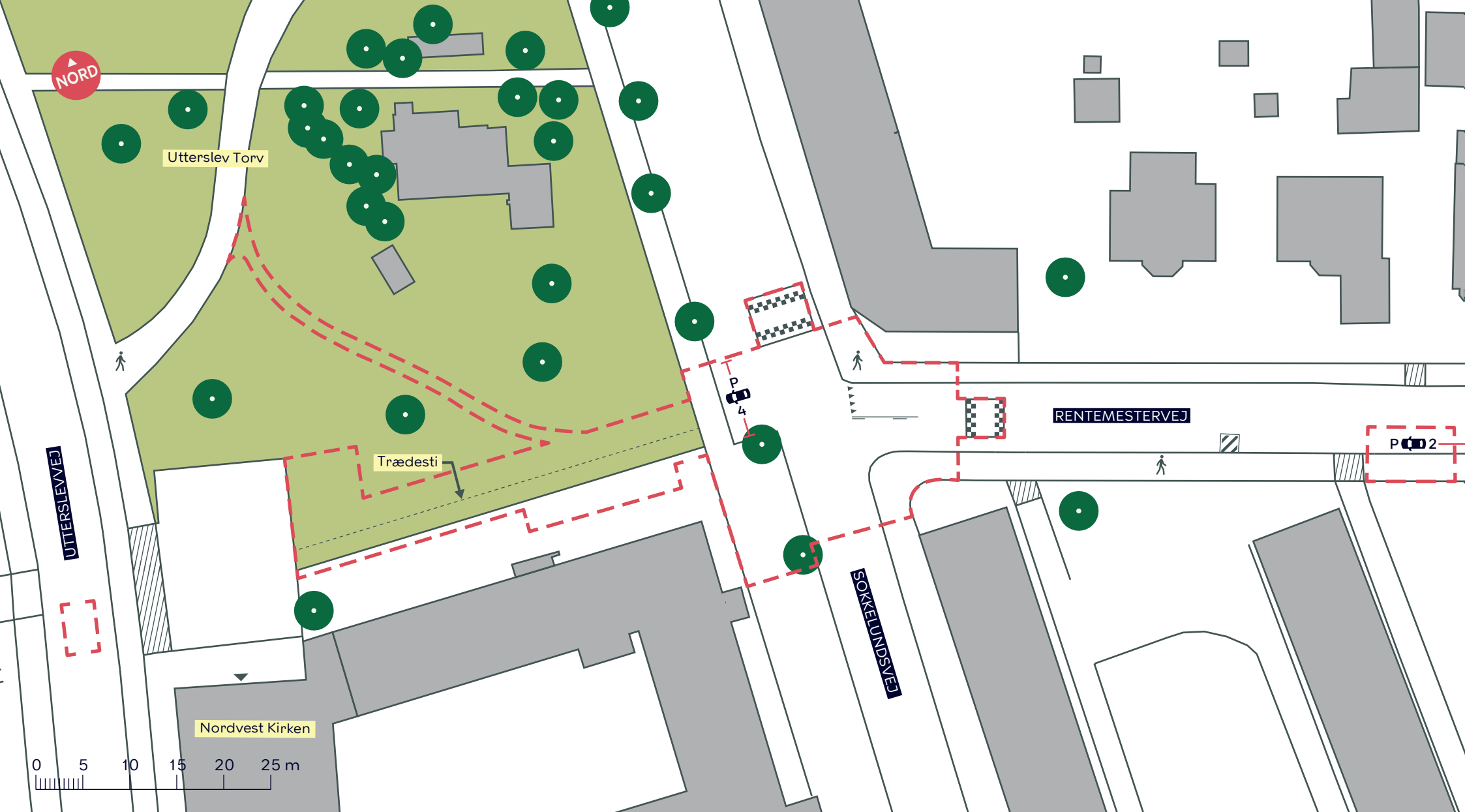
GRØN GANG- OG CYKELFORBINDELSE MELLEM NØRREBRO OG UTTERSLEV MOSE

Bispebjerg

Eksisterende forhold

BILAG 3D





--- Anlægsområde

Fortov

Overkørsel

Træ (2 stk. indenfor anlægsområdet)

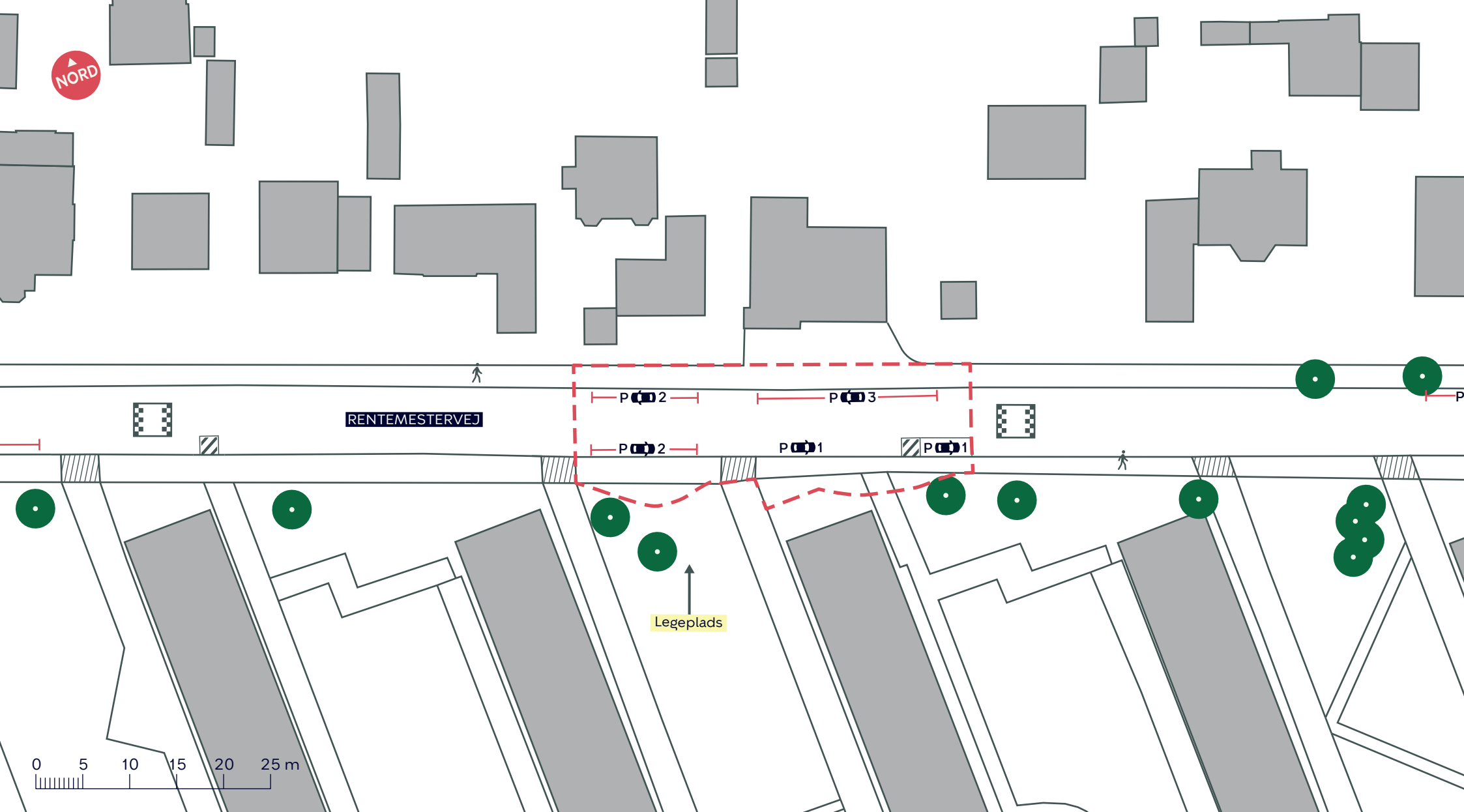
GRØN GANG- OG CYKELFORBINDELSE MELLEM NØRREBRO OG UTTERSLEV MOSE

Bispebjerg

Eksisterende forhold

BILAG 3E





--- Anlægsområde

Fortov

Overkørsel

Træ

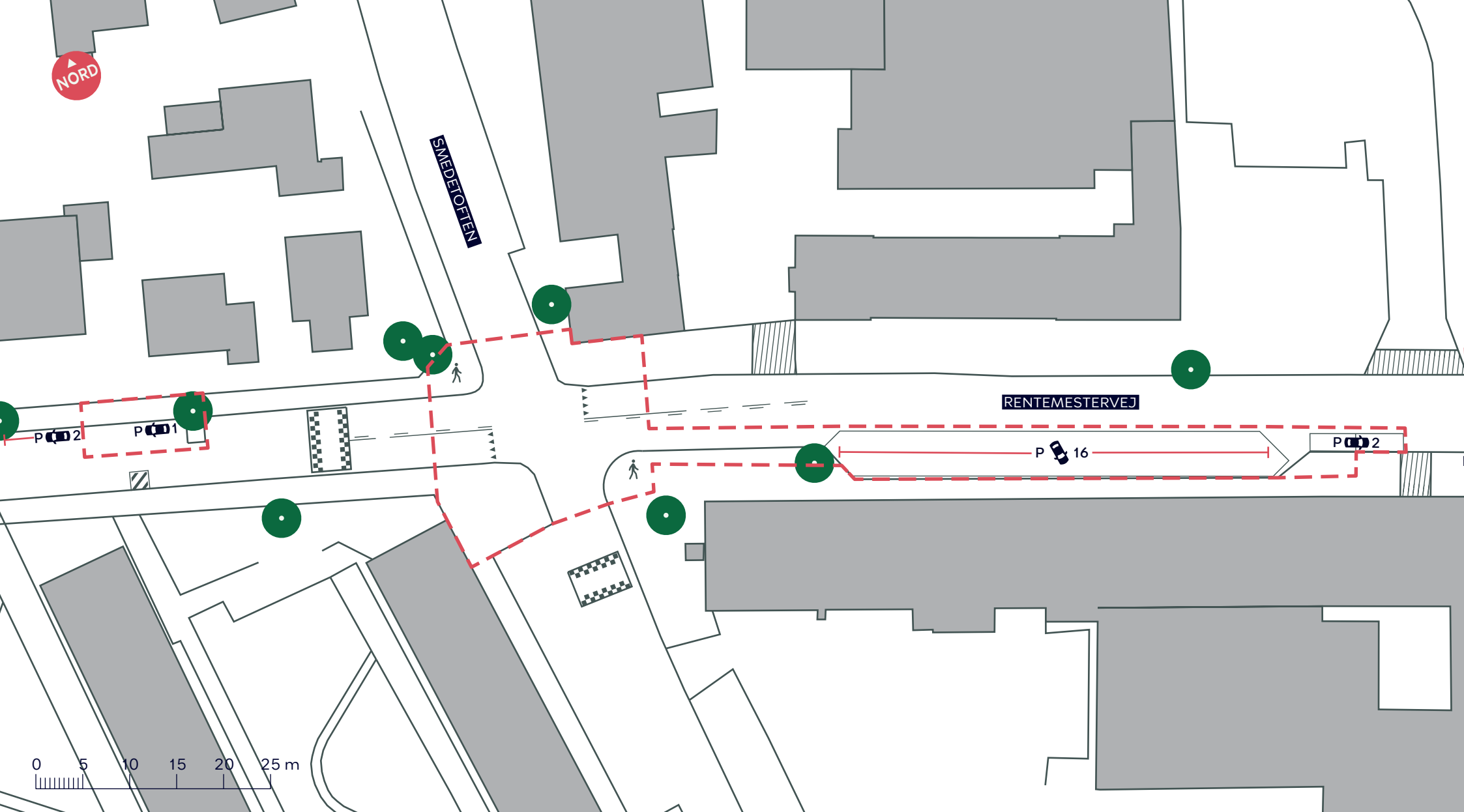
GRØN GANG- OG CYKELFORBINDELSE MELLEM NØRREBRO OG UTTERSLEV MOSE

Bispebjerg

Eksisterende forhold

BILAG 3F





--- Anlægsområde



Fortov

//////// Overkørsel



Træ (2 stk. indenfor anlægsområdet)

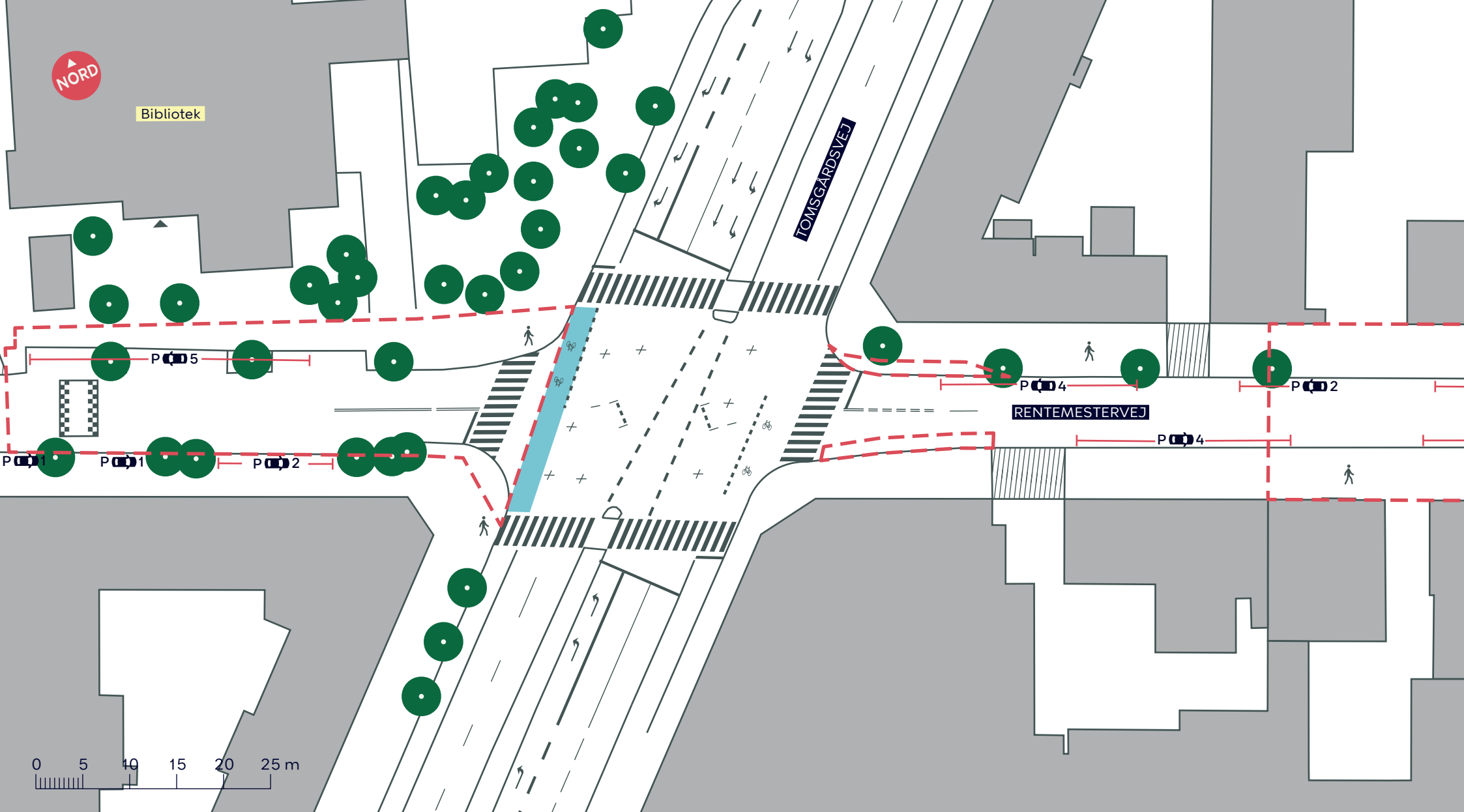
GRØN GANG- OG CYKELFORBINDELSE MELLEM NØRREBRO OG UTTERSLEV MOSE

Bispebjerg

Eksisterende forhold

BILAG 3G





--- Anlægsområde



Fortov

//////// Overkørsel



Træ (5 stk. indenfor anlægsområdet)

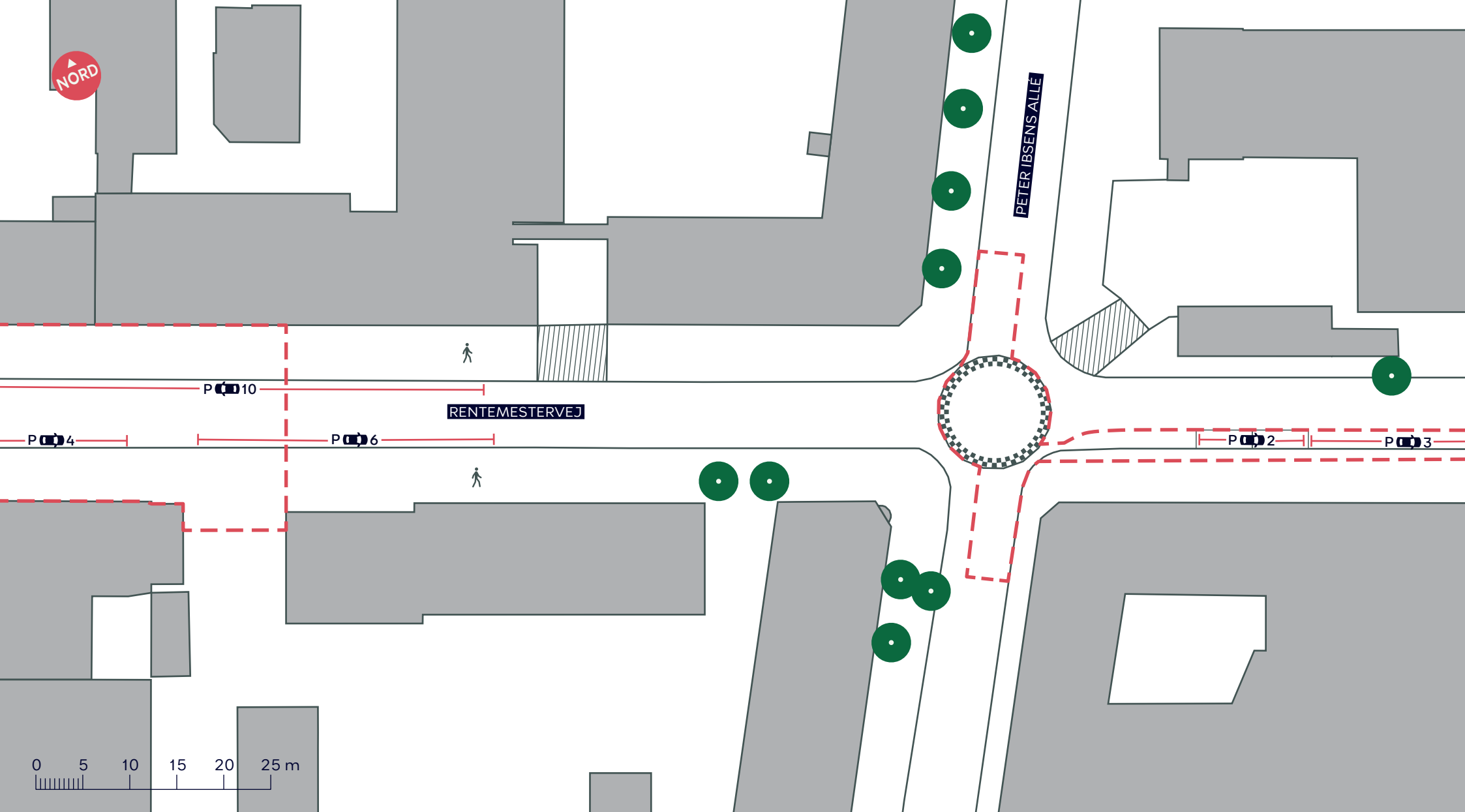
GRØN GANG- OG CYKELFORBINDELSE MELLEM NØRREBRO OG UTTERSLEV MOSE

Bispebjerg

Eksisterende forhold

BILAG 3H





--- Anlægsområde



Fortov

//////// Overkørsel



Træ

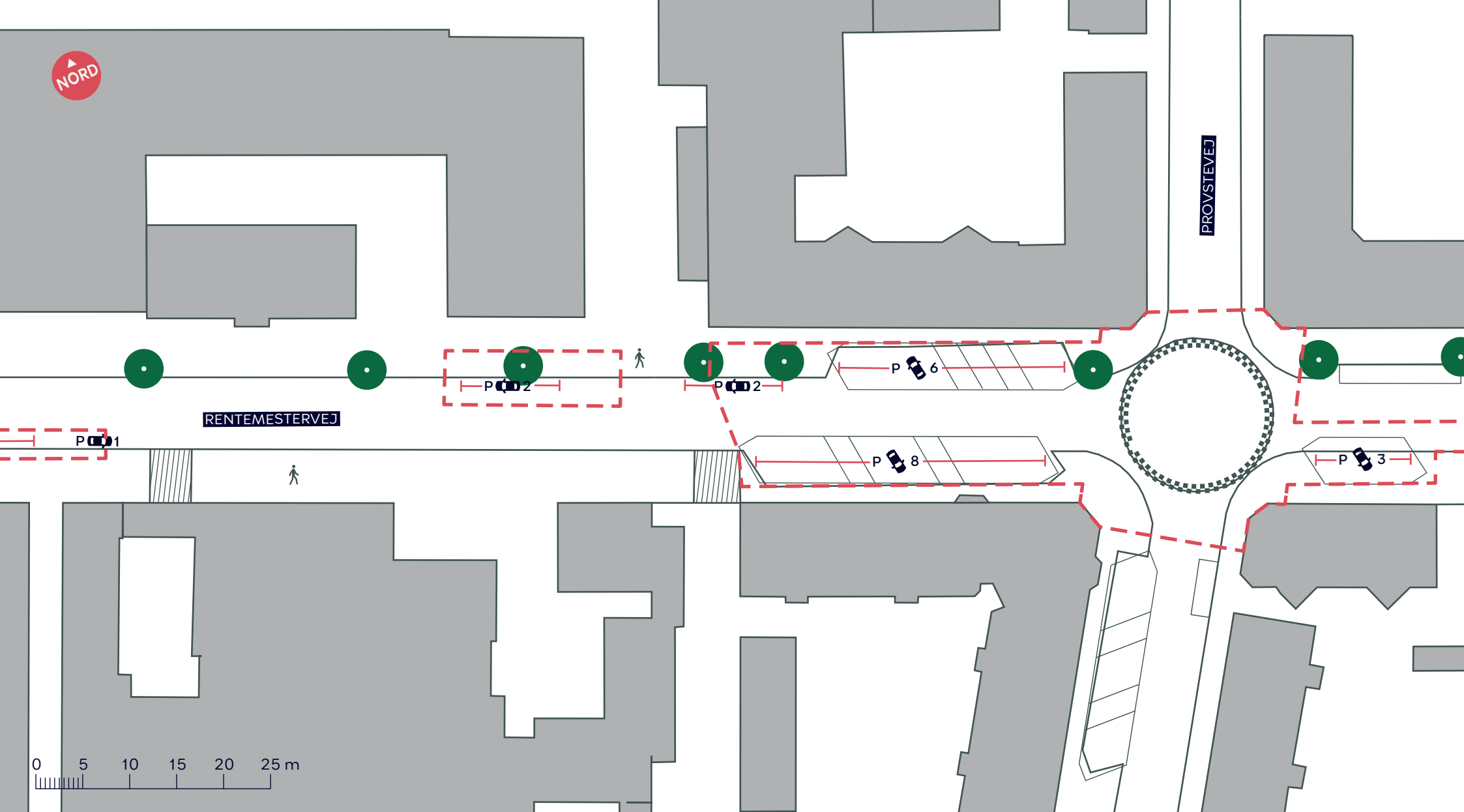
GRØN GANG- OG CYKELFORBINDELSE MELLEM NØRREBRO OG UTTERSLEV MOSE

Bispebjerg

Eksisterende forhold

BILAG 31





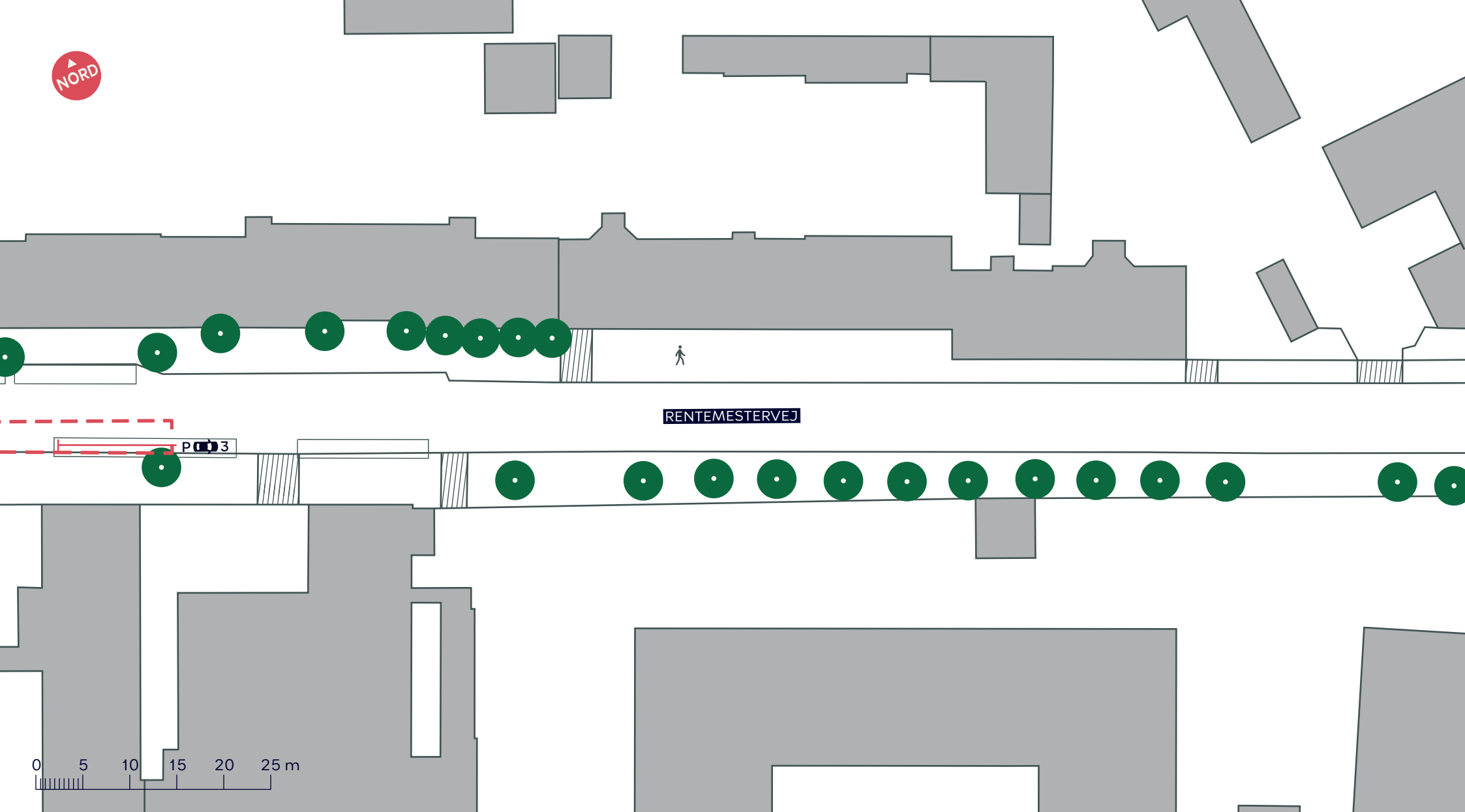
GRØN GANG- OG CYKELFORBINDELSE MELLEM NØRREBRO OG UTTERSLEV MOSE

Bispebjerg

Eksisterende forhold

BILAG 3J





--- Anlægsområde



Fortov

//////// Overkørsel



Træ

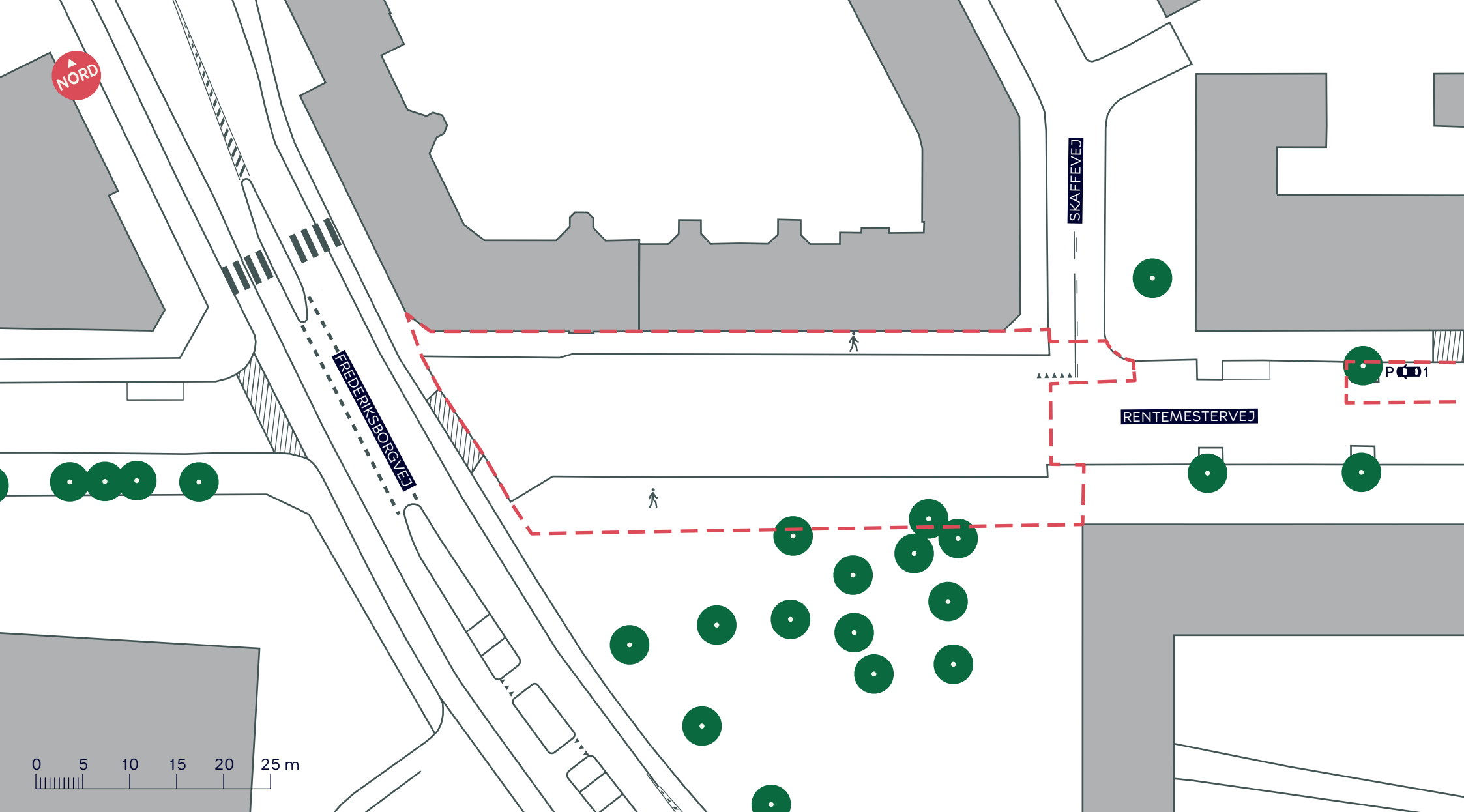
GRØN GANG- OG CYKELFORBINDELSE MELLEM NØRREBRO OG UTTERSLEV MOSE

Bispebjerg

Eksisterende forhold

BILAG 3K





--- Anlægsområde

Fortov

Overkørsel

Træ (2 stk. indenfor anlægsområdet)

GRØN GANG- OG CYKELFORBINDELSE MELLEM NØRREBRO OG UTTERSLEV MOSE

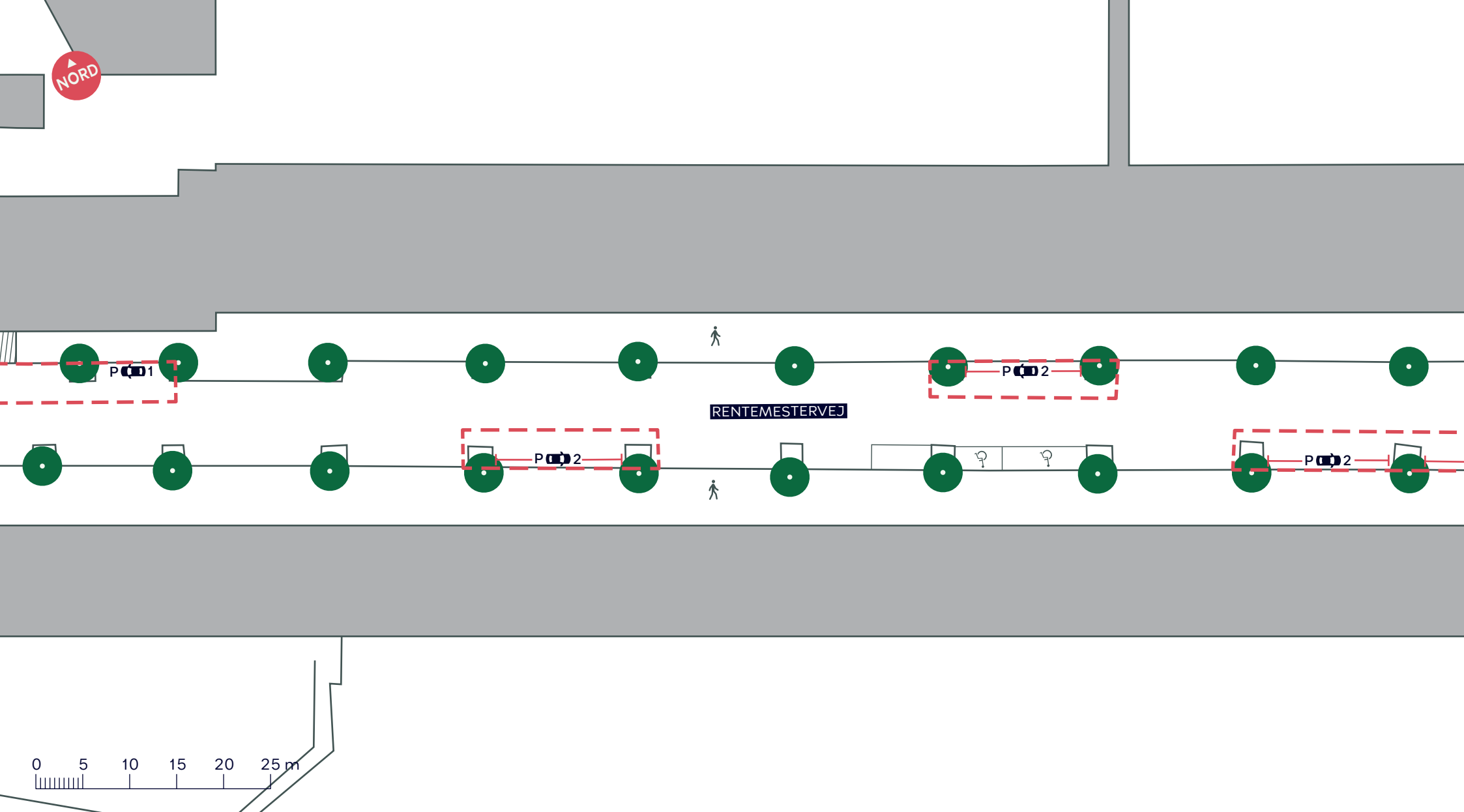
Bispebjerg

Eksisterende forhold

BILAG 3L



NORD



--- Anlægsområde



Fortov

//// Overkørsel



Træ (2 stk. indenfor anlægsområdet)

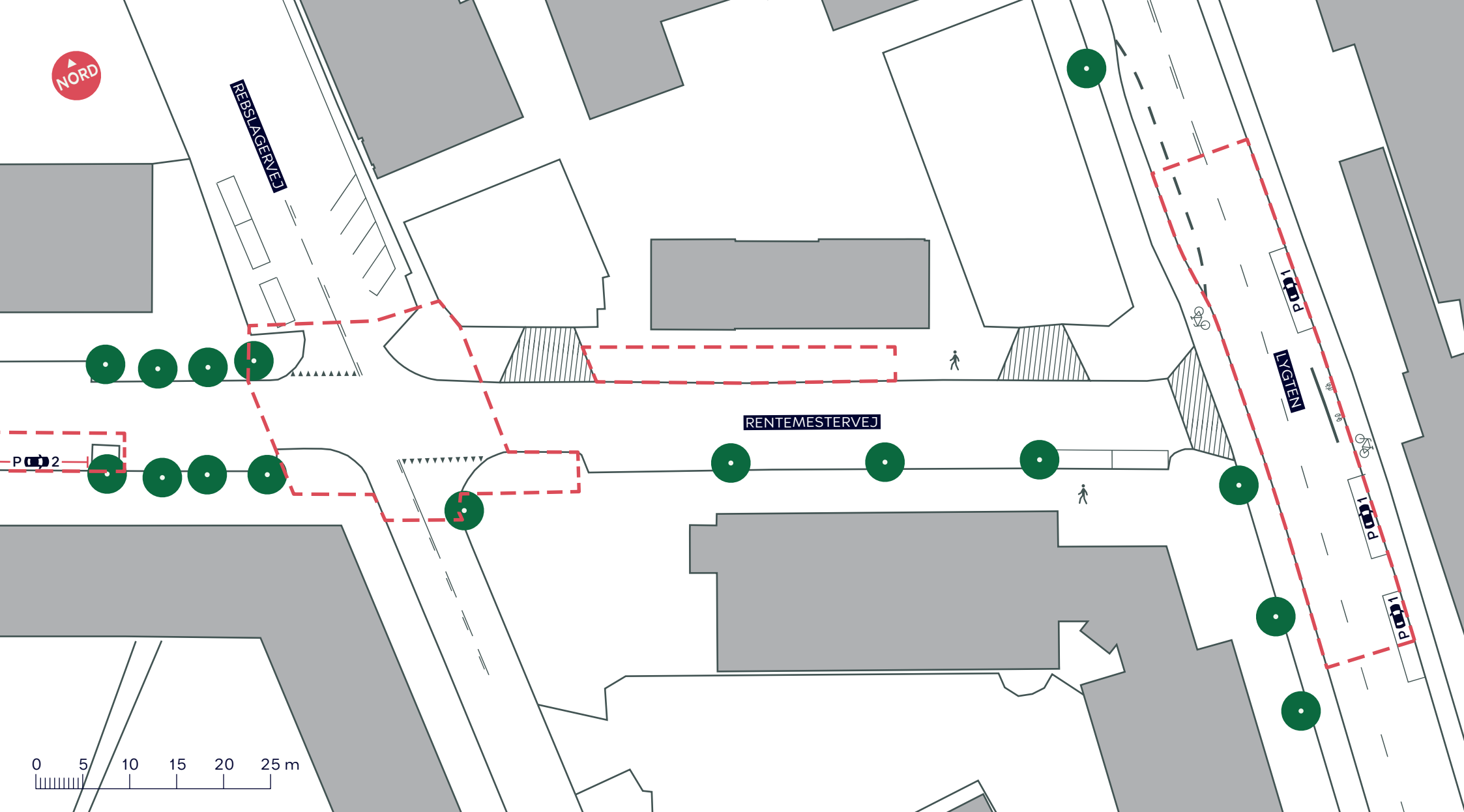
GRØN GANG- OG CYKELFORBINDELSE MELLEM NØRREBRO OG UTTERSLEV MOSE

Bispebjerg

Eksisterende forhold

BILAG 3M





--- Anlægsområde



Cykelsti



Fortov

//// Overkørsel



Træ (1 stk. indenfor anlægsområdet)

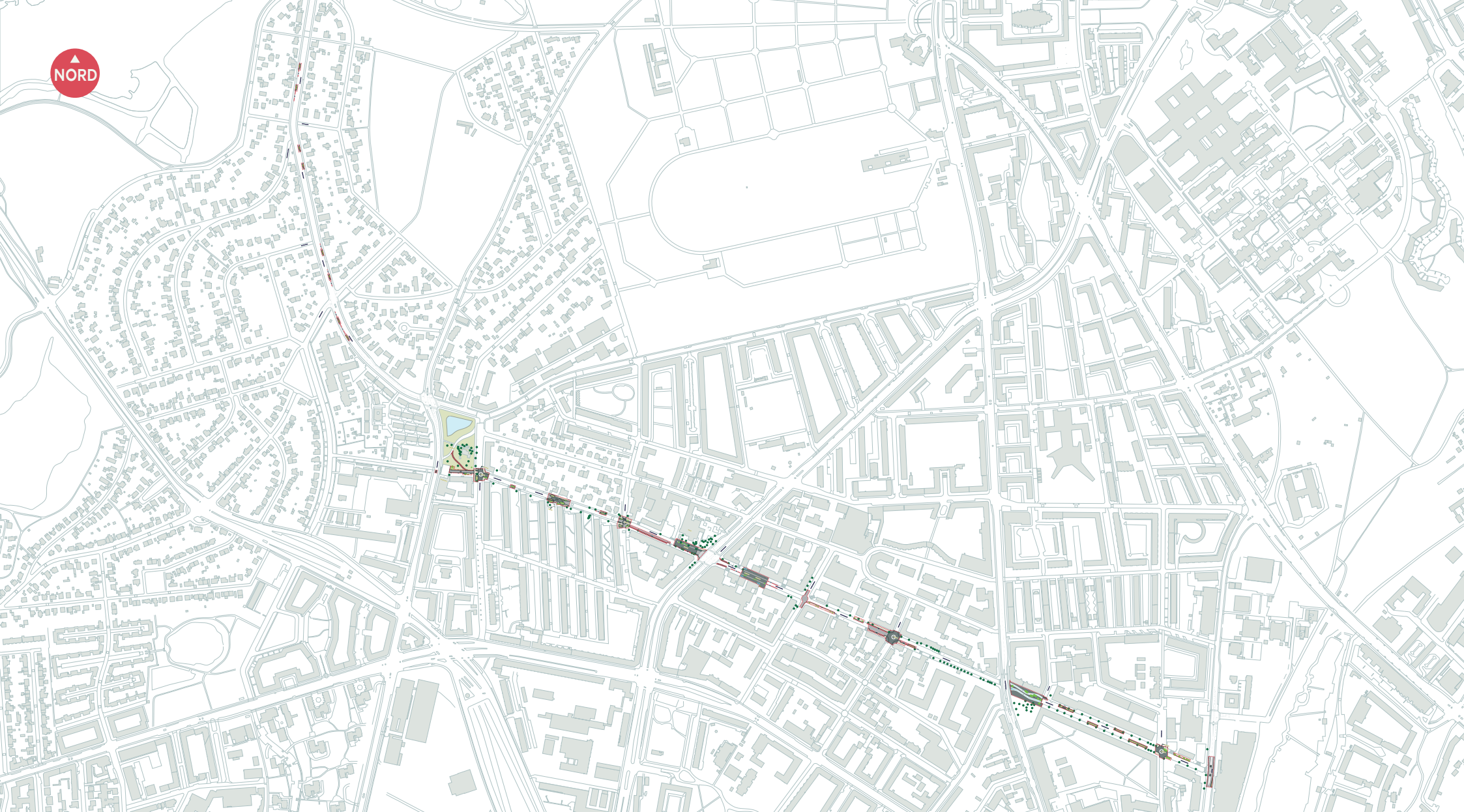
GRØN GANG- OG CYKELFORBINDELSE MELLEM NØRREBRO OG UTTERSLEV MOSE

Bispebjerg

Eksisterende forhold

BILAG 3N





--- Anlægsområde

Fortov

Grus

Beplantning

● Nyt træ (64 stk.)

Cykelsti

Overkørsel

● Eksisterende træ (17 stk. indenfor anlægsområdet)

Belysning

Fællessti

Bænk

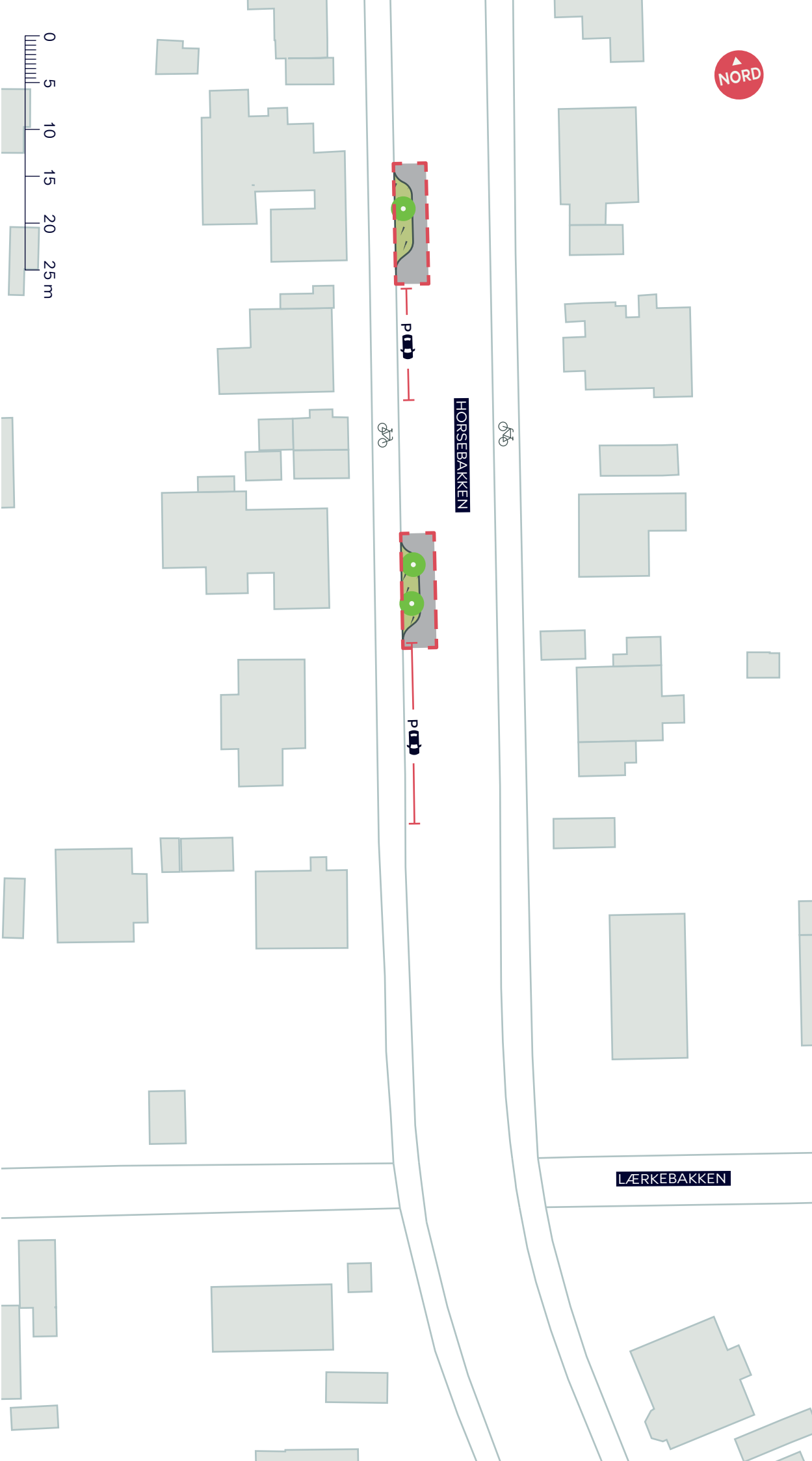
GRØN GANG- OG CYKELFORBINDELSE MELLEM NØRREBRO OG UTTERSLEV MOSE

Bispebjerg

Foranalyse

BILAG 4 SAMLET





--- Anlægsområde

/// Beplantning

● Nyt træ (3 stk.)

GRØN GANG- OG CYKELFORBINDELSE MELLEM NØRREBRO OG UTERSLEV MOSE

Bispebjerg
Foranalyse

BILAG 4A

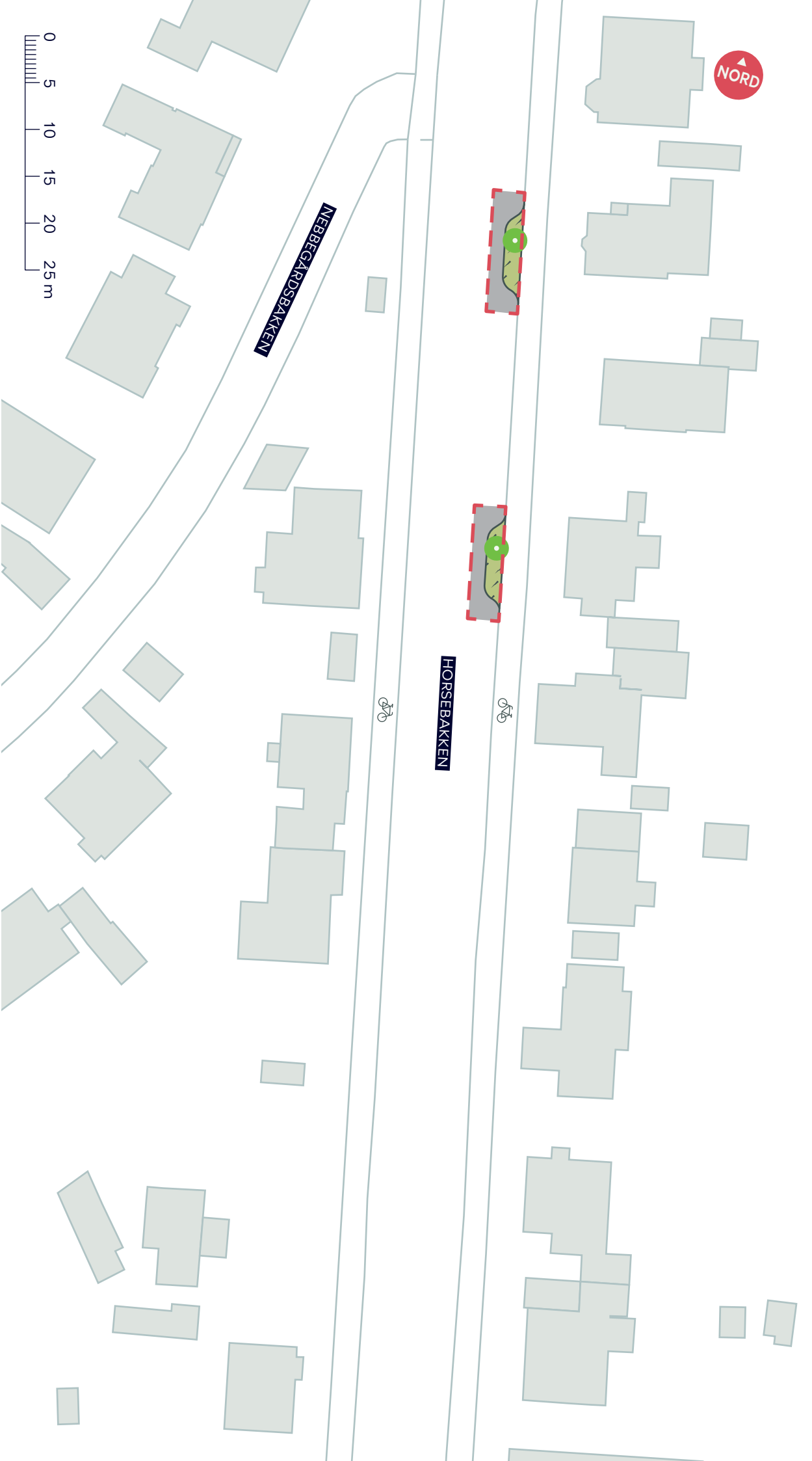




--- Anlægsområde

/// Beplantning

● Nyt træ (2 stk.)



GRØN GANG- OG CYKELFORBINDELSE MELLEM NØRREBRO OG UTERSLEV MOSE

Bispebjerg
Foranalyse

BILAG 4B





--- Anlægsområde

/// Beplantning

● Nyt træ (3 stk.)



HORSEBAKKEN

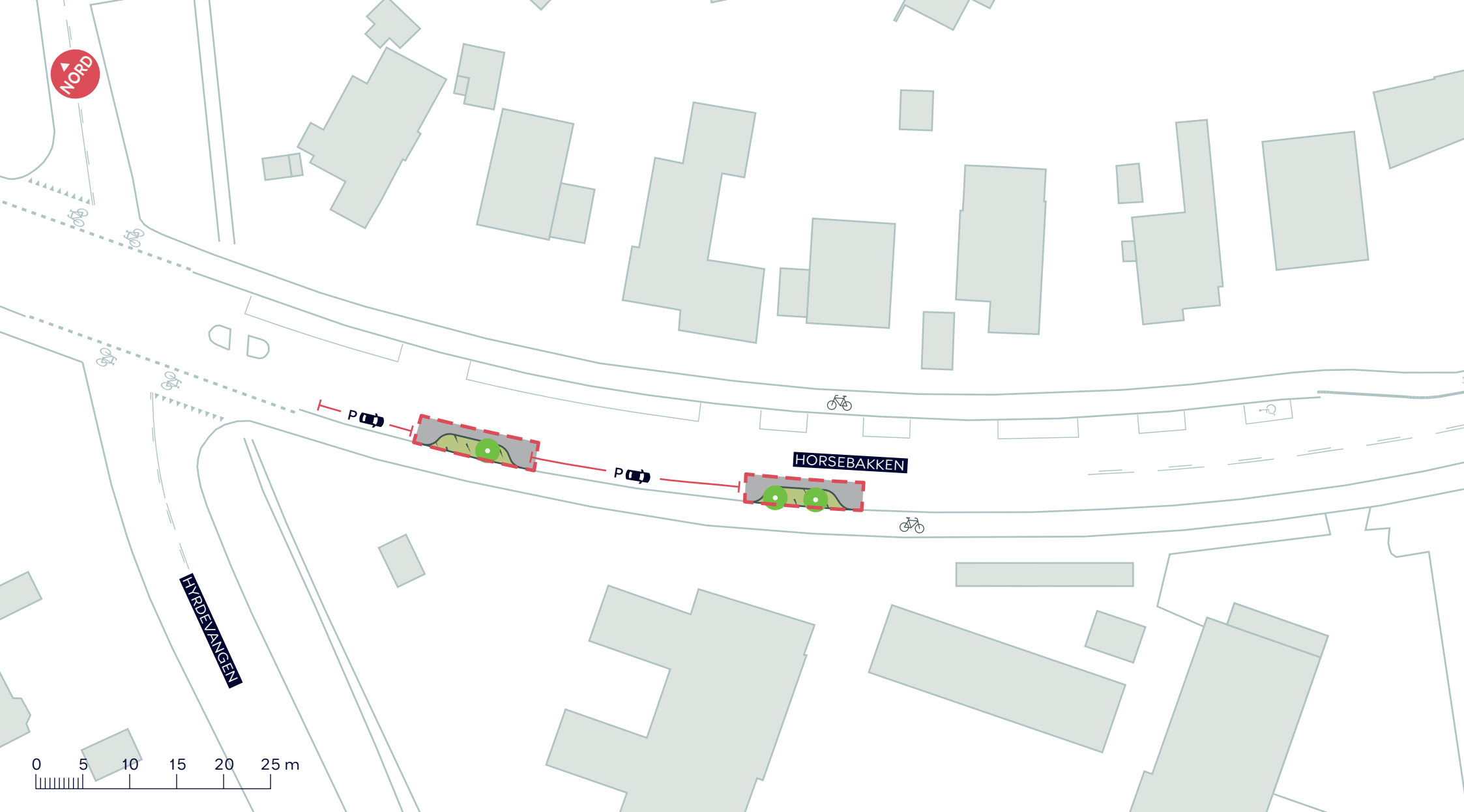


GRØN GANG- OG CYKELFORBINDELSE MELLEM NØRREBRO OG UTERSLEV MOSE

Bispebjerg
Foranalyse

BILAG 4C





--- Anlægsområde

Beplantning

Nyt træ (3 stk.)

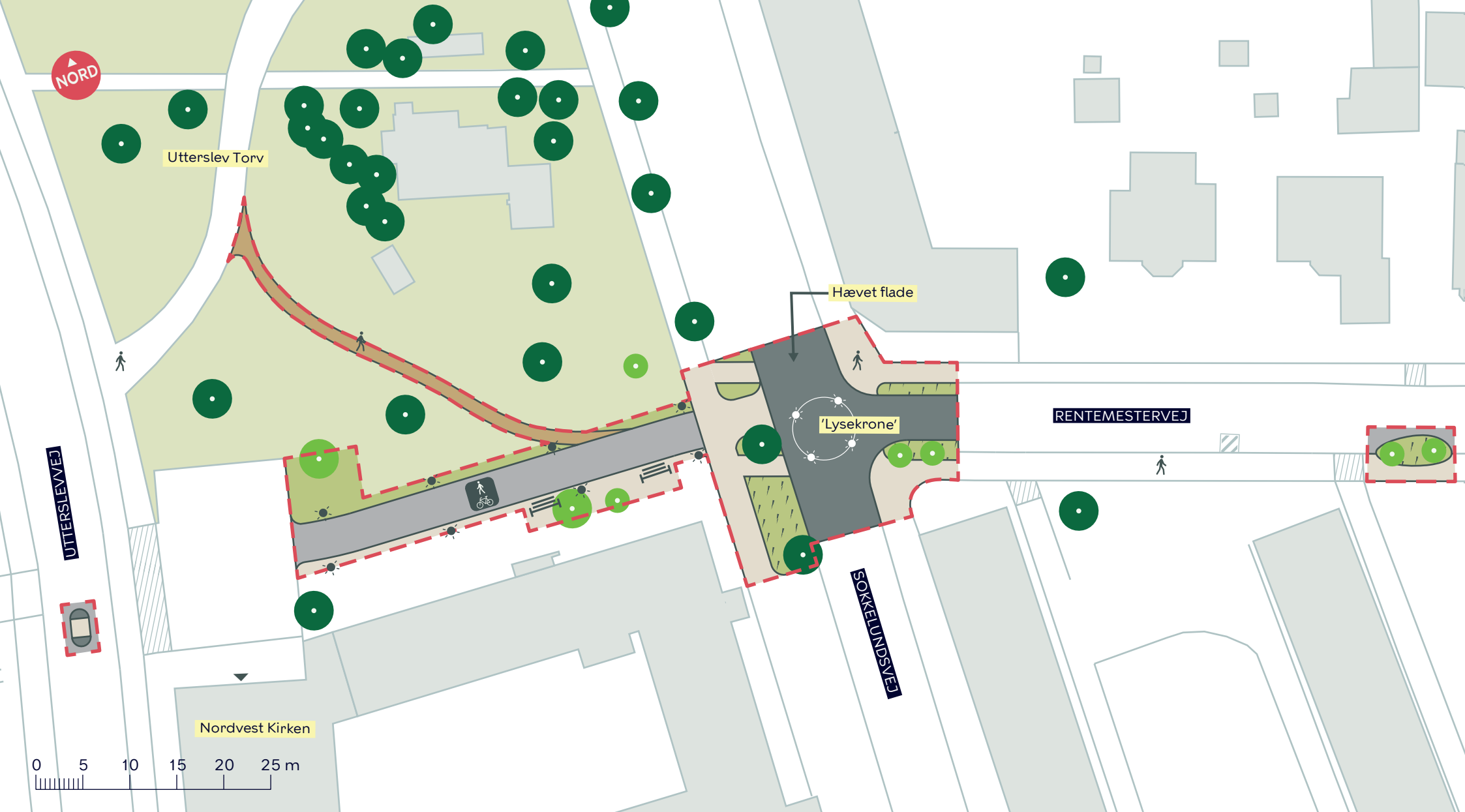
GRØN GANG- OG CYKELFORBINDELSE MELLEM NØRREBRO OG UTTERSLEV MOSE

Bispebjerg

Foranalyse

BILAG 4D





--- Anlægsområde

Fortov

Grus

Beplantning

● Nyt træ (7 stk.)

☼ Belysning

🚶 Fællessti

🪑 Bænk

● Eksisterende træ (2 stk. indenfor anlægsområdet)

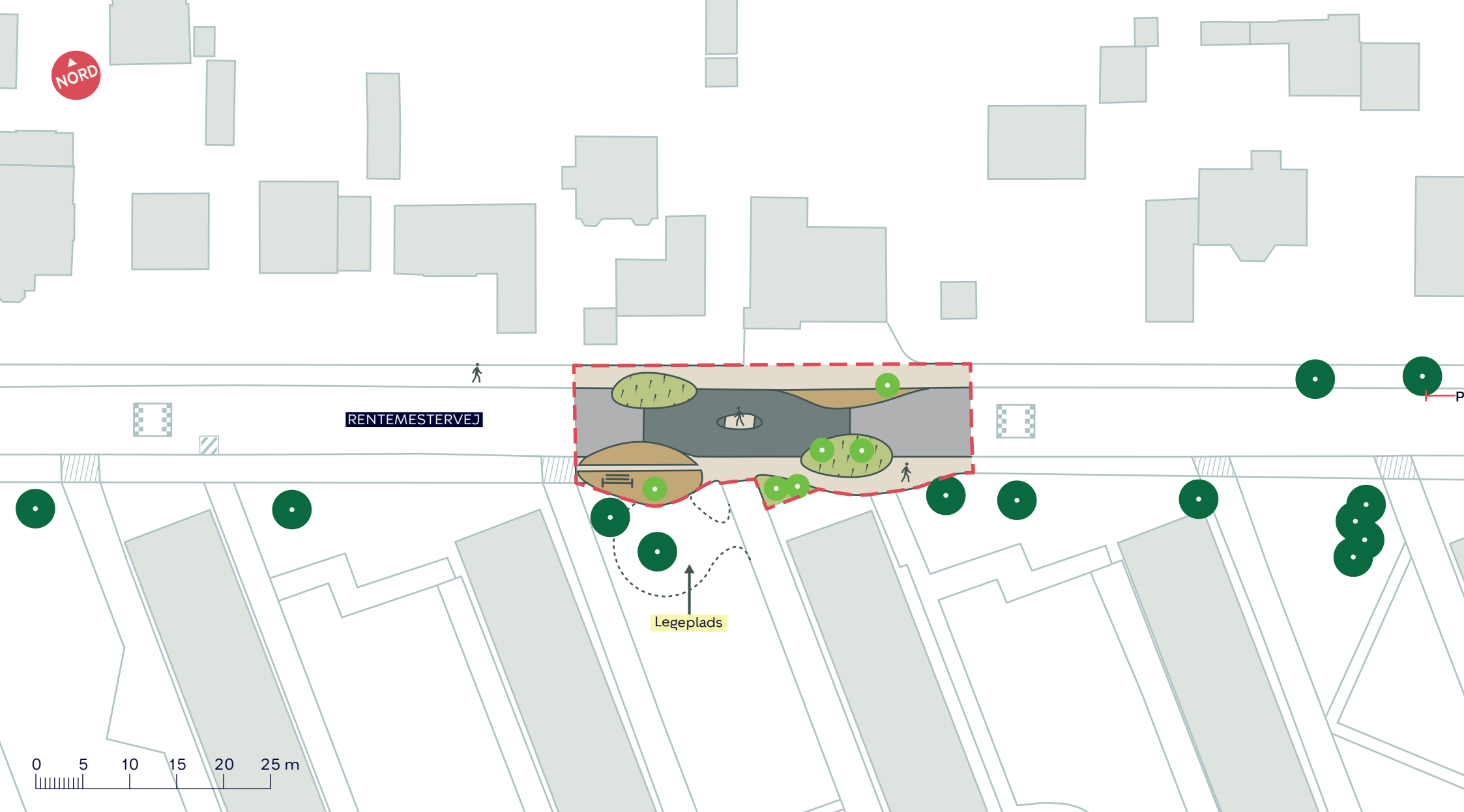
GRØN GANG- OG CYKELFORBINDELSE MELLEM NØRREBRO OG UTTERSLEV MOSE

Bispebjerg

Foranalyse

BILAG 4E





--- Anlægsområde

Fortov

Grus

Beplantning

• Nyt træ (6 stk.)

Bænk

• Eksisterende træ

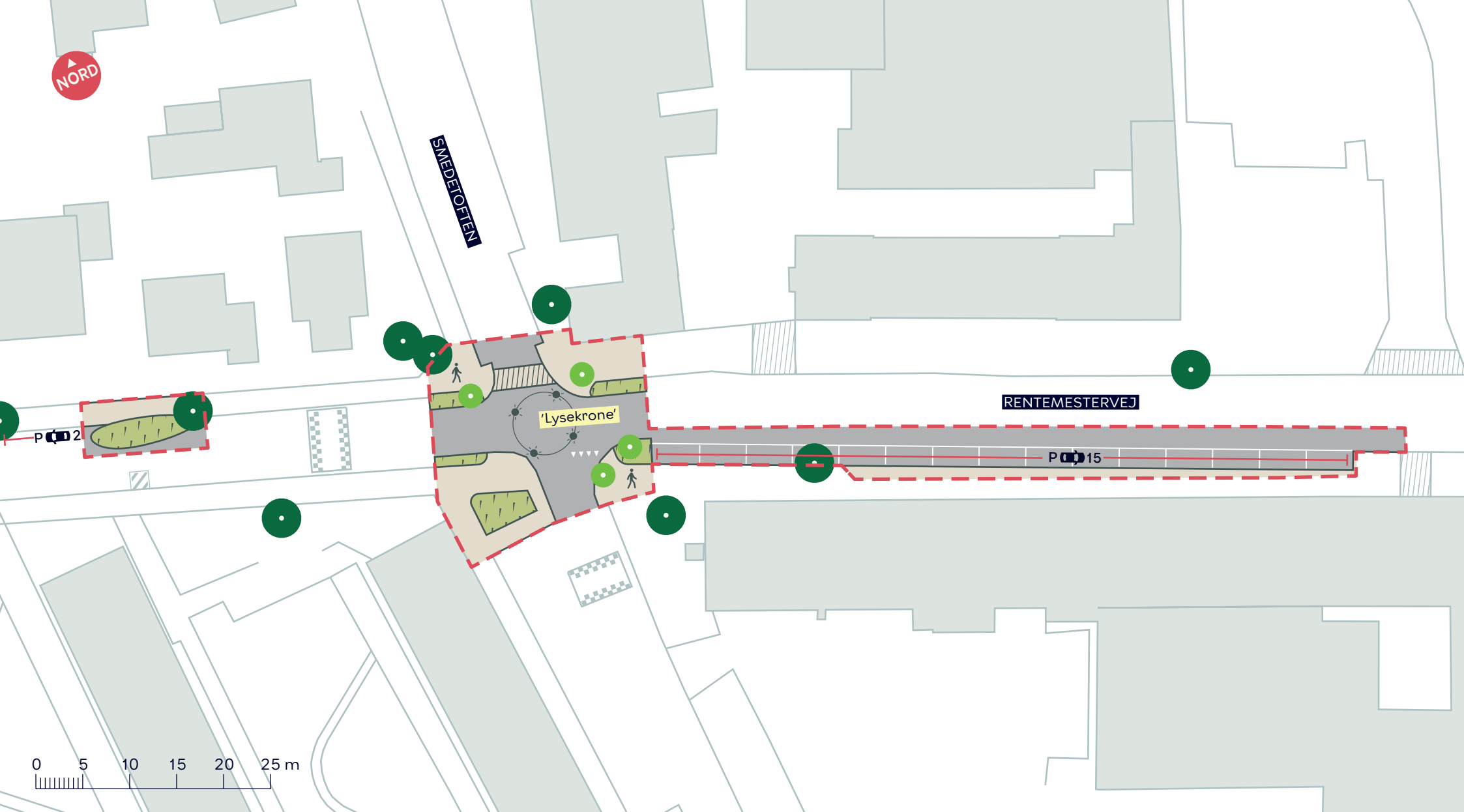
GRØN GANG- OG CYKELFORBINDELSE MELLEM NØRREBRO OG UTTERSLEV MOSE

Bispebjerg

Foranalyse

BILAG 4F





--- Anlægsområde

Fortov

Overkørsel

Beplantning

● Nyt træ (4 stk.)

● Belysning

● Eksisterende træ (2 stk. indenfor anlægsområdet)

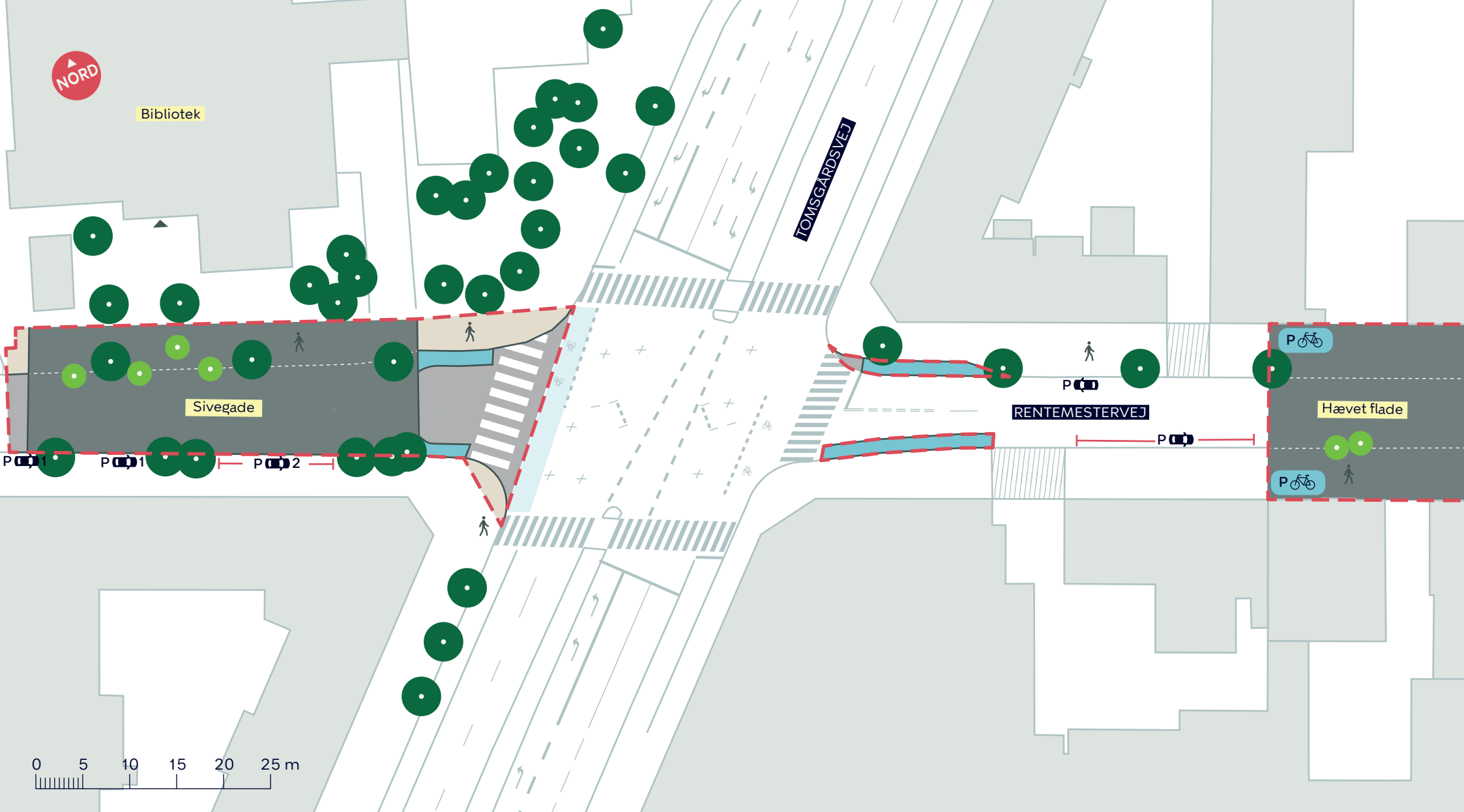
GRØN GANG- OG CYKELFORBINDELSE MELLEM NØRREBRO OG UTTERSLEV MOSE

Bispebjerg

Foranalyse

BILAG 4G





--- Anlægsområde

Fortov

Cykelsti

● Nyt træ (6 stk.)

● Eksisterende træ (5 stk. indenfor anlægsområdet)

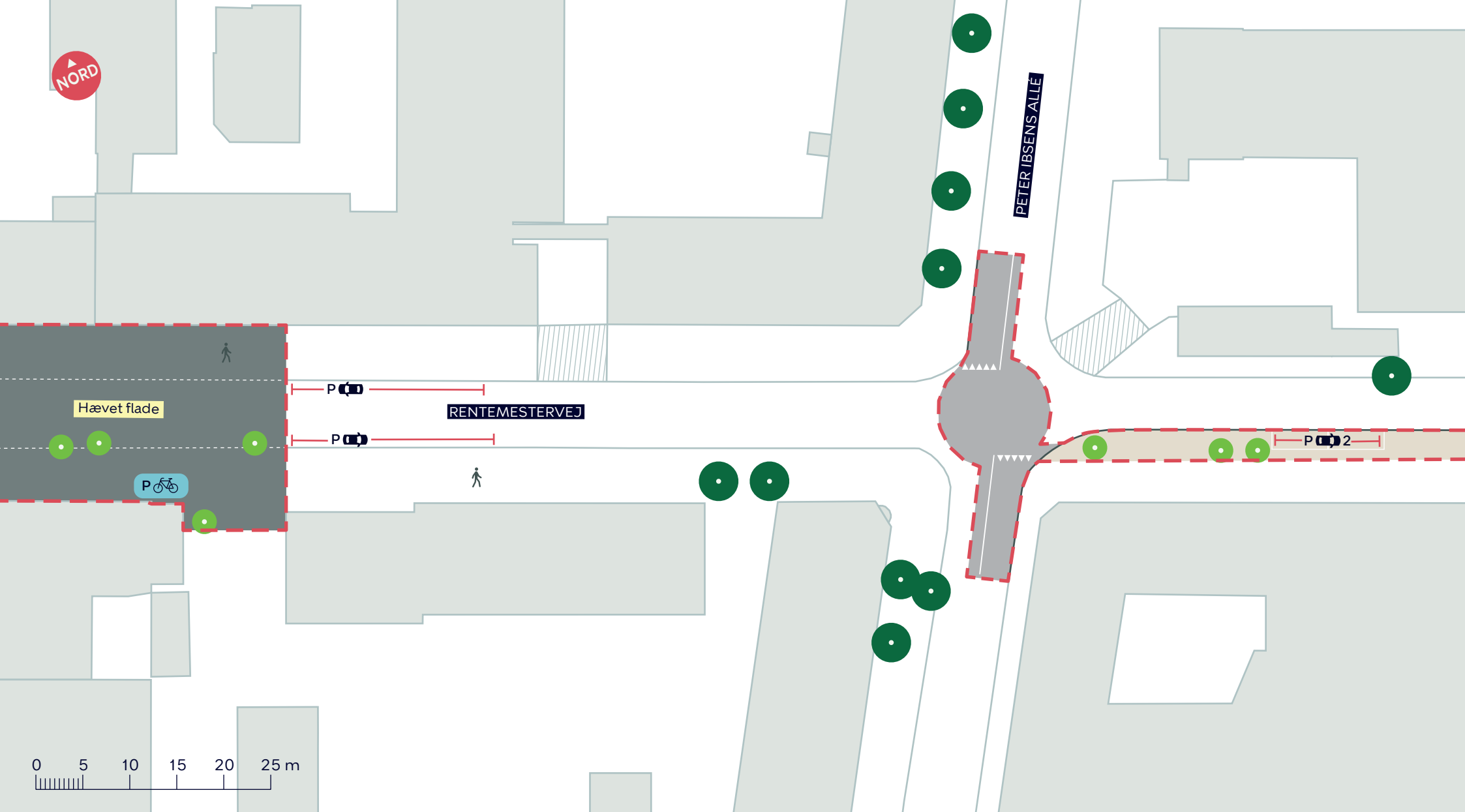
GRØN GANG- OG CYKELFORBINDELSE MELLEM NØRREBRO OG UTTERSLEV MOSE

Bispebjerg

Foranalyse

BILAG 4H





--- Anlægsområde

Fortov

• Nyt træ (7 stk.)

• Eksisterende træ

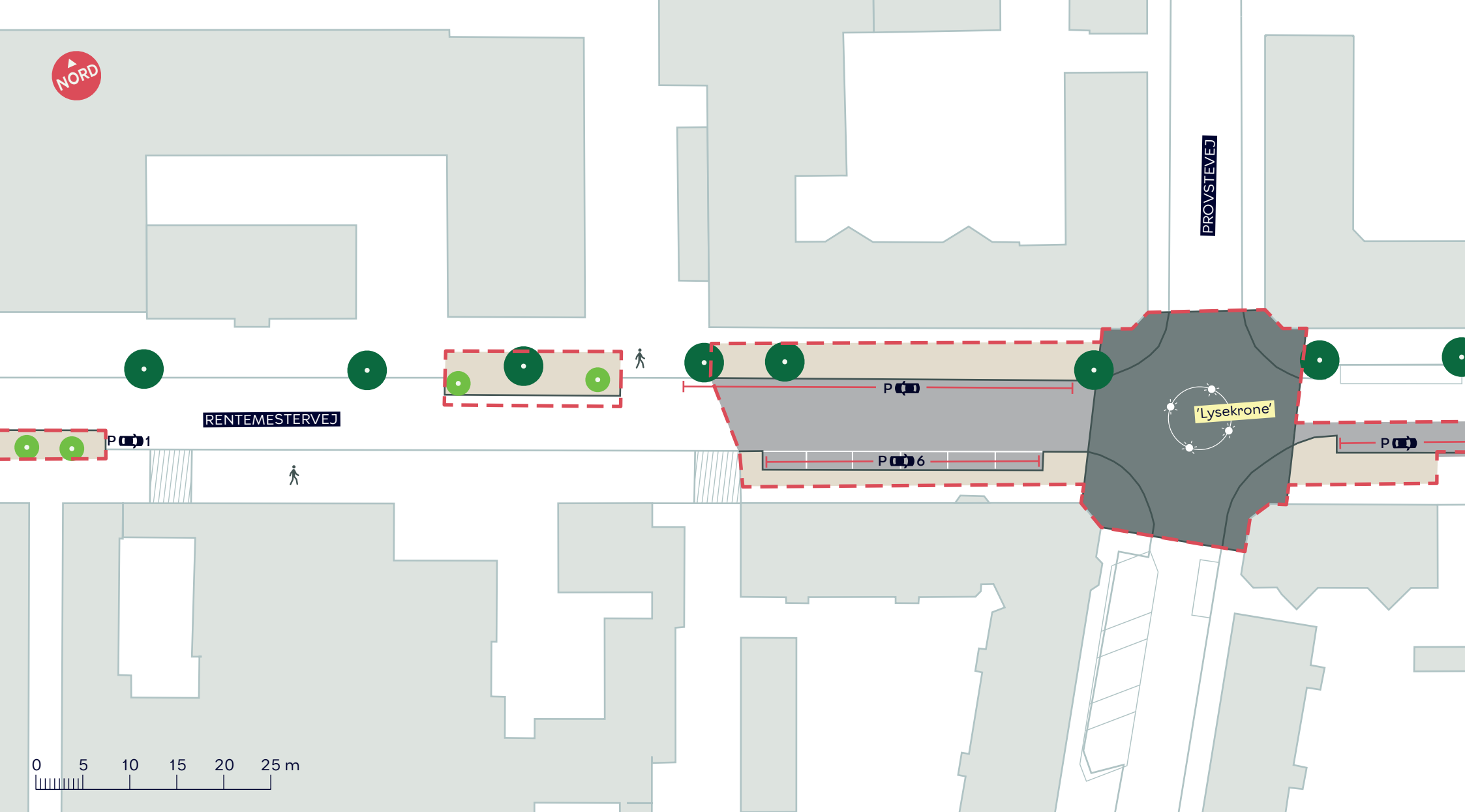
GRØN GANG- OG CYKELFORBINDELSE MELLEM NØRREBRO OG UTTERSLEV MOSE

Bispebjerg

Foranalyse

BILAG 4I





--- Anlægsområde

Fortov

Belysning

Nyt træ (4 stk.)

Eksisterende træ (3 stk. indenfor anlægsområdet)

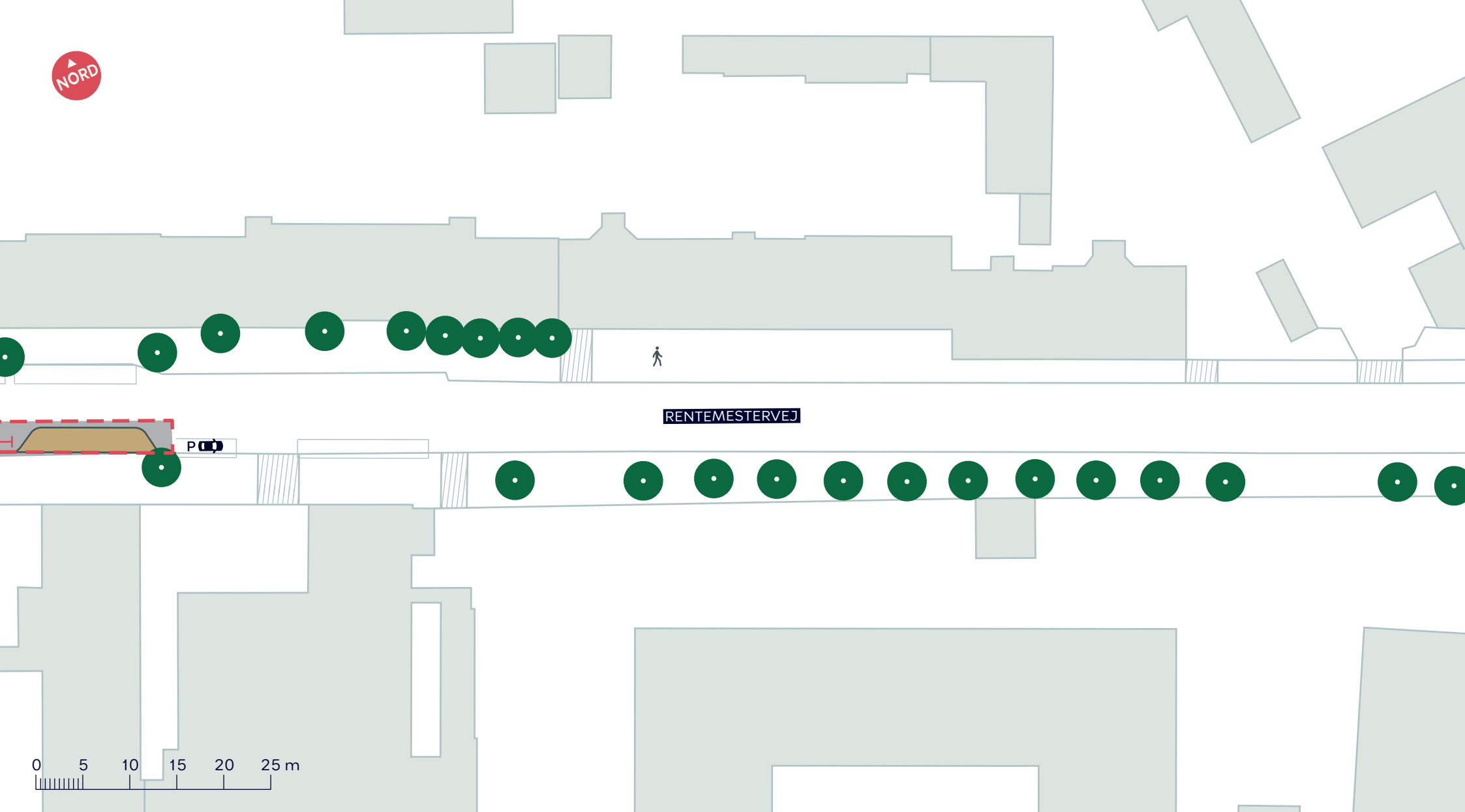
GRØN GANG- OG CYKELFORBINDELSE MELLEM NØRREBRO OG UTTERSLEV MOSE

Bispebjerg

Foranalyse

BILAG 4J





--- Anlægsområde

Grus

• Eksisterende træ

GRØN GANG- OG CYKELFORBINDELSE MELLEM NØRREBRO OG UTTERSLEV MOSE

Bispebjerg

Foranalyse

BILAG 4K





--- Anlægsområde

Overkørsel

Cykelsti

Beplantning

Nyt træ (10 stk.)

Bænk

Eksisterende træ (2 stk. indenfor anlægsområdet)

GRØN GANG- OG CYKELFORBINDELSE MELLEM NØRREBRO OG UTTERSLEV MOSE

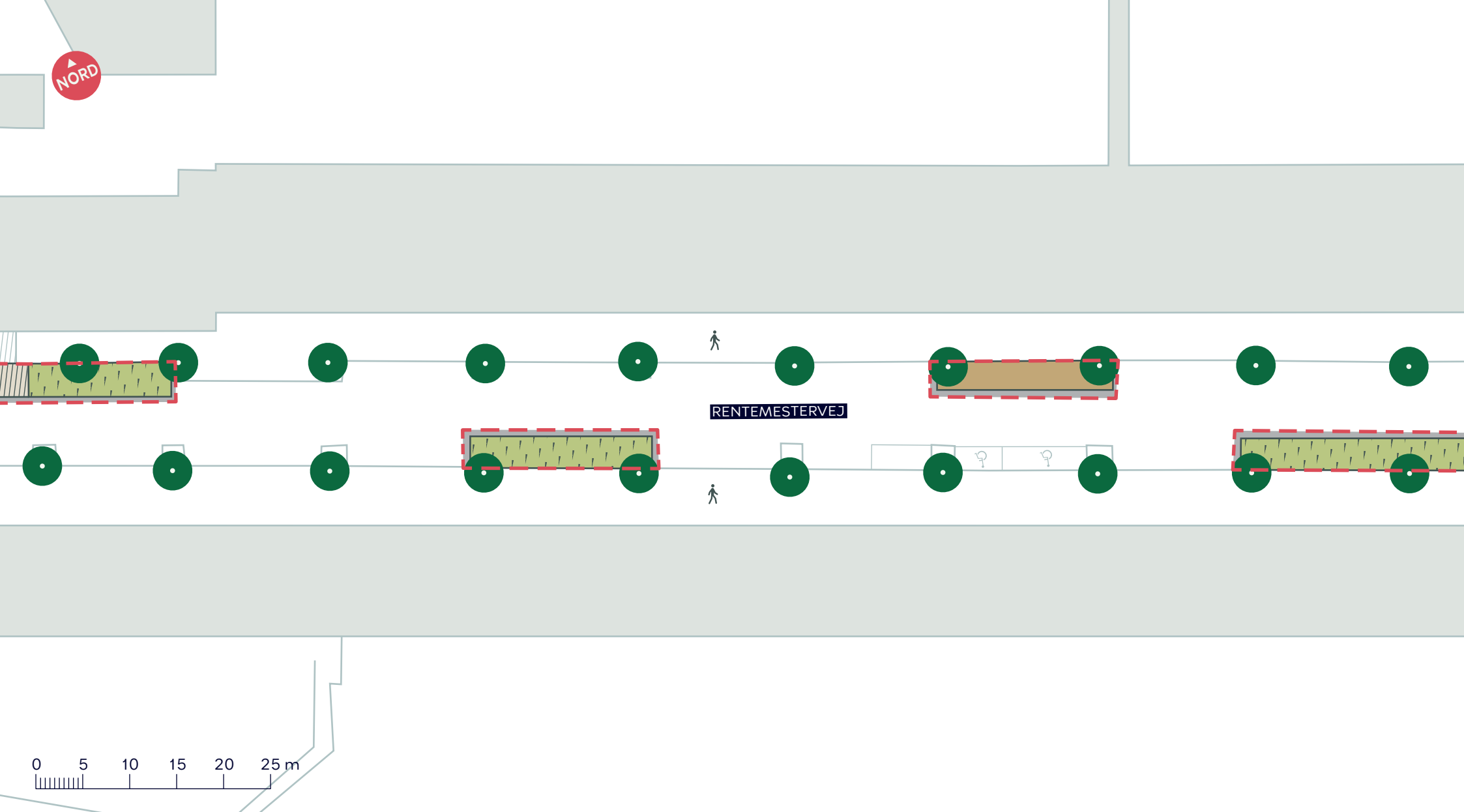
Bispebjerg

Foranalyse

BILAG 4L



NORD



--- Anlægsområde

Overkørsel

Grus

Beplantning

• Eksisterende træ (2 stk. indenfor anlægsområdet)

GRØN GANG- OG CYKELFORBINDELSE MELLEM NØRREBRO OG UTTERSLEV MOSE

Bispebjerg

Foranalyse

BILAG 4M





Vedrørende foranalyse af grøn forbindelse til Utterslev Mose

Bispebjerg Lokaludvalg takker for muligheden for at kommentere på foranalysen af en mulig grøn cykelrute fra Nørrebro til Utterslev Mose. Foranalysen har været en del af arbejdet med udviklingsplanen for Nordvestkvarteret, hvor medlemmer af Bispebjerg Lokaludvalg både har deltaget i den interne arbejdsgruppe og i de 4 åbne borgermøder herom.

26. november 2021

Generelt er Lokaludvalget meget positivt overfor en sådan rute fra Nordvestpassagen og frem til mosen. Vi håber, at det vil gøre det nemt for Københavnerne at komme rundt, og ikke mindst at det vil blive en øjenåbner for, hvor nemt borgerne i de tætte kvarterer kan komme ud i naturen.

En traditionel cykelsti har vist sig umulig i dette område, på grund af de snævre gadeforløb og nødvendigheden af også at tage andre trafikale hensyn. Derfor er der arbejdet med alternative løsninger. På den inderste del arbejdes med løsninger, der tillader al trafik, men at det skal ske på de bløde trafikanters præmisser. På den ydre del indtænkes en række små pusterum undervejs på Rentemestervej, der samtidig fremmer oplevelsen.

Det er vigtigt for lokaludvalget, at der i det videre arbejde og realiseringen tænkes i skiltning og/eller synliggørelse af hvilke oplevelser, man kan cykle til. Dette skal både tænkes ind i selve Nordvestpassagen (kun 3 km ud til naturen), undervejs i de små pusterum og ikke mindst ved endestationen. Lige nu arbejdes med et slutpunkt på Horsebakken mellem Øst- og Midtmosen. Lige her, sker der ingenting, og for førstegangsbrugeren af ruten vil det føles som et vacuum. Derfor er videre skiltning på Utterslev Torv til højre mod Østmosen ved Streyf, fårene og fodboldbanerne samt til venstre mod Midtmosen, Vestmosen og Brønshøj særdeles vigtig.

Lokaludvalget ser frem til det videre arbejde

Venlig hilsen

Alex Heick

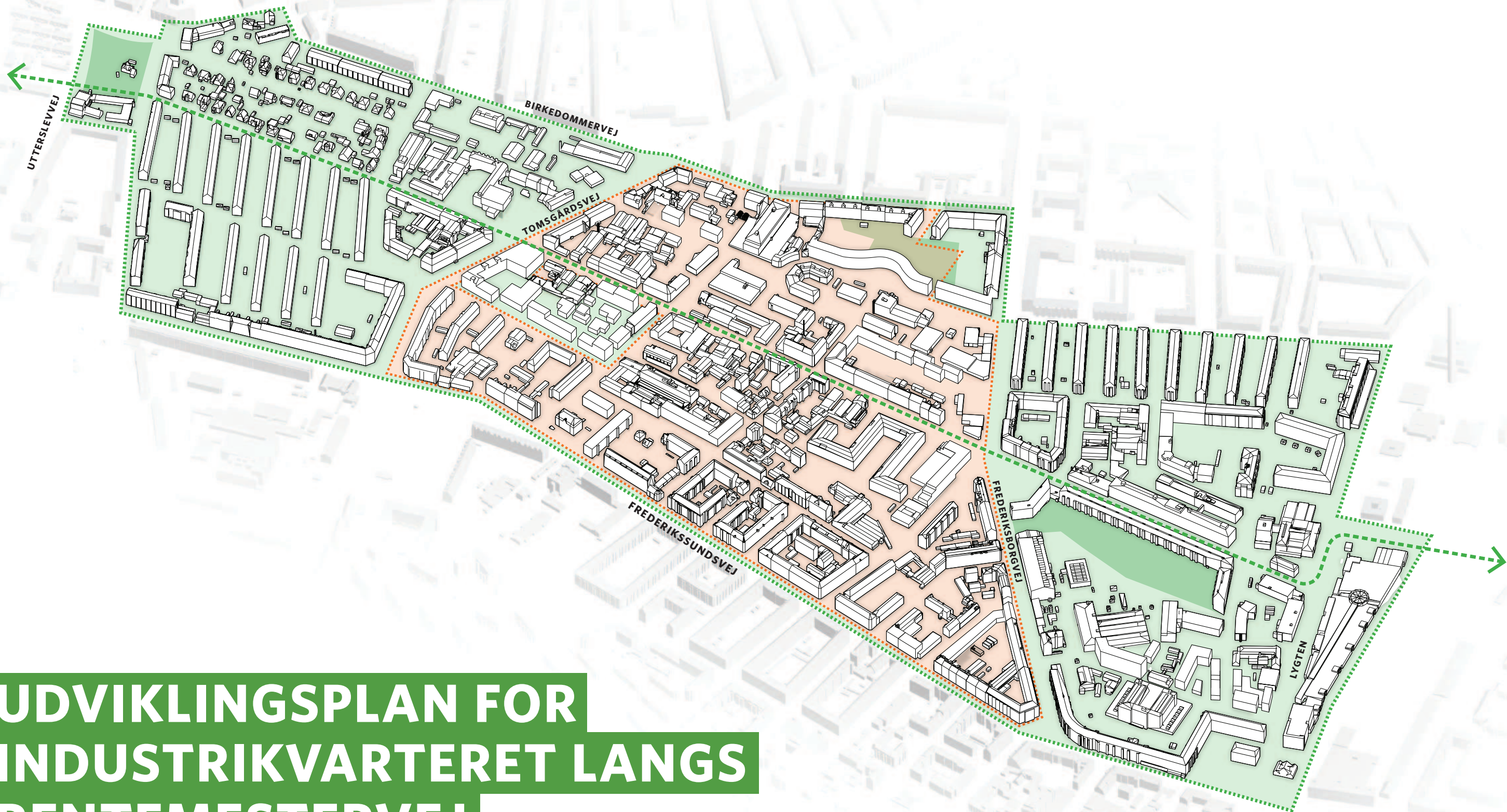
Formand for Bispebjerg Lokaludvalg

Sekretariatet for Bispebjerg
Lokaludvalg
Rentemestervej 76
2400 København NV

EAN-nummer
5798009800275

UDVIKLINGSPLAN FOR INDUSTRIKVARTERET LANGS RENTEMESTERVEJ

Udviklingstiltag i den lille skala, drevet af private initiativer, understøttet af skarp kommunal planlægning og trafikale nålestiksoperationer



UDVIKLINGSPLAN FOR INDUSTRIKVARTERET BYDER UDVIKLINGEN VELKOMMEN PÅ LOKALOMRÅDETS PRÆMISSER

Industrikvarteret langs Rentemestervej skal udvikles med respekt for de selvgroede private initiativer, sikre plads til erhvervs- og kulturlivets udfoldelse og forankres i en planlægning, der sikrer at nybyggeri tilfører værdi til et helt særligt kvarter i København. Det fastslår denne udviklingsplan, der er blevet til på baggrund af tre åbne samtaler om kvarterets fremtid.

Hvordan styrker man de eksisterende bymiljøer, som for eksempel dét som beboerne har skabt mellem husene på Provstevej? Hvad er erhvervslivets rolle, og hvordan bidrager snedkere, kunstnere, reklamefolk og designere til kvarterets liv og identitet? Hvordan kan nybyggeri bidrage med kvaliteter og muligheder for kvarteret, så de overraskende skalaspring og den skæve baggård, ikke forandres til et stort lukket boligområde? Hvordan kan et nyt koncept for 'urban mobilitet' være en rettesnor for, hvordan man som trafikant bevæger sig rundt på en måde, der giver plads til byliv og oplevelser på tværs af vejarealerne og samtidig fremmer trafiksikkerheden? Spørgsmålene indrammer de fire temaer, som Udviklingsplanen analyserer og kommer med konkrete anbefalinger til. Overskrifterne på de fire temaer er: bymiljøer, nybyggeri, erhverv og urban mobilitet. Hvis du vil springe direkte til anbefalingerne, kan du springe til side 37.

Hvem står bag, og hvordan er den blevet til?

Udviklingsplanen er igangsat af Områdefornyelsens styregruppe med opbakning fra Bispebjerg Lokaludvalg. Kvarteret står midt i en hæsblæsende udvikling, og Udviklingsplanen har givet lokalområdet mulighed for at formulere sin egen vision for fremtidens Industrikvarter. Udviklingsplanen er blevet til i en tæt vekselvirkning mellem tre offentlige workshops, en tværgående arbejdsgruppe og analyser udført af byrumseksperterne i Schulze+Grassov og trafikingeniørerne i MOE.

Arkitekturpolitikens rolle

Udviklingsplanen er forankret i Københavns Kommunes arkitekturpolitik samt strategien "Fællesskab København", der har til formål at fremme bykvarterernes særlige egenart med plads til det kantede og et særligt hensyn til Københavnerlivet, som det udfolder sig i byens rum. Udviklingsplanen er kvarterets vision og et resultat af grundige faglige analyser og lokal dialog gennemført hen over sommeren 2021. Udviklingsplanen er ikke politisk eller juridisk bindende.

Udviklingsplanen er ikke et klassisk "her kommer et bud på en ny plan for kvarteret"-produkt, hvor der ryddes op i et selvgroet bykvarter. Det er en dialog og en proces omsat til en plan, som giver et bud på, hvordan kvarterets kvaliteter kan fastholdes i en fortsatbyudvikling samt hvordan en række af kvarterets udfordringer kan løses.

Baggrund og forankring

Kvaliteterne i Industrikvarteret langs Rentemestervej bygger på områdets sammensatte arkitektoniske egenart og landskab, de specielle byrumsforløb og det særlige byliv, som det tætte blandingsforhold af boliger og erhvervsliv har skabt. De seneste ti år er det gået stærkt i Industrikvarteret langs Rentemestervej. Nedrivning af tidligere erhvervsejendomme og nyt boligbyggeri har på få år forvandlet store områder af kvarteret. Med en ældre lokalplan fra midten af 1990'erne, en udhuling af erhvervskapaciteten og opførelsen af en række private ungdomsboliger herskede der en stemning af det vilde vesten. Der manglende kort sagt en vision for kvarteret, som lokalområdet kunne se sig selv i. "Jeg er klar over, hvad jeg kæmper imod, men jeg mangler et sprog for, hvad det er for en udvikling, jeg ønsker at byde velkommen" lød det blandt andet fra en beboer.

På den baggrund satte Områdefornyelsen Nordvest gang i en udviklingsplan, som du her står med resultatet af. Udviklingsplanens anbefalinger er inddelt i fire temaer og er et lokalt indspark i det igangværende arbejde med at beskrive en bevarende lokalplan. Udviklingsplanens anbefalinger vil derudover ligge til grund for et projektforslag til en grøn forbindelse igennem kvarteret fra Lygten og frem til Utterslev Mose, ligesom den vil være udgangspunkt for flere byrumsprojekter mellem Frederiksborgvej og Lygten, som vil være forankret i den kommende Områdefornyelse Bispebjerg Bakke.

God læselyst

Snorre Andersen og Niels Dolmer, beboere og en del af formandskabet for Styregruppen i Områdefornyelsen Nordvest.

Dan Kreutzfeldt beboer og næstformand i Bispebjerg Lokaludvalg.

Oktober 2021.

01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER



Udviklingsplanen for industri kvarteret langs Rentemestervej tager afsæt i Københavns Kommunes arkitekturpolitik "Arkitektur for mennesker" samt vision 2025 "Fællesskab København".

Udviklingsplanen beskriver den samskabende proces omkring udviklingen af planen og illustrerer analyser af kvarteret samt anbefalinger og indsatser til det kommende arbejde med kvarteret og den grønne forbindelse langs Rentemestervej.

01 INTRODUKTION SIDE 3

Udviklingsplanen indledes med afsæt i Københavns Kommunes arkitekturpolitik og vision. Planens analyse og anbefalinger opsummeres.



ARKITEKTURPOLITIK
OG VISION



ANALYSE
OPSUMERET



ANBEFALINGER
OPSUMERET

02 PROCES & SAMTALER SIDE 9

Kapitlet giver indblik i samskabende proces omkring udviklingsplanen samt opsummerer samtalerne om drømme, potentialer, udfordringer og nye tilgange til kvartersudviklingen.



1: SMAG



2: HØR



3: SE

03 ANALYSE SIDE 14

Kapitlet opsummerer analysen af kvarteret med udgangspunkt i kvarterets kvaliteter og udfordringer.



FUNKTIONER
OG BRUGERE



BYRUM, BYNATUR
OG BYGNINGER



KVARTERETS
STRUKTURER



UDVIKLING
OVER TID



TRAFIK OG
MØNSTRE



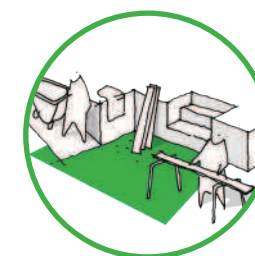
RENTEMESTERVEJ

04 ANBEFALING SIDE 37

Udviklingsplanens anbefalinger samles i fire overordnede temaer, som alle omsættes til en række principper for den fremtidige udvikling.



BYMILJØER



ERHVERV



NYT BYGGERI



URBAN MOBILITET

05 INDSATSER SIDE 66

Udviklingsplanen afrundes med hvorledes anbefalingerne kan omsættes til konkrete input til planrammerne.



INPUT TIL
BEVARENDE
LOKALPLAN



INPUT TIL
KOMMUNEPLAN
2023

INDUSTRIKVARTERET LANGS RENTEMESTERVEJ

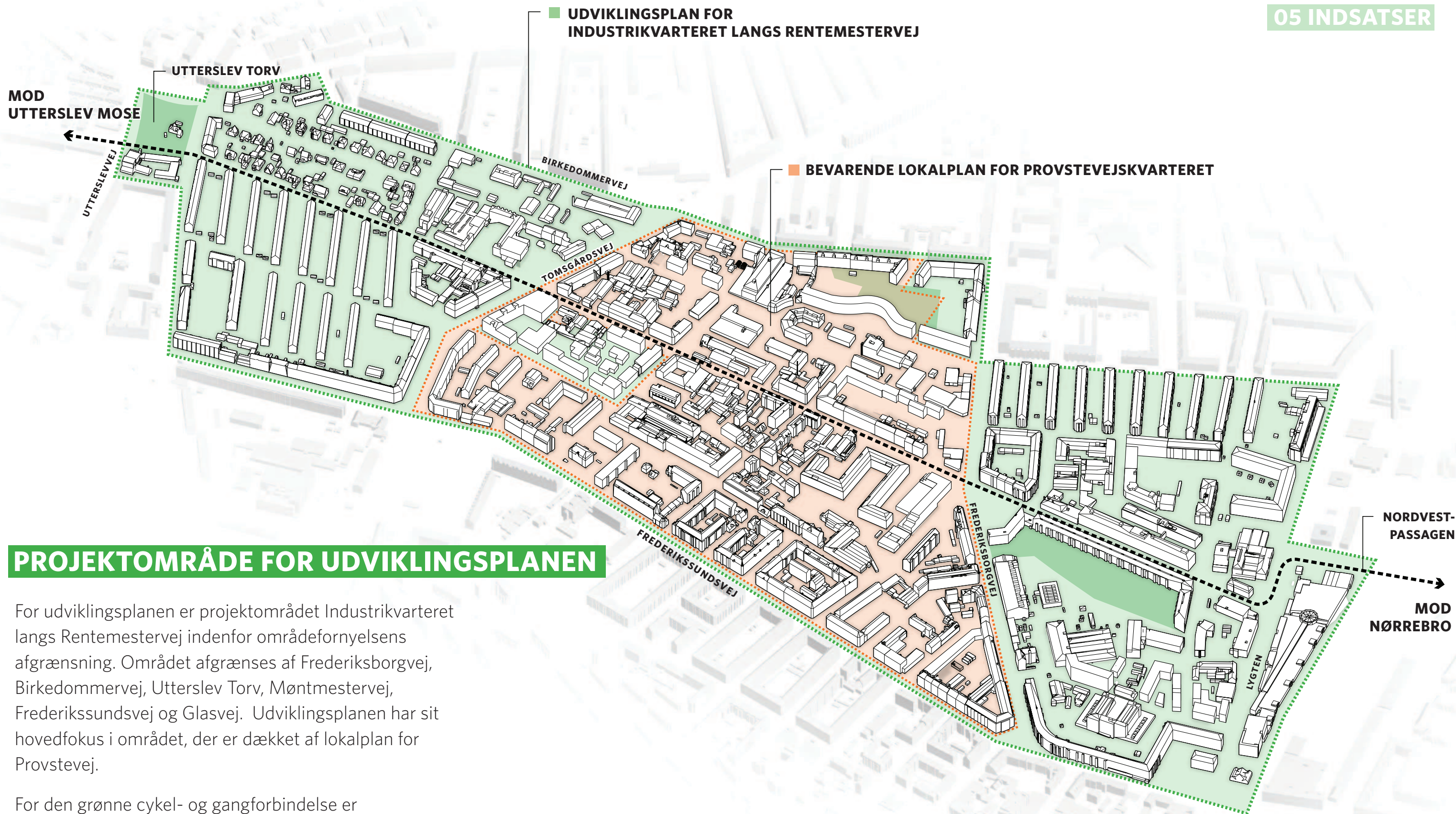
01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER



PROJEKTOMRÅDE FOR UDVIKLINGSPLANEN

For udviklingsplanen er projektområdet Industriekvarteret langs Rentemestervej indenfor områdefornyelsens afgrænsning. Området afgrænses af Frederiksborgvej, Birkedommervej, Utterslev Torv, Møntmestervej, Frederikssundsvej og Glasvej. Udviklingsplanen har sit hovedfokus i området, der er dækket af lokalplan for Provstevej.

For den grønne cykel- og gangforbindelse er projektområdet en forbindelse fra Nordvestpassagen til Utterslev mose langs Rentemestervej.

ARKITEKTURPOLITIK OG VISION

Udviklingsplanen skal sikre, at Københavns Kommune effektuerer sin arkitekturpolitik "Arkitektur for mennesker" samt vision 2025 "Fællesskab København" i den fortsatte udvikling af kvarteret.

De tre temaer i arkitekturpolitikken - arkitektur der fortæller, bygget til Københavnerliv og ansvarligt designet - afspejler visionen 'Fællesskab København', som har pejlemærkerne 'en by med kant', 'en levende by' og 'en ansvarlig by'.



ARKITEKTUR DER FORTÆLLER

Temaet har fokus på at bygge videre på Københavns egenart og vores fælles kulturarv, og på at transformere og udvikle byen i et nutidigt arkitektonisk formsprog. Det har også fokus på at styrke det unikke - det, der er særligt for stedet - med afsæt i den lokale arkitektoniske egenart og i de lokale behov og fortællinger. Temaet handler dermed om at styrke den fysiske 'kant' i byen med afsæt i menneskelig og fysisk diversitet.

På sin vis udgør kvarteret langs Rentemestervej essensen af Fællesskab Københavns pejlemærke "en by med kant" grundet sin ad hoc, funktionelle og ikke master-planlagte udvikling. Kvarteret er et fristed i en by, hvor ny udvikling og store investeringer dominerer oplevelsen. Her eksemplificeres mangfoldighed og variation i alle kvarterets lag, om det er social sammensætning, fysiske rammer eller funktionssammensætning.

BYGGET TIL KØBENHAVNERLIV

temaet har fokus på en levende by med afsæt i menneskets sanser, menneskekroppens skala og livet i byens rum. Der er særligt fokus på hverdagslivet i København, på en blandet by med plads til alle og på at gøre København grønnere. Temaet har også fokus på samspillet mellem bygninger og byrum, på variation og på fællesskaber.

Kvarteret langs Rentemestervej skal fastholdes igennem udvikling. En tilgang til at drive denne udvikling bør være centreret omkring Københavns visions pejlemærke "en ansvarlig by", hvor fokus på en bæredygtig udvikling for brugere og by er essensen. Udvikling i den lille skala, drevet af private initiativer, hvor optimering af ressourcer, lokal økonomi, investering i kvarteret samt klimatilpasning og cirkulære tiltag bør være den overliggende motivation for udvikling.

ANSVARLIGT DESIGNET

Temaet har fokus på, hvordan København fortsat tager ansvar for miljø- og klimaudfordringer, og på, hvordan vi kan designe arkitektoniske løsninger, der sikrer livskvalitet, fleksibilitet og robusthed overfor forandringer. Temaet har også fokus på at skabe fysiske rammer, som kan medvirke til at passe på vores ressourcer og tilpasse byen til fremtidens klima.

Kvarteret er samlet omkring Rentemestervej, som får en fornem rolle i at samle, formidle og forhandle oplevelsen og adgangen til kvarteret.

Pejlemærket "en levende by" indrammer flot intentionen om den grønne forbindelse som et hverdagsrum i byen, hvor de bløde trafikanter tilgodeses i en styrket grøn karakter.

KARAKTERISTIKA



UDVIKLING OVER TID OG UDEN MASTERPLAN

Industri kvarteret langs Rentemestervej har en varieret og mangfoldig karakter, som kommer til udtryk i en udvikling over tid, i bygningernes egenart og uderummenes omfang, placering og udtryk, og i en funktionssammensætning som blander boliger, erhverv, kultur og sociale tilbud, borgere og brugere.

Kvarteret er ikke resultatet af en større plan, men af en udvikling drevet af et funktionelt behov, hvor hver enkelt m² har været praktisk og rationelt udnyttet for at dække helt konkrete behov i det tidligere industri kvarter.

KVALITETER



STOR VARIATION OG MANGFOLDIGHED

Udviklingsplanen bør fastholde de følgende kvaliteter:

- Kvarterets særegne bymiljøer med høj funktionsblanding, lag på lag med forsider, bagsider, overgange og adgange mellem offentlig og privat.
- Kvarteret som et dynamisk industri kvarter, der tiltrækker små iværksættere og let industri.
- Kvarterets fysiske strukturer, som sikrer variation i udtryk, skala, volumener og rum.
- Kvarterets unikke karakter med tydelig udvikling over tid og industrielle aftryk på bygninger og rum.

UDFORDRINGER



UHENSIGTSMÆSSIG UDVIKLING OG TRAFIKALE MØNSTRE

Udviklingsplanen bør adressere de følgende udfordringer:

- Nye bebyggelser, hvor der ikke arbejdes med at forstå kvarterets karakteristika, men i stedet ryddes op og strømlines efter model "karreby".
- Funktionsblanding mellem bolig og erhverv og hvordan den rette balance sikres i fremtiden.
- Behovet for lokalt ejerskab, fælleskab og adgang til grønne frirum.
- Karakteren og kvaliteten af de offentlige rum.
- Kvarterets overordnede trafikale strukturer og mønstre.

OPSUMMERING AF ANBEFALINGER

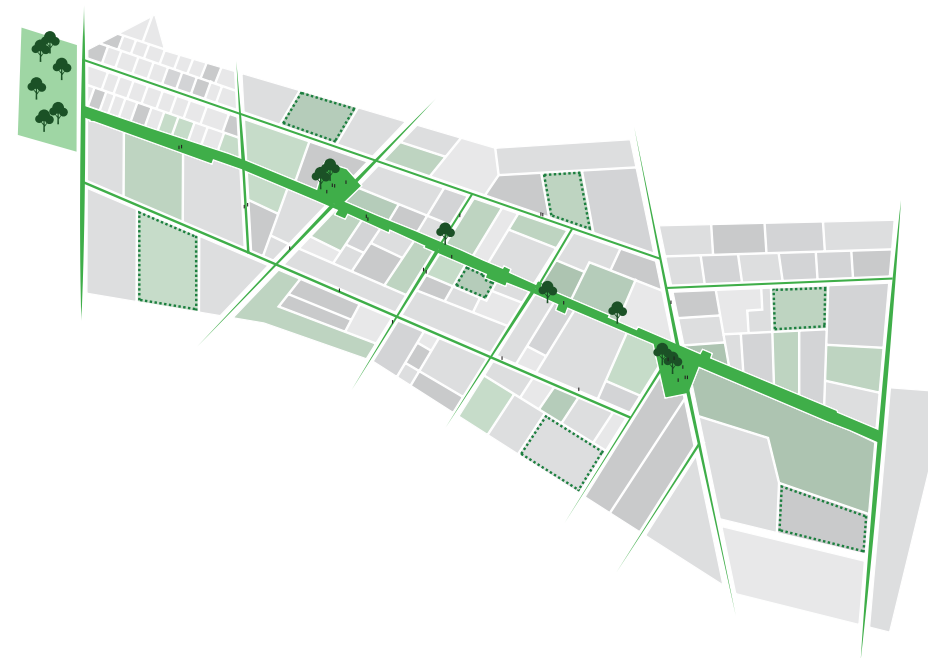
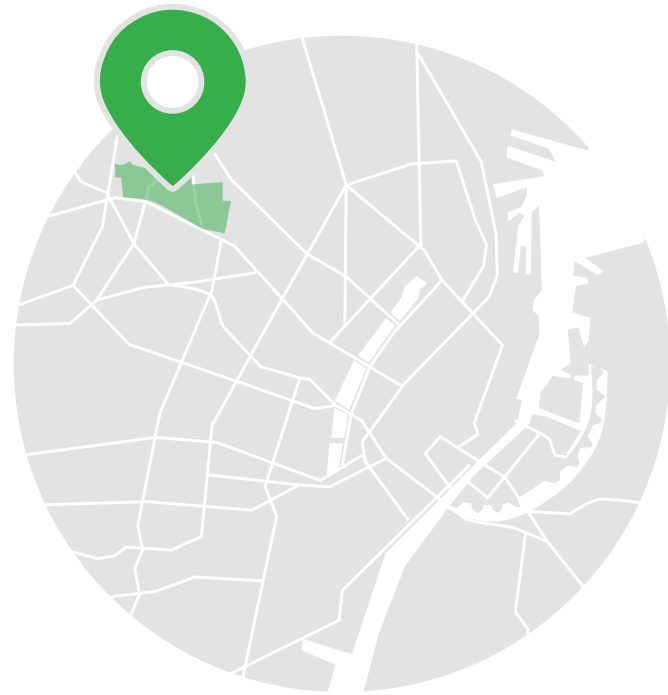
01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER



BYKVARTER 2.0

Kvarterets kvaliteter og mangfoldighed skal sikres og der skal arbejdes fokuseret med funktionsblanding i nybyggeri og renovering i kvarteret.

Udviklingsplanen peger på, hvordan en fortsat udvikling af kvarteret kan fastholde det unikke og det blandende kvarter, gennem fokus på bymiljøer, fastholdelse af erhverv, nyt byggeri og urban mobilitet i kvarteret.

Konkrete principper for udvikling af kvarteret indskrives i lokalplanrammerne, så den høje funktionsblanding og mangfoldigheden i egenart og tidsdybde, på tværs af kvarteret, sikres.

BÆREDYGTIGT KVARTER

Ny udvikling i kvarteret skal ske med blik for bevaring, opgradering og genanvendelse af de fysiske rammer. Sideløbende skal der sikres et fokus på social bæredygtighed, hvor også funktioner og brugere så vidt muligt fastholdes i kvarteret.

Udviklingsplanen peger på, hvordan en fortsat udvikling af kvarteret skal tage udgangspunkt i genanvendelse af bygninger til nye formål og sikre, at kvarteret er til at vokse og udvikle sig i - både som erhvervsdrivende iværksætter og som beboer - over et helt liv.

BRUGBART KVARTER

Bymiljøerne i kvarteret skal sikre plads til - og mulighed for private initiativer og ejerskab i den lille skala.

Bymiljøerne har en afgørende rolle at spille for kvarterets sociale sammenhængskraft. Her spiller funktioner og brugere sammen med bygninger og byrum og skaber fokuspunkter for byliv og bynatur, med plads til udfoldelse, lokalt ejerskab, fællesskab og engagement - i hverdagen, weekenden og året rundt.

Udviklingsplanen peger på, hvordan en fortsat udvikling af kvarteret kan tilgodese bymiljøer på tværs af kvarteret og på tværs af brugere og funktioner; erhverv, boliger, kultur-, sociale- og uddannelsesinstitutioner.

01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER

Udviklingsplanen er blevet til i en samskabende proces med en række samtaler og input fra kvarterets borgere og brugere. I samtalerne er spurgt ind til drømme, ønsker, potentialer og udfordringer for kvarteret og specifikke scenarier, tilgange og anbefalinger er blevet afprøvet og evalueret inden opsamling og bearbejdning i udviklingsplanen.

I det efterfølgende er formål og konklusioner fra samtalerne om kvarteret beskrevet, illustreret og opsummeret:

- Samtale 1 - smag på kvarteret
- Samtale 2 - hør på byrumseksperterne
- Samtale 3 - se scenarierne



PROCES OG SAMTALER

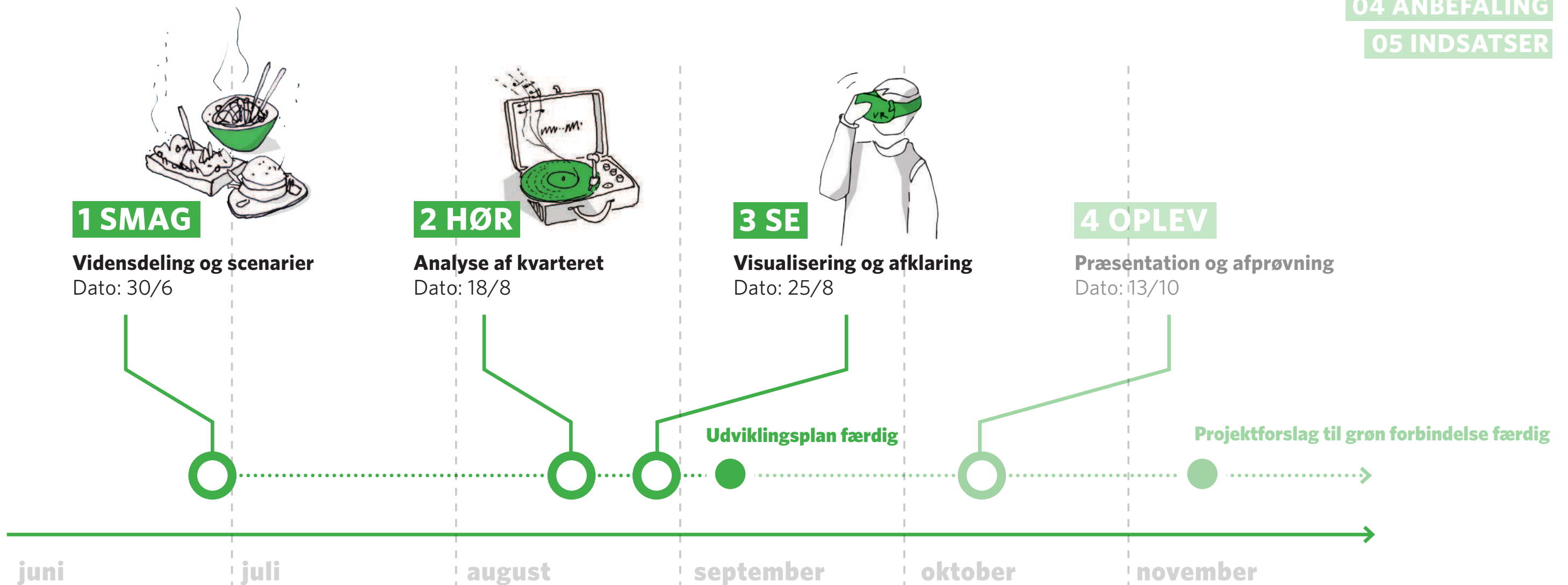
01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER



3 SAMTALER OM OG MED KVARTERET

Samtalerne med kvarteret har givet mulighed for at udarbejde en udviklingsplan, der tager udgangspunkt i dialogen med kvarterets borgere og brugere.

Til de tre planlagte samtaler med kvarteret er både beboere, brugere og repræsentanter fra erhvervslivet inviteret og repræsenteret. Derved er forskellige

indgangsvinkler blevet belyst og diskuteret i fælleskab og klare holdninger til hverdagens behov og brugsmønstre, kvarterets udfordringer og kvaliteter samt relationer og fællesskaber i Industri kvarteret langs Rentemestervej er blevet tydeliggjort.

Alle samtaler har generelt været præget af stor fælles

enighed, god og konstruktiv dialog og harmoni i feedback. Hvor der er spurgt ind til konkrete tiltag er opbakning og/eller fravalg foretaget med et stærkt fælles mandat.

Det er således kendetegnende for samtalerne at konklusionerne fra hver samtale i høj grad har været med til at præge og sætte kurs for udviklingsplanens anbefalinger.

SAMTALE 1: SMAG PÅ KVARTERET



01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER

FORMÅL

Formålet med samtalen var, gennem oplæg, samtaler og individuelle opgaver, at...

- Præsentere og diskutere de indledende tanker om arbejdet med udviklingsplanen
- Drøfte hvad der kendetegner kvarteret som helhed.
- Lokalisere kvarterets udfordringer og potentialer samt bymiljøer.

KONKLUSIONER

- Omr
k
- Byens
f
- Der
s
- Det
r
- Kv
f
- Kv

Mulighedsrigt Vores hjerte
Blandet Levende **Fleksibilitet**
Forstad møder by **Råt** Oplevelsesrigt Særligt
Uudforsket **Interessant** Ildsjæle Stærk
Selvgroet **Dynamisk kaos** Udvikling **Broget**
Overraskelse **Forskellighed** Historisk **Spraglet**
Rødet på den fede måde **Spirende** Potentiale
Farverigdom **Diversitet** Hyggeligt
Blandet **Omskifteligt**



Eksempel på individuel opgave:
Skriv et postkort med de første tre ord du tænker på
når du hører "Industrikvarteret langs Rentemestervej"

SAMTALE 2: HØR PÅ BYRUMSEKSPERTERNE



FORMÅL

Formålet med samtalen var, gennem korte oplæg og udsagn, at...

- Dele og diskutere analysen. Er det de rigtige ting vi tager med videre?
- Præsentere og diskutere de første principper for hvordan vi kan styre udviklingen. Hvad skal fastholdes og hvad bør vi adressere?
- Drøfte erhvervslivets rolle for kvarteret. Hvordan fastholder vi et godt miljø for de små erhvervsdrivende?

KONKLUSIONER

- Kommunen skal finde balancen mellem bevaring og udvikling. Der skal stilles krav om kvalitet til bygherre.
- Rentemestervej er en del af et større kvarter, med flere vigtige fokuspunkter, og det må gerne afspejle sig i tilgangen til vejen.
- Det grønne skal koncentreres specifikke steder fremfor at spredes jævnt over hele kvarteret.
- Målet skal være trafiksikkerhed frem for en reduktion af trafikmængde. Smarte løsninger skal i spil og fleksibilitet er nøglen.
- Mere mix og eksperimentering på tværs af erhverv og bolig. Erhvervslivet er vigtig for kvarteret og dets identitet.
- Plads til en eksperimenterende udvikling, der fastholder den lille skala, men også "vugge til grav" princip for både erhverv og beboere.
- Arbejde med fællesfaciliteter for kvarteret.

01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER



Mødested for anden samtale: Farvemøllen på Dortheavej

Eksempel på kvarterets gamle industri, hvor både historie, egenart og mangfoldighed er repræsenteret. Foto @dankreutzfeldt

SAMTALE 3: SE SCENARIERNE FOR RENTEMESTERVEJ



FORMÅL

Formålet med samtalen var, med korte oplæg og med simulering af udvalgte scenarier for Rentemestervej og samtaler, at...

- Give indblik i trafikanalyse og trafikale målsætninger for kvarteret.
- Præsentere og diskutere principper for urban mobilitet. Er det et koncept som vi skal bruge som overordnet greb for det videre arbejde?
- Diskutere og kvalificere karakteren/del-karakterene på Rentemestervej mellem Lygten og Utterslevvej. Udpeg hvilke hensyn og behov, der skal tilgodeses i ideoplægget for Rentemestervej.

KONKLUSIONER

- Rentemestervej er en "forhandlingsvej" hvor biler og cykler deler vejen. Ideen om urban mobilitet fungerer godt her. Vejen fungerer, på trods af at være udfordret af bredden, men der bør arbejdes på at det bliver tryggere for cyklister.
- Der ønskes ikke et klassisk profil med cykelstier på begge sider, men man kan med fordel placere lommer, hvor der kan viges for modkørende.
- Rentemestervej kan inddeles i en række delkarakterer. De skal dyrkes og være med til at give gaden en multifakarakter.
- Gaden skal løses gennem flere små trafikale indgreb frem for en gennemgående standardløsning.
- Tung trafik fra byggepladser generere meget trafik. Der bør arbejdes målrettet på at skabe hensigtsmæssige trafikplaner til hver enkel byggeplads.

01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER



Eksempler på input fra tredje samtale -

Oplæg om urban mobilitet, VR-simulering af scenarier og fælles samtale om Rentemestervejs potentiale og karakter

01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER



Udviklingsplanens analyse identificerer en række unikke kvaliteter, som bør fastholdes, samt en række udfordringer, som bør løses. Disse kvaliteter og udfordringer udgør udgangspunktet for udviklingsplanens anbefalinger. I det efterfølgende er gjort rede for netop de kvaliteter og udfordringer via seks temaer:

- 1 • Funktioner og brugere
- 2 • Byrum, bynatur og bygninger
- 3 • Kvarterets strukturer
- 4 • Udvikling over tid
- 5 • Trafik og mønstre
- 6 • Rentemestervej

01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER



1 FUNKTIONER OG BRUGERE

Karakteristisk for kvarteret er et autentisk industrielt miljø, nu præget af små iværksættere, kultur- og undervisningsinstitutioner og sociale tilbud, omgivet af boliger og beboere som vil kvarteret. Her er en stærk lokal identitet og et ønske om fællesskab.

1 FUNKTIONER OG BRUGERE

01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER

BLANDET ZONE

Den indre del af kvarteret er karakteriseret ved en blandet zone (erhverv, institutioner, boliger og serviceerhverv), bestående primært af tidligere industri - nu erhverv, men også mindre boliger, uddannelses-institutioner, sociale og kulturelle institutioner. Hvor erhvervet tidligere var karakteriseret af industrielle produktioner, udgøres størstedelen af de erhvervsdrivende af mindre virksomheder, kontorer og små produktioner, som ikke nødvendigvis kræver de industrielle rammer - vi taler i højere grad om erhverv fremfor industri.

BOLIGZONE

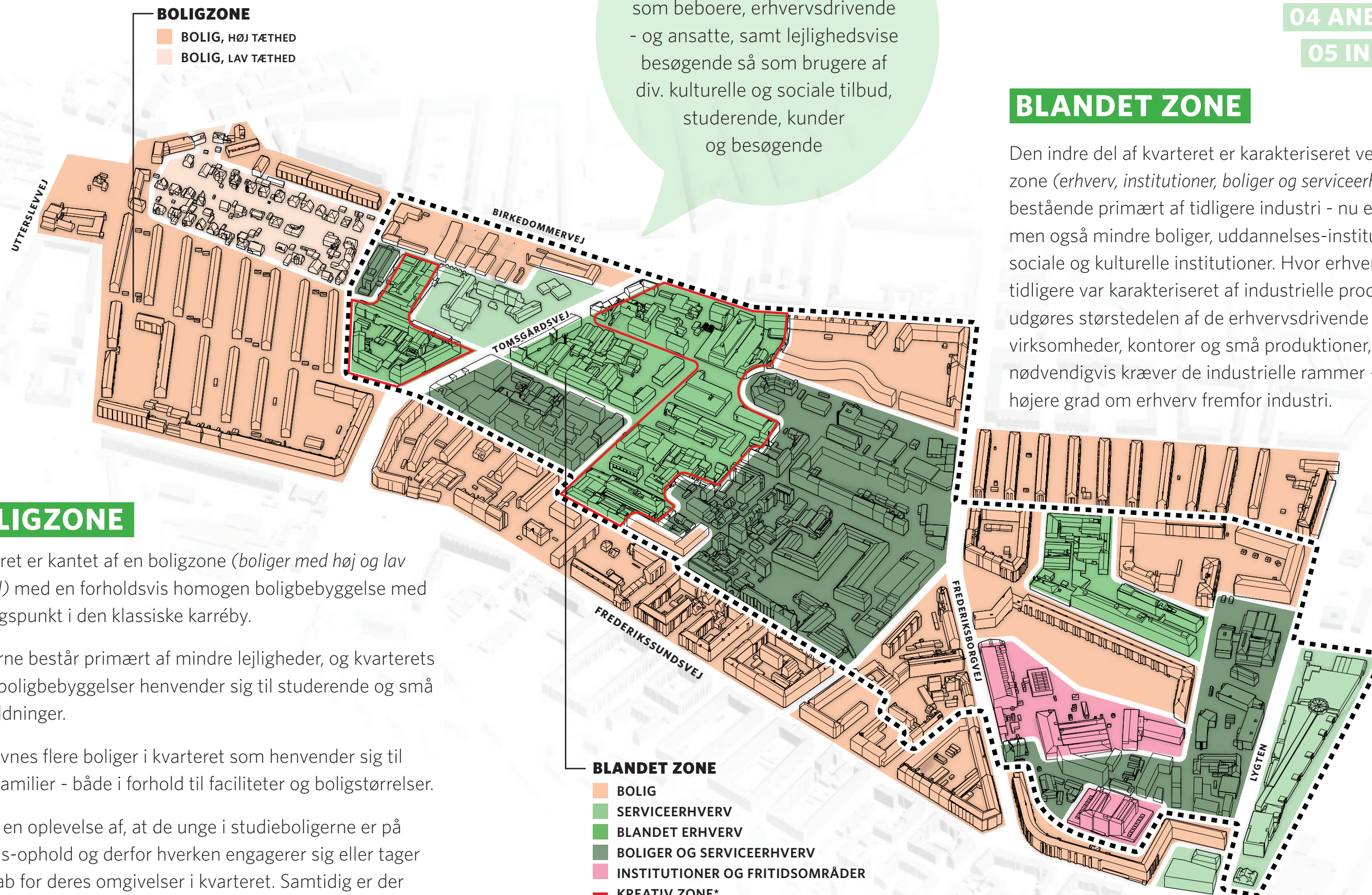
Kvarteret er kantet af en boligzone (boliger med høj og lav tæthed) med en forholdsvis homogen boligbebyggelse med udgangspunkt i den klassiske karréby.

Boligerne består primært af mindre lejligheder, og kvarterets nyere boligbebyggelser henvender sig til studerende og små husholdninger.

Der savnes flere boliger i kvarteret som henvender sig til børnefamilier - både i forhold til faciliteter og boligstørrelser.

Der er en oplevelse af, at de unge i studieboligerne er på korttids-ophold og derfor hverken engagerer sig eller tager ejerskab for deres omgivelser i kvarteret. Samtidig er der beboere i kvarteret, som har boet her i størstedelen af deres liv, og som identificerer sig med kvarteret.

Kvarterets brugere er en mangfoldig gruppe bestående af daglige brugere så som beboere, erhvervsdrivende - og ansatte, samt lejlighedsvis besøgende så som brugere af div. kulturelle og sociale tilbud, studerende, kunder og besøgende



BLANDET ZONE

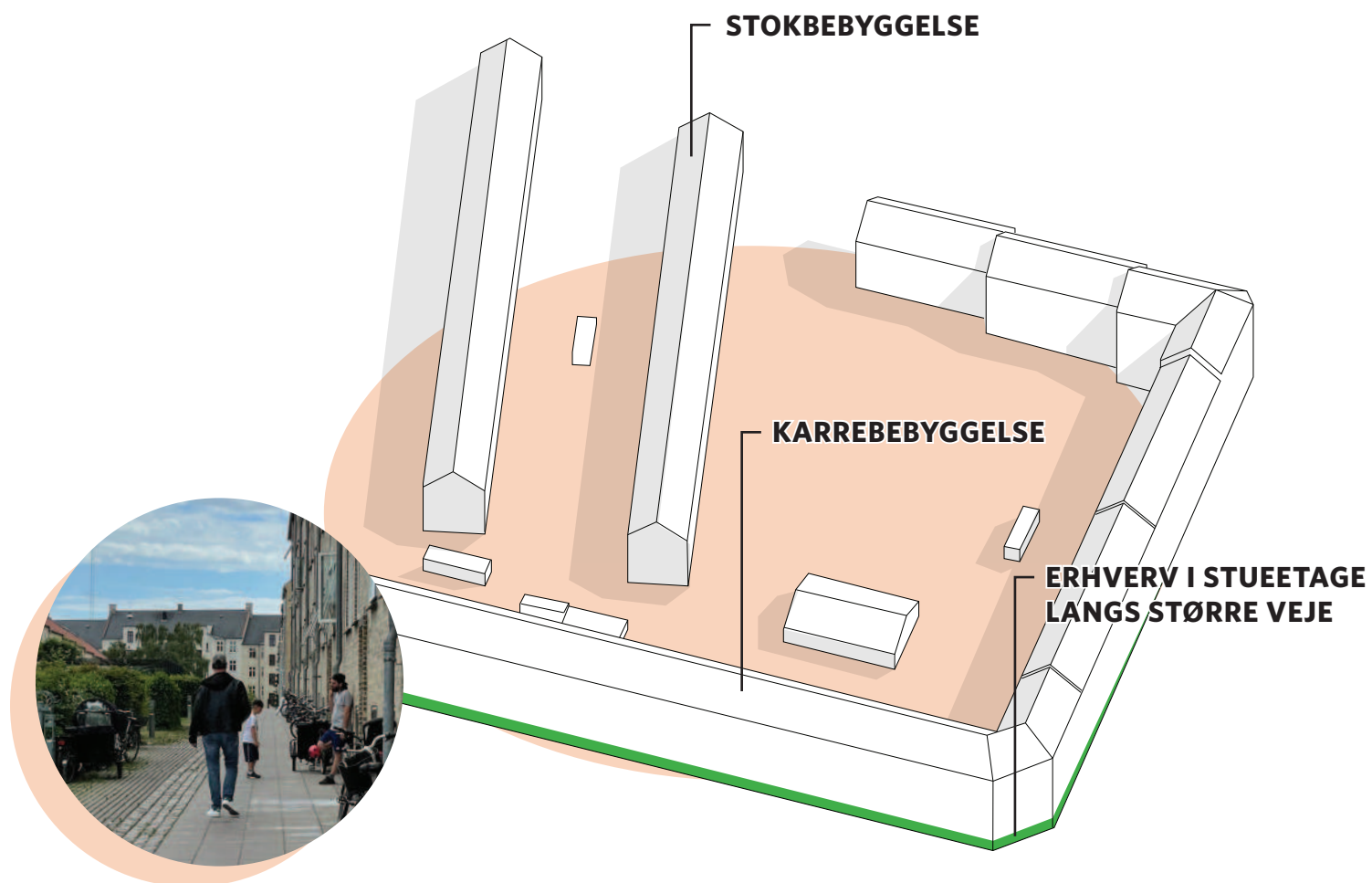
- BOLIG
- SERVICEERHVERV
- BLANDET ERHVERV
- BOLIGER OG SERVICEERHVERV
- INSTITUTIONER OG FRITIDSOMRÅDER
- KREATIV ZONE*

(Rammeområder jvf. Københavns Kommuneplan 2019)

*Kreativ zone: Blandede erhvervsområder med mindre, håndværksprægede virksomheder og værksteder, studier, atelierer og lignende.

FUNKTIONER OG BRUGERE

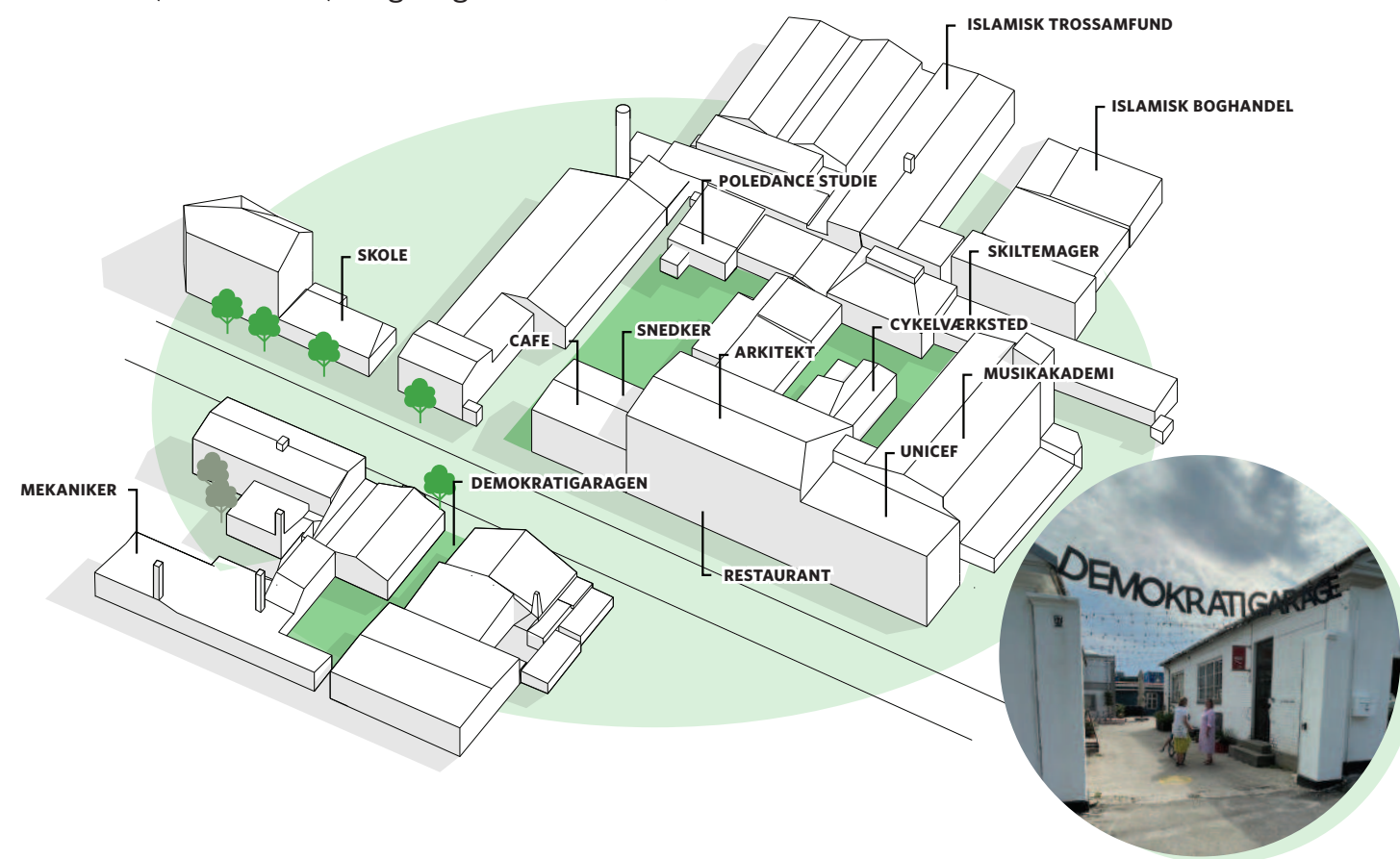
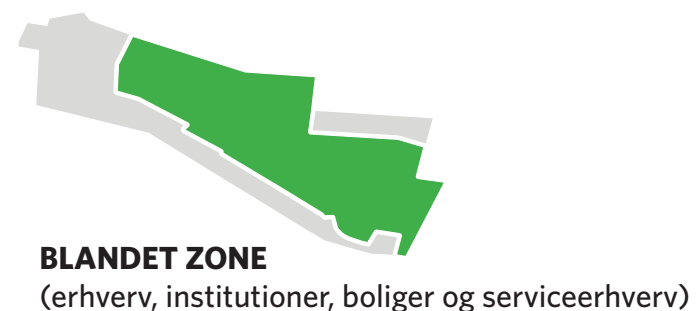
- 01 INTRODUKTION
- 02 PROCES & SAMTALER
- 03 ANALYSE
- 04 ANBEFALING
- 05 INDSATSER



LILLE UDVIKLINGSPOTENTIALE FOR NYBYGGERI I BOLIGZONEN

Boligzonen består af karrébebyggelse mod Frederikssundsvej, stokbebyggelse mod øst og vest og et mindre antal villaer mod nord-vest.

Da boligzonen i kvarteret har en generelt høj kvalitet og generelt en højere bebyggelsesprocent end den blandede zone, vurderes det, at denne del af kvarteret ikke har et stort udviklingspotentiale i forhold til omdannelse, tæthed eller nybyggeri.



STORT UDVIKLINGSPOTENTIALE FOR NYBYGGERI I BLANDET ZONE

Da den blandede zone i kvarteret består af mange små matrikler og lave bygninger af varierende kvalitet og størrelse, vurderes det, at der her er et stort udviklingspotentiale - eller udviklingsrisiko om man vil.

Her kan bygges højere og mere, så matriklerne udnyttes mere effektivt. Den kreative zone er dog begrænset af en bebyggelsesprocent på 60.

FUNKTIONER OG BRUGERE - ERHVERV I KVARTERET

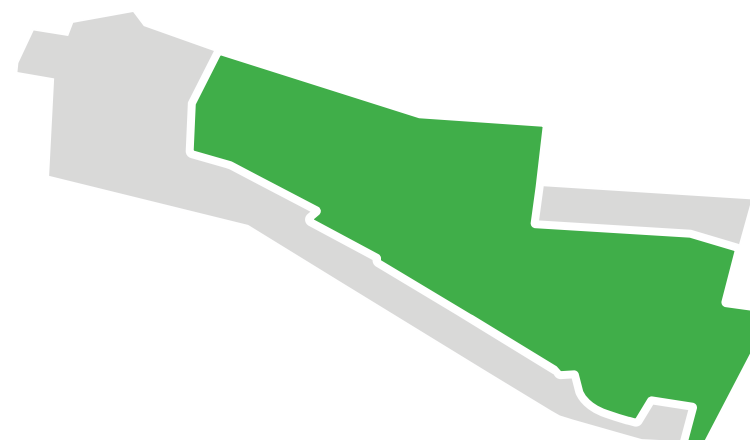
01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER



HVAD BETYDER ERHVERVSLIV FOR KVARTERET?

Et levende erhvervsliv er i høj grad en del af kvarterets identitet. I kvarteret langs Rentemestervej er der liv hele dagen. For her er mange små virksomheder af meget forskellig karakter. Her foregår altid et eller andet og her er en følelse af liv, dynamik og foretagsomhed.

For udefrakommende kan det måske virke lidt rodet, råt og kaotisk. Men de lokale borgere og virksomheder er bemærkelsesværdigt enige om, at kvarterets kvaliteter hviler på en levende blanding af boliger og småerhverv, som udspringer af en både rationel, praktisk og behovsdrevet tilgang til kvarterets udvikling.

Det ER kvarterets DNA og berettigelse. Ændrer man væsentligt på funktionssammensætningen og de fysiske rammer, vil det være i konflikt med kvarterets egen identitet.

INTERNATIONAL ERFARING OG TENDENSER

I London viser en stor undersøgelse, publiceret i juli 2017 af Greater London Authority; *London's creative industries*, at de små, kreative erhverv og iværksættere repræsenterer en væsentlig del af Londons økonomi samt en væsentlig andel af sektoren i Storbritannien som helhed.

I 2015 blev værditilvæksten for de kreative industrier i hovedstaden anslået til £ 42,0 mia, hvilket tegner sig for 11,1 procent af den samlede værditilvækst i London.

Samtidig risikerer det store potentiale i værditilvæksten at gå tabt, da netop de fysiske rammer, som de kreative erhverv efterspørger, forsvinder i London i takt med, at der bygges flere boliger på tidligere industriområder.

I København har vi de sidste mange år prioriteret boligbyggeri fremfor industri og erhverv og mange af de kvarterer som tilbyder de bedste ramme for små iværksættere er blevet omdannet til boligområder.

*Erhvervsmiljøet omkring
Rentemestervej er særligt for
København!*

*Der er kun få tilsvarende miljøer
tilbage i byen, til eksempel på
Refshaleøen, på Amager og i
Sydhavnen, og de trues alle i
stigende grad af ny byudvikling
hvor boligbebyggelse udgør den
primære funktion.*

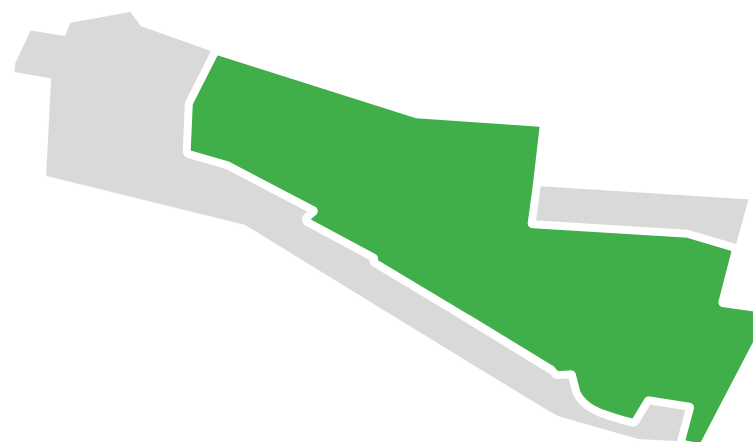
Der findes ikke en undersøgelse tilsvarende den som GLA har lavet i London, men det er nærliggende at jævnføre konklusionerne med København og de tendenser vi ser her.

I byer som Eindhoven, Utrecht og Manchester er det netop de tidligere upåagtede, blandede kvarterer som er rammen om de mest spændende udviklinger – fordi der her er nogle karakteristika, der ikke er som alle andre steder. Her er kant og egenart. Langs Rentemestervej behøver man ikke at genopfinde fortidens erhvervsområde – for det er her allerede.

FUNKTIONER OG BRUGERE

- ERHVERV I KVARTERET

Alle byer kæmper i disse år for at skabe blandet by med et levende miks af boliger og småerhverv; en følelse af noget trygt og levende og samtidig med kant og egenart. Rentemestervej har det allerede i store mængder! Og beboere og borgere er både enige og stolte af kvarterets særlige karakter.



01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER

ERHVERVSLIV ER MED TIL AT SKABE IDENTITET OG BYLIV

Erhvervet i kvarteret har det godt og der er stor efterspørgsel efter at få en erhvervsadresse i kvarteret, da prisniveauet på små lejemål stadig er konkurrencedygtig i forhold til resten af byen.

I kvarteret findes en række karakteristiske små erhverv og produktionsvirksomheder, med produktion inden for tre hovedkategorier;

- Kreativ/kunstnerisk produktion - hvor kvarterets autensitet og det rå og uplanlagte er afgørende for image og placering af virksomhed.
- Data relateret produktion - hvor faciliteter og adgang til serviceerhverv er afgørende for lokalisering.
- Fysisk produktion - hvor funktionelle forhold som plads, adgang og parkering er afgørende for lokalisering.

Småerhvervene er med til at skabe en identitet for hele kvarteret. Beboerne har en følelse af tilhørsforhold til stedet, et sted der udretter noget, er foretagsomt.

Det bidrager til stolthed og livskvalitet blandt borgerne – også blandt de der ikke selv arbejder i områdets virksomheder. Det er også en kvalitet for byen som helhed, at der er et kvarter, der er anderledes.

Små virksomheder er mere afhængige af netværk og relationer for at kunne levere høj kvalitet og service og de kan derfor også opleves som mere åbne mod omgivelserne end større virksomheder. De skaber netværk til andre virksomheder i nærmiljøet, og de bruger lokale caféer, mødesteder mv. Dermed er de medvirkende til, at der er liv i kvarteret i dagstimerne, og de understøtter samtidig omsætning i kvarterets virksomheder. Et kvarter med mange små virksomheder er med til at give et levende miljø, som skaber tryghed for borgerne.



01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER

2 RUM, FORBINDELSER OG BYGNINGER

Karakteristisk for kvarteret er en række mindre områder, hvor funktioner og uderum - ofte sammen med varierende grader af begrønning og træer - skaber små, unikke bymiljøer med særegen karakter, hvor det lokale ejerskab, fællesskab og stolthed trives.

SMÅ BYMILJØER I DET STORE KVARTER

Kvarteret har ikke ét centrum eller specifikt omdrejningspunkt, men snarere en række mindre bymiljøer fordelt i kvarteret, som kendetegnes ved at de understøtter bylivet og fællesskabet.

Kombinationen af funktioner, brugere, byrum og forbindelser, kantzoner, bynatur og bygningernes interaktion med gaden er nøglen til et fint bymiljø.

Generelt er det ikke grønt og beplantning, der dominerer oplevelsen af kvarteret. Der er både beplantning, haver og gadetræer, men forekomsten er sporadisk og fremstår ikke som et system eller en gennemgående karakter. Tilgængæld er de små bymiljøer ofte karakteriseret ved at have elementer af bynatur som en del af miljøet.

Det er karakteristisk for kvarteret, at meget af hverdagslivet og fællesskabet foregår i byrummet på vejarealet og i kantzonerne, og derfor spiller udformningen af bymiljøernes kantzoner en afgørende rolle for, om bymiljøerne - og kvarteret - opleves trygt, imødekomende, inspirerende og tillokkende.

- BYMILJØ I FORBINDELSE MED VEJRUN
- BYMILJØ I FORBINDELSE MED GRØNT BYRUM



SMÅ BYMILJØER, VEST

01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER

1. UTTERSLEV TORV

Karakteristisk for torvet er, at det er et meget grønt byrum med en fin skala og flere forskellige tilbud til brugerne, såsom leg, ophold og rekreation - en lille perle! Det er dog også lidt en velbevaret hemmelighed, som gemmes væk bag veje med en rand af parkerede biler mod øst.

2. VED BEHOV

Karakteristisk for bymiljøet omkring Behov er, at det opstår alene på grund af cafe-funktionen i bygningen og den måde de indtager kantzonen på, med opholds- og mødemuligheder. Der er ellers ikke meget samspil at hente fra de umiddelbare omgivelser, men legepladsen på gadens modsatte side kunne blive en medspiller!

Bymiljøet er også et uventet og positivt overraskende element midt i den bolig-tætte del af kvarteret.

3. VED IRMA

Karakteristisk for bymiljøet ved Irma er, at det er byrumsindretningen, der her skaber et miljø, hvor det er uformelle møder og indkøb som finder sted. Udover Irma kunne det dog være ønskeligt, hvis flere funktioner og aktive kantzoner bidrog til oplevelsen af bymiljøet, som er meget afhængigt af aktiviteten omkring Irma og deres åbningstider.



4. SMEDETOFTEN

Karakteristisk for bymiljøet ved Smedetoften er, at projektet indpasser sig fint i den eksisterende kontekst med brug af eksisterende bygninger og fint integreret bynatur og funktioner - et rigtig fint eksempelprojekt. Smedetoften har primært fritidsaktiviteter som henvender sig til børn og unge i kvarteret.

5. VED BIBLIOTEKET

Karakteristisk for bymiljøet ved biblioteket er, at bibliotek og pladsrum hænger fint sammen, men at det tilsammen opleves som afskåret fra den omkringliggende kontekst. Rentemestervej ud for biblioteket er domineret af parkerede biler og trængsel i gaden.

6. MØNTMESTER PLADS

Karakteristisk for bymiljøet ved Møntmester plads er, at rummet domineres af veje på tre sider og af bygninger uden aktive og inviterende stueetager på den fjerde side. Pladsen opleves stor og tom - et transitrum, hvor der ikke er synlige tegn på ejerskab eller aktiviteter. En mindre gruppe af socialt udsatte er faste brugere af pladsen.

SMÅ BYMILJØER, CENTRUM

7. ERHVERVSKLYNGE

Karakteristisk for bymiljøet omkring Rentemestervej øst for Tomsgårdsvej er, at her er en funktionssammensætning, der skaber aktivitet på tværs og på langs af vejen, hvor der tages ejerskab i kantzonerne og der er god dialog mellem ude og inde. Bygningerne understøtter det mangfoldige ved at være varierede i udtryk, volumen og placering. Der er også lag på lag med yderligere aktivitet i bygningernes baggårde.

8. PROVSTEVEJ

Karakteristisk for bymiljøet omkring Provstevej er, at det primært udgøres af boligbebyggelse fra før 1920, som alle møder gaden med indgange, vinduer, liv i stueetagen og en høj grad af aktivering af kantzonen og gaderummet. Her er en oplevelse af ejerskab og fællesskab og et meget lokalt hverdagsliv, som udspiller sig i byrummets vejareal. Gennemkørende biltrafik har dog en tendens til også at påvirke bymiljøet negativt.

9. LILLE THEKLAVEJ

Karakteristisk for bymiljøet ved Lille Theklavej er det fine, semi-private, grønne mellemrum, som opstår mellem fire villaer til beboelse fra før 1920, som er omkranset af 5-7 etagers boligkarréer. Her er synlige tegn på ophold, ejerskab og fællesskab kombineret med en fin skala og høj kvalitet i bygningerne.



01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER

10. GRØNT OMRÅDE

Karakteristisk for det grønne område mellem Dortheavej og Birkedommervej er, at det ikke, som et af de få bymiljøer i kvarteret, kobler sig direkte til et vejforløb.

Området har store, grønne arealer til alsidig brug og kobles til Birkedommervej og Provstevej mod syd via et stiforløb igennem området. Der er potentiale for yderligere grønt og flere fælles funktioner i området.

Lokale beboere er ved at etablere en offentlig legeplads og mindre haveaktiviteter, der vil være åben for hele kvarteret.



SMÅ BYMILJØER, ØST

01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER

11. FORAN EMALJEHAVEN

Karakteristisk for bymiljøet foran Emaljehaven er, at det primært opstår i relation til cafeen og dens udeservering. Rummet i sig selv fremstår med utydelige overgange mellem gade og rum, og selv med blomsterengen mod vest fremstår rummet som meget stort, stadig under udvikling og uudnyttet.

Trafikken fra Frederiksborgvej dominerer oplevelsen af rummet, som kun rigtig spiller sammen med cafefacaden.

12. BISIDDERVEJ

Karakteristisk for bymiljøet på Bisiddervej, som er domineret af fem etagers boligstænger er, at det opstår på tværs af vejen mellem to udadvendte funktioner i stueetagen. Her tilbydes ophold, mad og drikke, særligt henvendt til frokost, eftermiddags- og aften timerne.

De fysiske rammer understøtter som sådan ikke bymiljøet, der alene opstår på baggrund af funktionerne.



13. EMALJEHAVEN

Karakteristisk for bymiljøet syd for Emaljehaven er en semiprivat havekarakter, med rekreative aktiviteter og privat ophold, som gemmes bag bygningen selv. Rummet er en grøn plæne kantet af private, små haver mod nord og et stiforløb mellem Frederiksborgvej og Rebslagervej, der deler plænen i to.



01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

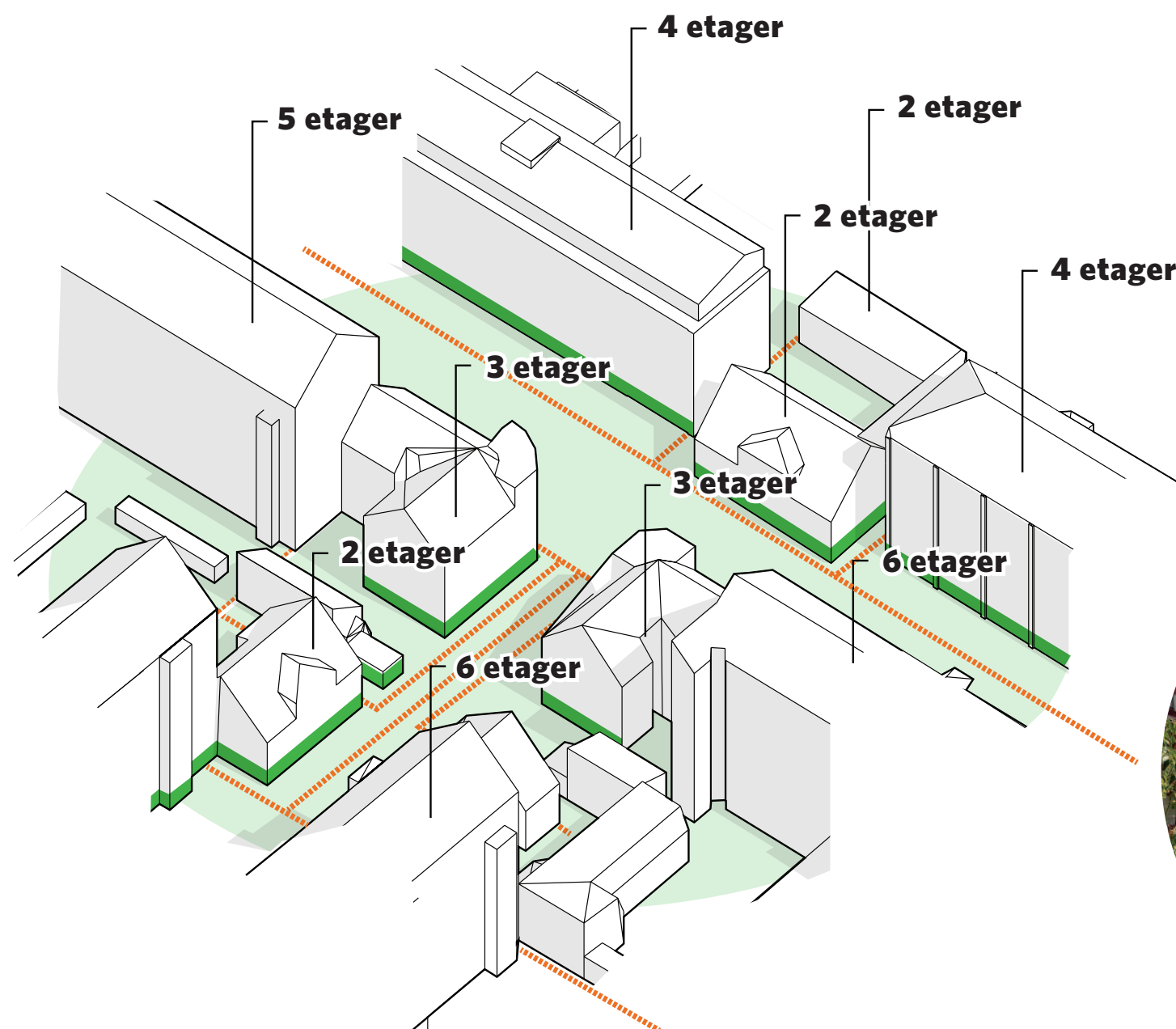
04 ANBEFALING

05 INDSATSER



3 KVARTERETS STRUKTURER

Karakteristisk for kvarteret er, at bebyggelse og uderum i høj grad struktureres af mange små og private matrikler, brudte facadelinjer og varierende bygningshøjder. Der er ikke etableret en homogen, visuel tilgang til udviklingen, men i højere grad en praktisk og funktionelt drevet tilgang.



FACADELINJER

Karakteristisk for kvarteret er brudte facadelinjer, som er et resultat skiftende tiders behov - er der baggård, rykker bygning frem for at tilgodese pladsbehov, og er der forareal, bliver der plads til parkering.

MATRIKLER

Karakteristisk for kvarteret er små matrikler og mange forskellige ejerforhold styret af den gradvise og behovsstyrede udvikling. Dette betyder ligeledes, at kvarteret består af en række forskellige bygningstypologier og udtryk, udviklet over tid.

BYGNINGSHØJDER

Karakteristisk for kvarteret er en generelt lavere bygningshøjde end den omkringliggende karréby. Højderne spænder primært mellem en til fire etager, og der opleves store spring og stor variation igennem kvarteret.

01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER

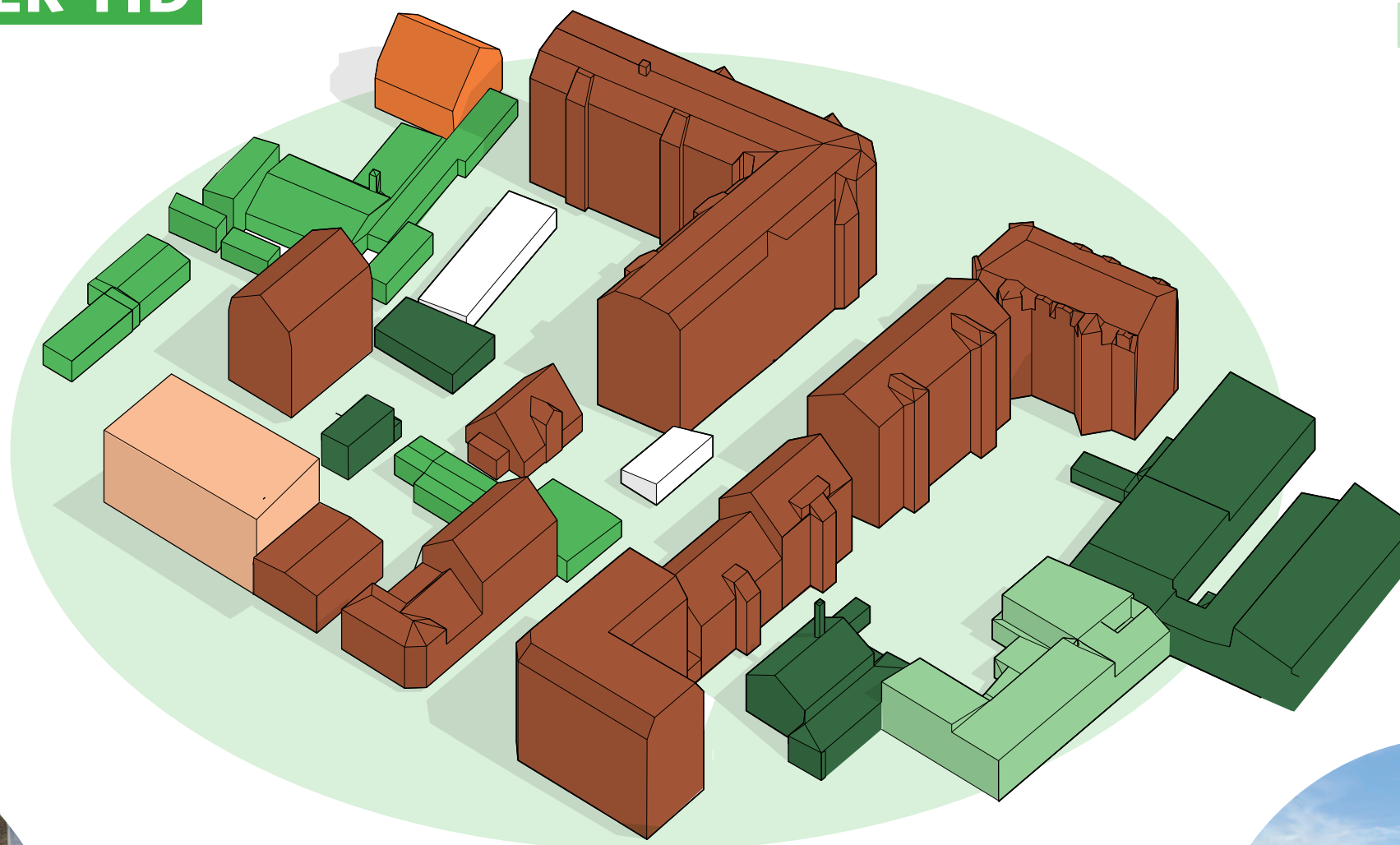


4 UDVIKLING OVER TID

Karakteristisk for kvarteret er de tydelige markeringer af en udvikling, som er sket over tid med arkitektonisk-, materiale- og skalamæssig variation. Kvarteret opleves med et tydeligt industrielt præg på bygninger, bygningskompositioner og uderum.

4 UDVIKLING OVER TID

- BOLIGER**
- Før 1920
 - 1960-2000
 - Efter 2000
- ERHVERV**
- Før 1920
 - 1960-2000
 - Efter 2000



- 01 INTRODUKTION
- 02 PROCES & SAMTALER
- 03 ANALYSE
- 04 ANBEFALING
- 05 INDSATSER



SKALASPRING VED
SMEDETOFTEN

SKALASPRING

Karakteristisk for kvarteret er de skalaspring som er opstået som en konsekvens af funktionsblandingen og en meget funktionel og behovsrevet tilgang til nyt byggeri.

Her blandes stort og små, uden hensyntagen til en større helhed.

EKSEMPEL PÅ TIDSTYPISK
BYGGERI PÅ THEKLAVEJ



TIDSDYBDE

Karakteristisk for kvarteret er en stor tidsdybde i byggeriet, hvor der kan findes bygninger, som tilsammen repræsenterer udviklingen over tid, tilbage fra omkring 1880'erne og frem til i dag. Det er en unik situation, særligt grundet det store omfang og stor variation.



INDUSTRIELLE UDERUM
VED BISPEVEJ

INDUSTRIELLE UDERUM

Karakteristisk for industri- og erhvervsbyggeriet i kvarteret er de meget funktionelle semi-private uderum, som opstår omkring byggeriet. Baggårde med adgang fra- og gennemgang mellem kvarterets veje er ofte erhvervsbyggeriets vigtigste og mest karakteristiske uderum.



5 TRAFIK OG MØNSTRE

Karakteristisk for kvarteret er en nærmest selvgroet trafikultur, udfoldet på bilernes præmisser, hvor der konstant skal forhandles. Kvarterets vejrum er meget varierede i kvalitet og indretning, men er stort set alle dominerede af parkering.

5 TRAFIK OG MØNSTRE

- 01 INTRODUKTION
- 02 PROCES & SAMTALER
- 03 ANALYSE
- 04 ANBEFALING
- 05 INDSATSER

UTTERSLEVVEJ

PROVSTEVEJ

TOMSGÅRDSVEJ

FREDERIKSBORGVEJ

LYGTEN

OVERORDNEDE STRUKTURER

Området omkranses og gennemskæres af flere overordnede veje, hvor særligt Tomsgårdsvej, Frederiksborgvej og Lygten påvirker trafikbilledet. Nogle kryds i områdets periferi er signalregulerede, men inde i området gælder det kun Tomsgårdsvej - Rentemestervej.

Hastighedsgrænsen er 50 km/t i hele området, og der er etableret fartdæmpende bump flere steder. Hastighedsniveauet vurderes generelt at være lavt, men på grund af parkerede biler virker vejene meget smalle, og især cyklister vurderes at kunne føle sig klemte.

FREDERIKSSUNDSVEJ

FREDERIKSBORGVEJ

Mindre veje i kvarteret
Gennemgående veje

TRAFIK OG MØNSTRE

01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER

**FARLIGE KRYDS VED
STØRRE VEJE**



VEJ RUM DOMINERES AF BILER



**PASSAGER OG OVERHALING
KRÆVER FORHANDLING**

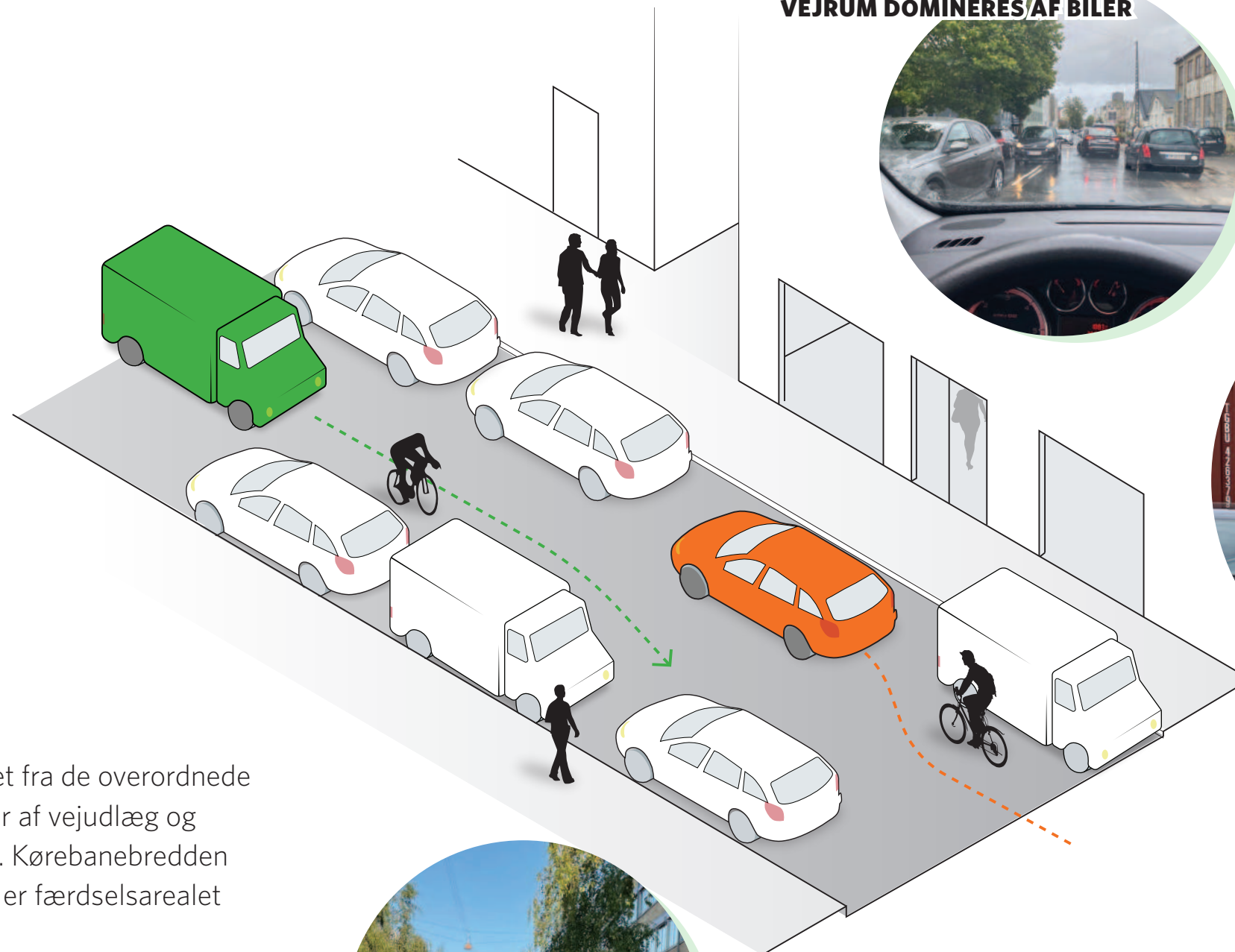
VEJENE I OMRÅDET

Vejene er alle private fællesveje, bortset fra de overordnede trafikveje, der krydser området. Bredder af vejudlæg og vejenes faktiske bredde varierer meget. Kørebanebredden er typisk ca. 7,5 m, men pga. parkering er færdselsarealet kun mellem ca. 3 m og ca. 5,5 m.

Alle veje er asfalterede og har fortove i begge sider. Fortovene er i meget varierende kvalitet og stand.

Der er parkering på alle vejene, der typisk er uafmærket kantstensparkering. Enkelte steder er der vinkelret parkering, skråparkering eller afmærket længdeparkering delvist på fortov.

Der er cykelparkering foran Nørrebro Bycenter på Lygten og foran biblioteket på Rentemestervej. Der er derudover ingen offentlig tilgængelig cykelparkering i området.



**UHENSIGTMÆSSIG PARKERING
I TO RÆKKER**

KUNSTEN AT FORHANDLE

De smalle færdselsarealer gør det svært for trafikanterne at passere hinanden. Passager og overhalinger kræver forhandling, og udnyttelse af de små rum, som fx indkørsler giver i den tætte parkering. Forhandlingen virker og de lette trafikanter føler sig ikke særligt utrygge, hvilket skyldes et lavt hastighedsniveau og det faktum, at man er indstillet på situationen.

TRAFIK OG MØNSTRE

- 01 INTRODUKTION
- 02 PROCES & SAMTALER
- 03 ANALYSE
- 04 ANBEFALING
- 05 INDSATSER



PARKERINGSBELÆGNING

Området oplever generelt tæt parkering, men der er store lokale forskelle. I de bolig-tunge områder i hver ende, er der et stort parkeringspres, mens der i det centrale erhvervskvarter er ledig kapacitet. Der er variationer over døgnet, men overordnet ses samme billede i både dag- og nattetimerne. Til trods for at beboerne kan have meget svært ved at finde parkering, vælger de ikke at parkere i erhvervsområdet.



- Under 80%
- 80-90%
- 90-100%
- Over 100%

01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER



6 RENTEMESTERVEJ

Karakteristisk for kvarteret er Rentemestervej som en central og gennemgående forbindelse mellem Nørrebro og Utterslev Torv via Nordvestpassagen og Utterslev Torv, hvor fodgængere og cyklister ofte må vige pladsen for kørende og parkerede biler.

6 RENTEMESTERVEJ

01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER

1. MANGLENDE PASSAGE PÅ TORVET



2. SMAL STRÆKNING, CYKLER KLEMMES



3. UKLARE FORHOLD OP MOD SIGNAL



4. UKLARE KRYDSNINGSPUNKTER



5. UHELDSBELASTET KRYDS



6. MANGLENDE KRYDSNINGSPUNKT



KONFLIKTPUNKTER - TRYGHED VERSUS SIKKERHED

Langs Rentemestervej ses et meget skiftende og til tider uoverskueligt trafikmiljø med en række konfliktpunkter. Det opleves til tider utrygt, men også velfungerende uden større problemer. Det skyldes, at trafikanterne løser udfordringerne indbyrdes, og at utryghed meget ofte fører til lav hastighed og stor opmærksomhed. Dermed fjernes nogle af de væsentligste faktorer for alvorlige uheld, så som høj hastighed og manglende agtpågivenhed.

Det ses også af uheldsbilledet, hvor personskadeuheld næsten udelukkende sker i de større kryds, hvor Rentemestervej krydser trafikveje. På Tomsgårdsvej, Frederiksborgvej og Lygten er spillereglerne anderledes, og der er i langt højere grad fokus på trafikafvikling end på forhandling.

I udviklingen af Rentemestervej bør der være fokus på at fastholde det blandede trafikmiljø, hvor oplevelsen med en lille grad af utryghed holder hastigheden lav og trafikanterne opmærksomme. Samtidig bør der skabes bedre sikkerhed i de større kryds, hvor forhandlingsmuligheden ikke er til stede. Lille grad af utryghed er ikke det samme som dårlig trafiksikkerhed.

RENTEMESTERVEJ

Vejens karakter

Vejstrækning med opgraderede erhvervsbygninger, hvor bygningernes funktioner aktiverer vejens kantzoner med varieret ophold.

01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER



DELSTRÆKNINGER

Rentemestervej er i dag karakteriseret ved en række forskellige delstrækninger, der har hver deres særpræg. Således varierer funktionssammensætning, bygningsegenart og kantzonernes omfang og brug i hele vejens længde.

Oftest er det en dominerende funktion, der tegner hver delstrækningens karakter og dikterer vejens brug og byliv.

RENTEMESTERVEJ

Byrumsinventar

BELYSNING

Den mest fremtrædende form for belysning langs Rentemestervej er Københavnerlampen, oftest udspændt over gaden. Der er yderligere registreret variationer af københavnerlampen samt to andre typer lamper i gadebilledet.

01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER

BEPLANTNING OG BEGRØNNING

Hvor Rentemestervej engang havde allébeplantning, fremstår vejtræerne nu meget sporadisk med mange forskellige trætyper, og den overordnede alléfornekkelse er tabt. Der er registreret 14 forskellige træarter langs Rentemestervej.

BYRUMSINVENTAR

Der er registreret et lille antal bænke og skraldespande langs vejen. Cykelstativer findes oftest omkring boliger og særlige knudepunkter. Der er ingen sammenhæng, og byrumsinventaret langs Rentemestervej fremstår alt sammen som private initiativer.

BELÆGNING

Der ses ingen sammenhæng i fortovsbelægningen langs Rentemestervej. Selvom københavnerflisen findes lagt i både grus, asfalt og med chaussesten, er asfalt alene langt den mest dominerende belægning på både fortov og kørebane.



01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER



Udviklingsplanens anbefalinger viser, hvordan kvarterets unikke kvaliteter kan fastholdes, og hvorledes kvarterets udfordringer kan løftes, når kvarteret, i takt med den omkringliggende by, udvikles.

Samtidig gives et bud på, hvordan fællesskab, ejerskab, bynatur og kvartersidentitet kan styrkes via kvarterets primære bymiljøer og byrum.

I det efterfølgende er anbefalingerne kategoriseret i fire temaer med hver deres tilhørende principper for udviklingen:

- 1 • Bymiljøer i kvarteret
- 2 • Erhverv i kvarteret
- 3 • Nyt byggeri i kvarteret
- 4 • Urban mobilitet i kvarteret



BYMILJØER I KVARTERET

Fasthold kvarterets karakteristika, bymiljøerne og de særegne kulturmiljøer.

Skab mulighederne for at tage ejerskab og søge fællesskab i det offentlige rum.

Dyrk byliv og bynatur i bymiljøerne.

BYMILJØER I KVARTERET

01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER

BYNATUR OG BYLIV

Bymiljøerne i kvarteret bør være områder, hvor både fællesskabet, bylivet, og bynaturen dyrkes og styrkes. Her bør skabes plads til det private initiativ og det lokale fællesskab, uden at det fra kommunalt hold programmeres og planlægges.

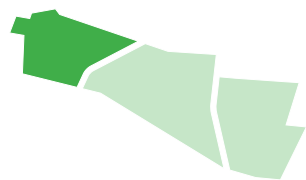
Bymiljøerne bør således udgøre hovedfortællingen om kvarteret og dets mangfoldighed og variation.

I hvert bymiljø bør der være fokus på:

- Mulighed for at tage ejerskab, initiere lokale tiltag og dyrke fællesskabet omkring bymiljøet, på tværs af funktioner og brugere
- Samspillet mellem bygning og byrum
 - kantzonens indretning og mulighed for at tage ejerskab
- Funktionerne i bygningerne og hvordan de markerer sig i bymiljøet
- Bynaturen og hvordan en yderligere begrønning af kvarteret kan ske netop her

- 
- BYMILJØ I FORBINDELSE MED VEJRUN
 - BYMILJØ I FORBINDELSE MED GRØNT BYRUM

BYMILJØER I KVARTERET, VEST



01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER

1. UTTERSLEV TORV

Mødet mellem Rentemestervej og Utterslev Torv friholdes for parkerede biler, og en ny forbindelse over torvet byder fodgængere og cyklister indenfor og igennem i stedet for udenom.

2. VED BEHOV

På Rentemestervej ved Behov etableres en hævet flade, som understøtter bymiljøet på tværs af vejen mellem legepladsen på sydsiden og cafeen på nordsiden. Fladen giver plads til flere træer fremfor parkeringspladser og giver bedre muligheder for ophold og krydsning på kryds og tværs. Fladen understreger samtidig bymiljøet på vejstrækningen.



5. VED BIBLIOTEKET

Ved biblioteket trækkes fornemmelsen af byrum hele vejen over Rentemestervej med et sivegadeprincip. Trafikkens visuelle dominans nedtones, parkering flyttes, ny bynatur etableres og biblioteket kommer mere til sin ret på Rentemestervej.

6. MØNTMESTER PLADS

På Møntmester Plads skal der arbejdes med aktivering og formål for at styrke bymiljøet.

Facaderne mod nord skal åbne mod pladsen, så bygningernes funktioner kommer i samspil med pladsen, så der skabes ejerskab og aktivitet.

Det bør overvejes, om en midlertidig pavillionstruktur til kulturformål eller erhverv skal introduceres på pladsen for at skabe yderligere ejerskab og aktivitet.

BYMILJØER I KVARTERET, CENTRUM

01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER

7. ERHVERVSKLYNGE

Erhvervsklyngen langs Rentemestervej bør strække sig fra Tomsgårdsvej til tæt på krydset ved Provstevej, ekskluderende boligerne. Facaderne bør i højere grad henvende sig med åbninger og kantzoner mod gaden, og der bør veksles parkeringspladser med plads til mere bynatur, ophold, fleksibel plads til indtagelse efter behov og cykelparkering. Der bør arbejdes med hævet flade og gode muligheder for krydsning af vejen langs hele strækket.

8. PROVSTEVEJ

Langs Provstevej bør bymiljøet styrkes med plads til mere bynatur og en ny trafikalsivegadeløsning.

Et opholds- og legeområde bør overvejes som løsning. Det er et fodgængerområde, primært beregnet for ophold og leg i hele vejens bredde, hvor kørende har adgang, men hvor de skal færdes på de gåendes betingelser.

Kørsel i området må kun ske med meget lav hastighed < 15 km/t, og de kørende skal udvise særlig agtpågivenhed og hensynsfuldhed over for gående.

Bilparkering må ikke ske uden for særligt afmærkede pladser.

10. GRØNT OMRÅDE

Det grønne område bør udvikles til en naturlegeplads, hvor både bynatur og leg udfordres og udforskes. Der bør etableres flere opholdsmuligheder.

Et projekt er under etablering: Industri kvarterets legeplads med rum for mindre byhaver. Etableres af boligforening og Heimstaden i samarbejde med områdefornyelsen. Forventes færdigt i 2022.

BYMILJØER I KVARTERET, ØST

01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER

12. BISIDDERVEJ

På Bisiddervej ved Nordvest Ølbar etableres en hævet flade, som understøtter bymiljøet på tværs af vejen mellem cafe og restaurant. Fladen giver plads til flere træer fremfor parkeringspladser og giver bedre muligheder for ophold og krydsning på kryds og tværs. Fladen understreger samtidig bymiljøet på vejstrækningen.

14. VED LYGTEN

Ved Lygten bør der etableres et nyt bymiljø, som skaber en værdig ankomst til Rentemestervej og Lygten. Miljøet bør indtænke Nørrebro Centeret, som ligger lige i akse for Rentemestervej og bør søge at koble bazar, center og vej. Der bør introduceres flere åbne facader, rum til ophold og handel samt meget mere bynatur i dette nye bymiljø.

11. FORAN EMALJEHAVEN

Foran Emaljehaven bør hele arealet omlægges til pladsareal, så beboelsen langs Rentemestervej, nord for pladsen bliver en del af pladsen. Her skal arbejdes med bedre dialog med bygningen, kantzoner og mere bynatur.

Det bør overvejes, om en midlertidig eller permanent pavillionstruktur til kulturformål eller erhverv skal introduceres på pladsen mod Frederiksborgvej for at definere rummet bedre, afskærme mod gaden, sikre en bedre skala til pladsen, introducere flere aktører til pladsen og skabe ejerskab og aktivitet.

BYRUMSKARAKTERER LANGS RENTEMESTERVEJ

01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER

1. UTTERSLEV TORV

Her introduceres en ny grøn forbindelse langs torvets sydlige kant, som karakteriseres af samme stiudformning, som benyttes ved Nordvest-passagen mod øst.

2. BOLIGER

Vejstrækningen bør karakteriseres af mere plads til bolignære hverdagsaktiviteter, flere trygge overgange på tværs, flere klynger af beplantning og ophold i rækken af parkerede biler.

3. VED BIBLOTEKET

Vejstrækningen bør karakteriseres af bibliotekets møde med vejen, hvor hastighed sænkes og pladsen med beplantning kommer mere til sin ret ved at markere sig på tværs af vejen.

4. ERHVERVSKLYNGE

Vejstrækningen bør i hele længden karakteriseres af erhvervsbyggeri, hvor funktioner i stueetagen aktiverer kantzonen og den store variation i bybyggelses egenart fastholdes. Bynatur indarbejdes punktvis, hvor plads veksles fra parkering til ophold.

6. VED FREDERIKSBORGVEJ

Vejstrækningen bør fremstå som ét samlet byrum med en stærk grøn karakter, hvor lokalt hverdagsliv kan udfolde sig i relation til boligerne.

Der bør lukkes for gennemkørende biltrafik med fortsat adgang for fodgængere og cyklister.

8. VED LYGTEN

Vejstrækningen bør karakteriseres af en styrket bygningskant mod både Bygmestervej og Lygten, så et miljø omkring handel og ophold i samspil med Nørrebrocenteret og Lygten Bazar kan skabes.

ÉN VEJ - 8 DELKARAKTERER

Rentemestervej som helhed bør fremstå som et forløb af særlige karakterer, der tilsammen tegner den samlede oplevelse og karakter af vejen.

De delkarakterer, som præger Rentemestervej i dag bør dyrkes, styrkes og præciseres, så den varierede og mangfoldige oplevelse i hele vejens forløb fastholdes og sikres.

5. BOLIGER

Vejstrækningen bør karakteriseres af flere attraktive kantzoner i relation til boligerne, hvor beboere kan tage ejerskab og aktivere gaden med ophold, små aktiviteter og mere bynatur.

7. EMALJEHAVEN

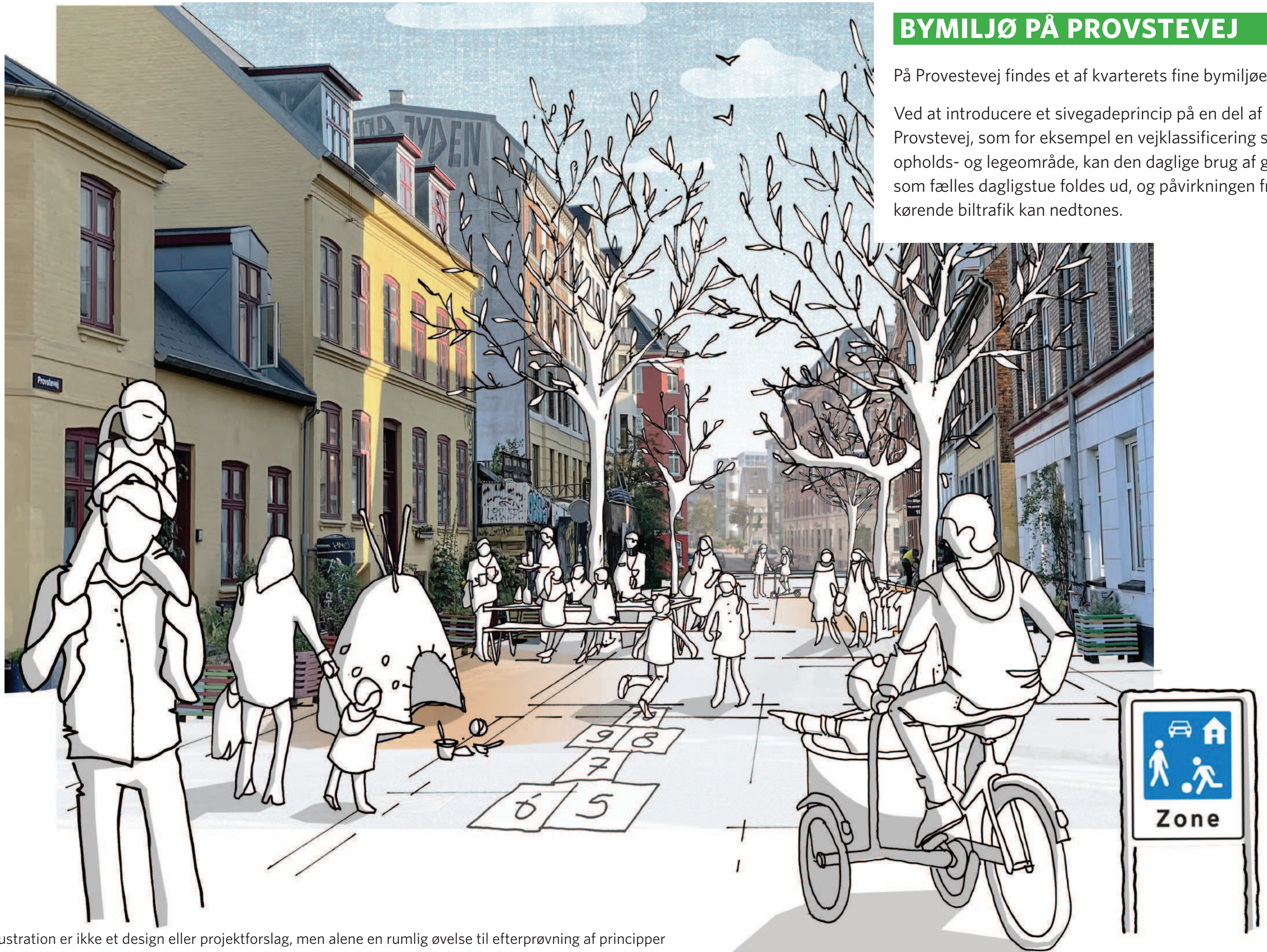
Vejstrækningen bør karakteres af en yderligere intensivering af bynatur, således at det mere generøse vejrum udnyttes til rekreative formål fremfor yderligere parkering.

Allébeplantningen i birk bør klippes og holdes, så bygningskanten ikke forsvinder i oplevelsen af vejen.

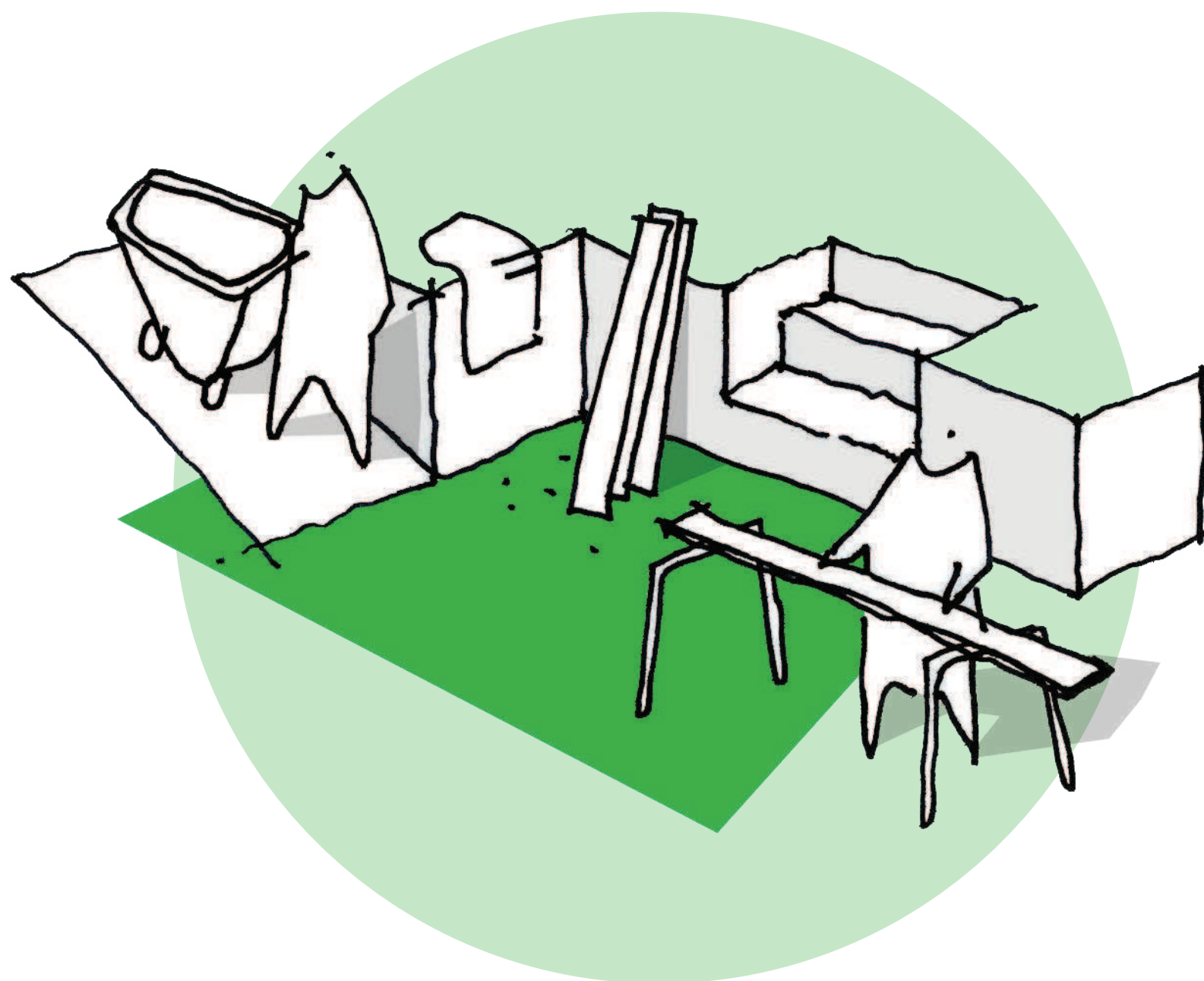
BYMILJØ PÅ PROVSTEVEJ

På Provstevej findes et af kvarterets fine bymiljøer.

Ved at introducere et sivegadeprincip på en del af Provstevej, som for eksempel en vejklassificering som opholds- og legeområde, kan den daglige brug af gaden som fælles dagligstue foldes ud, og påvirkningen fra den kørende biltrafik kan nedtones.



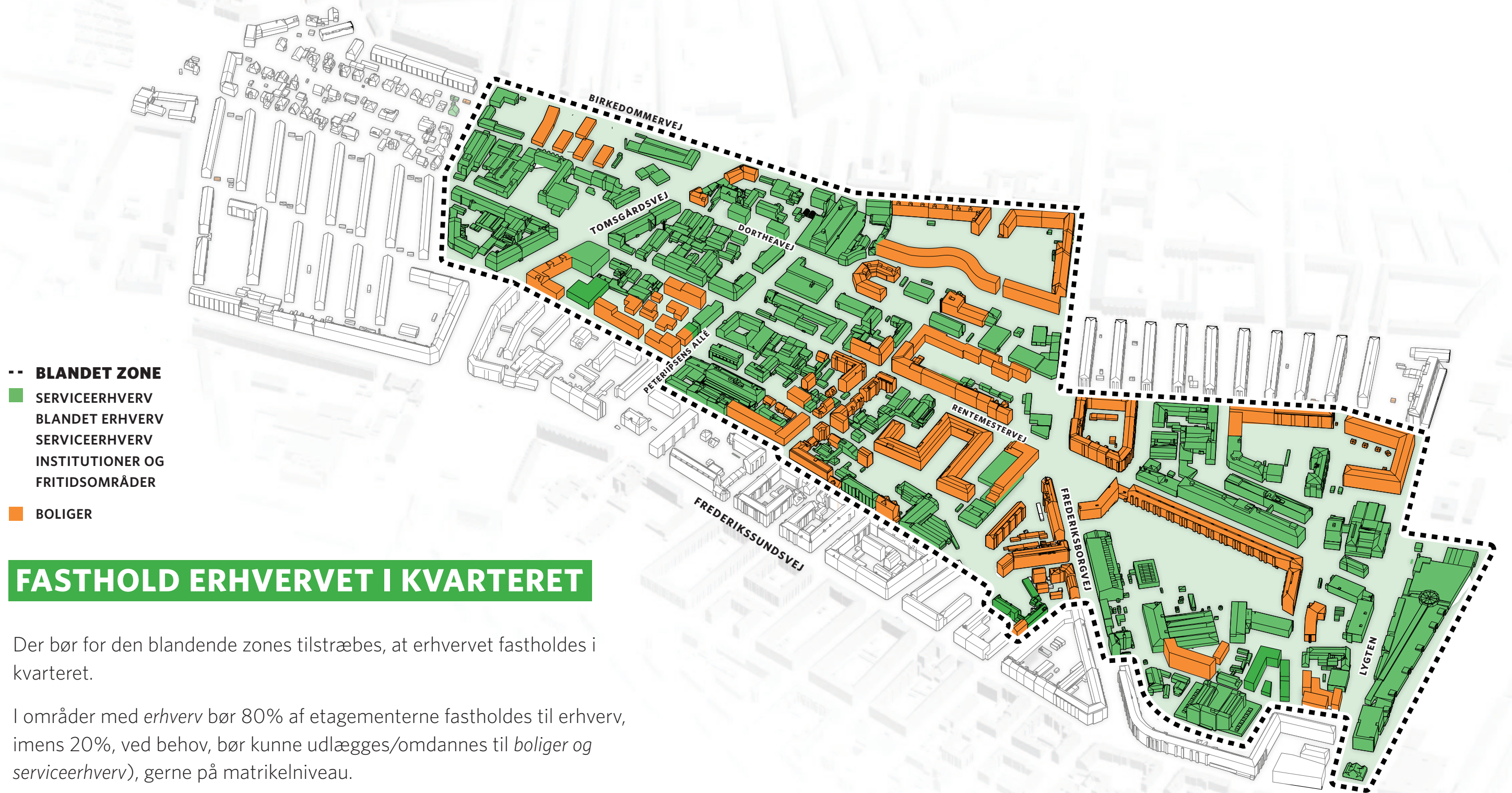
*illustration er ikke et design eller projektforslag, men alene en rumlig øvelse til efterprøvning af principper



ERHVERV I KVARTERET

Fasthold forholdet mellem bolig og erhverv, således at andelen af erhvervsenheder i kvarteret ikke mindskes.

Fasthold kvarterets unikke karakter med tydelig udvikling over tid og industrielle aftryk på bygninger, materialer og rum.



FASTHOLD ERHVERVET I KVARTERET

Der bør for den blandende zones tilstræbes, at erhvervet fastholdes i kvarteret.

I områder med *erhverv* bør 80% af etagementerne fastholdes til erhverv, imens 20%, ved behov, bør kunne udlægges/omdannes til *boliger og serviceerhverv*), gerne på matrikelniveau.

I områder med *boliger og serviceerhverv* bør der ved nyt byggeri som minimum altid etableres mindst 20% erhverv, gerne på matrikelniveau.

ERHVERV I KVARTERET

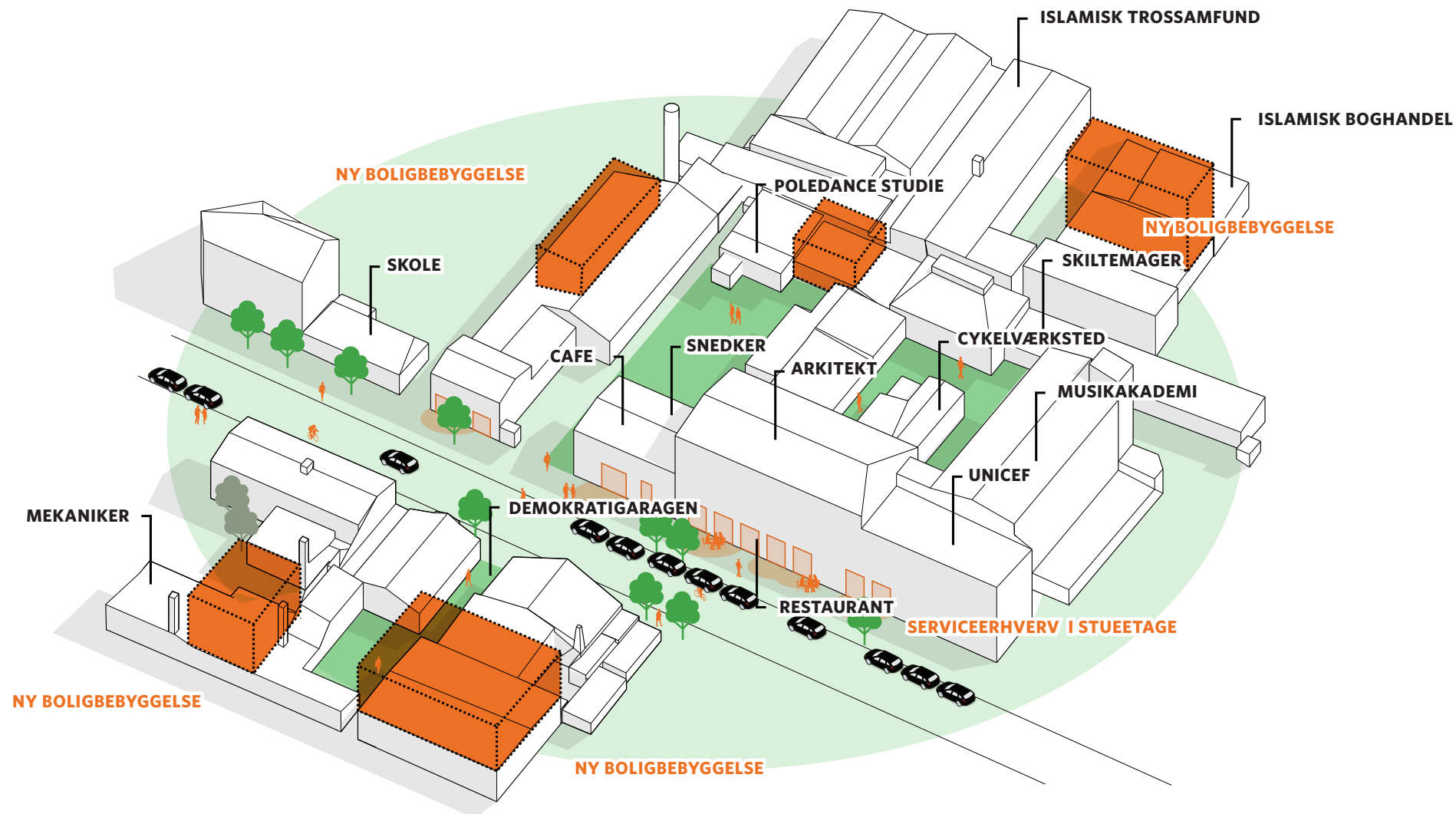
01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER



SÅDAN SKAL ERHVERVS-KVARTERET VÆRE

Kvarteret bør være blandet, så det er levende både i dagtimer og før og efter arbejdstid.

Kvarteret bør have autencitet, patina, en grad af foranderlighed og uforudsigelighed og ikke virke for poleret.

Erhvervslivet i kvarteret bør være præget af små virksomheder, som passer ind i skalaen og ikke lukker sig om sig selv.

ÅBENHED FOR NYE ERHVERV SÆRLIGT DE SMÅ

Erhvervsliv forandrer sig hele tiden. Og især langs Rentemestervej skal der være åbenhed for nye typer af erhverv. Der skal ikke være for bestemte krav til hvilken type erhverv der kommer ind. Men det er vigtigt, at virksomhederne er relativt små, fordi de små virksomheder knytter samarbejder lokalt og er åbne for den nære omverden. De giver noget tilbage til kvarterets øvrige erhvervsliv, beboere og besøgende.

BLANDET BOLIG OG ERHVERV

Kvarteret har en blanding af boliger og erhverv. Men nogle steder er der udelukkende erhverv. Det bør blødes op, blandes og gøres endnu mere interessant og trygt ved at skabe boliger som tilbygninger, i eller imellem erhvervsbyggerierne.

ERHVERV I KVARTERET

Særligt for de fysiske rammer

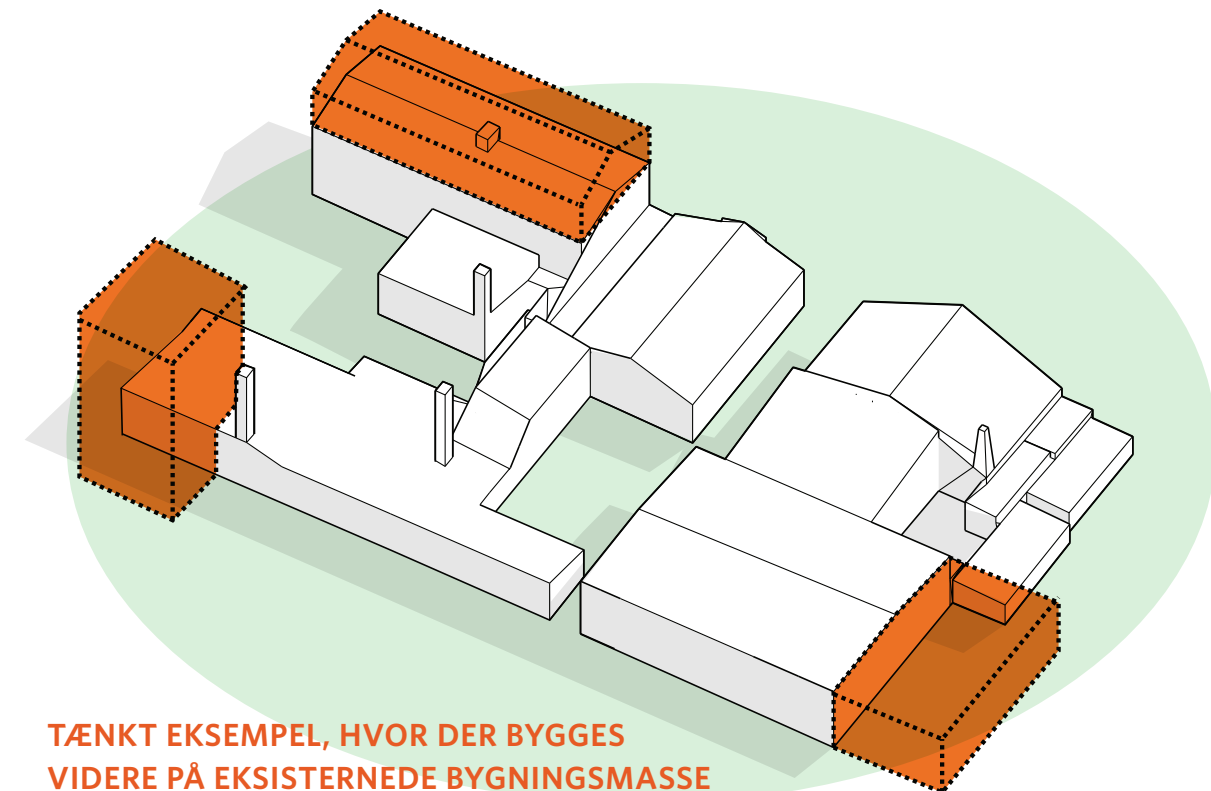
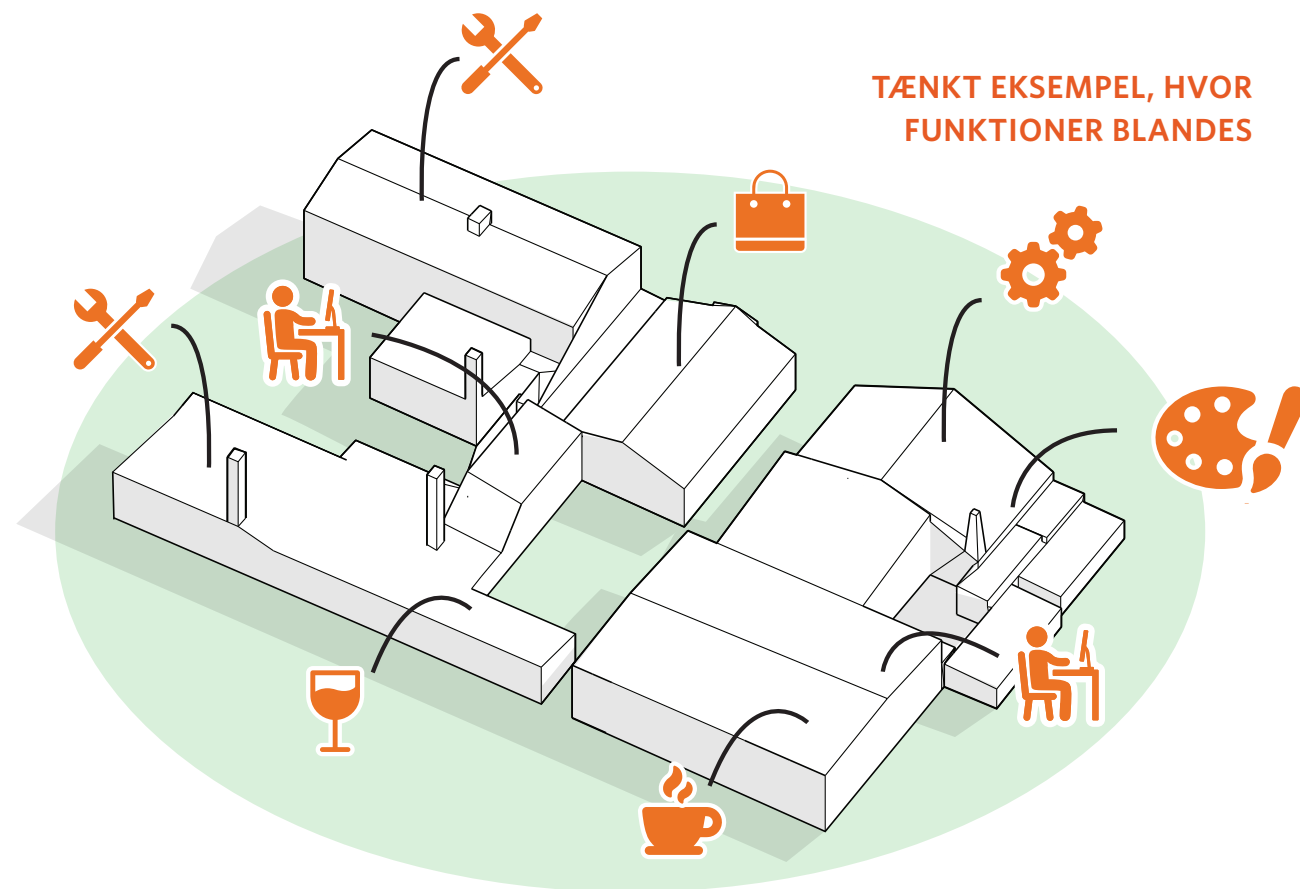
01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER



FASTHOLD HØJ FUNKTIONSBLANDING

For den blandede zone bør det for erhvervet sikres, at alt erhverv ikke bliver kontor, men at der bygges, så det er attraktivt for forskellige typer erhverv at blive eller etablere sig her. Dette for at historien om kvarteret som produktionsområde opretholdes og kan fortsættes.

Samtidig bør det sikres, at der i højere grad kan blandes funktioner såsom bolig og erhverv i samme bygning i den blandede zone.

BYG PÅ, BEVAR OG OMDAN

Det bør tilstræbes, at eksisterende industri- og erhvervsbyggeri så vidt mulig bevares, hvis bygningen fortsat har en anelig levetid. Bevaring fremfor nedrivning er med til at spare ressourcer og dermed på flere måder indgå som et element i en bæredygtig udvikling af kvarteret.

Det bør være muligt at bygge om og til indenfor principperne om nyt byggeri og på samme tid ændre i funktionssammensætningen i bygningen, så længe størstedelen af bygningen stadig indeholder erhverv.

ERHVERV I KVARTERET

Særligt for de fysiske rammer

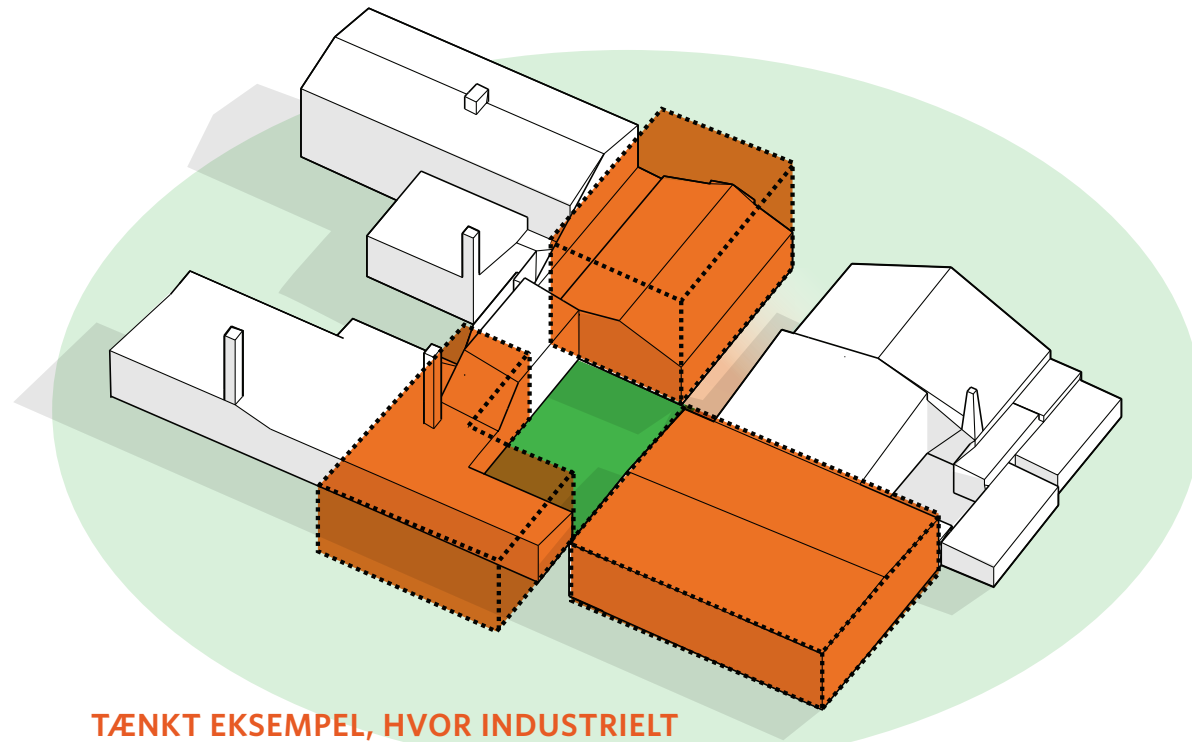
01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER

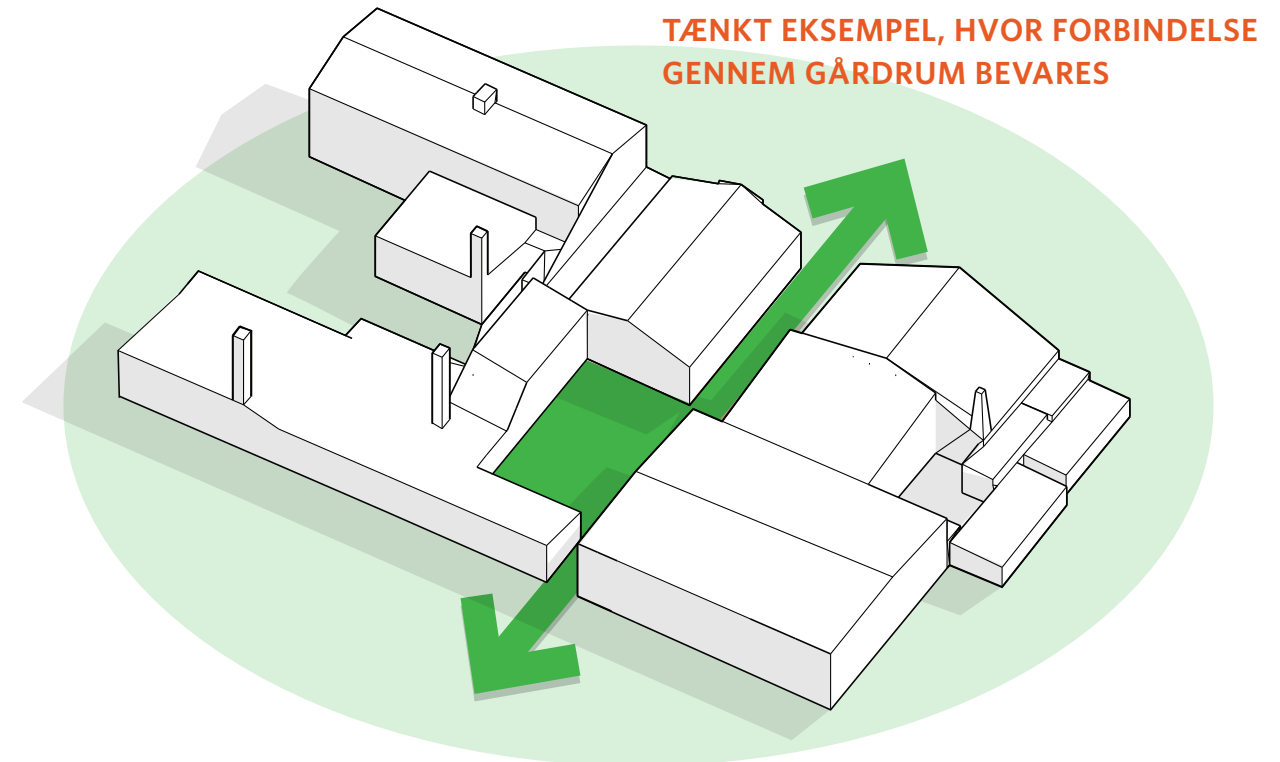


TÆNKT EKSEMPEL, HVOR INDUSTRIELT RUM BEVARES SELVOM DER BYGGES NYT

FRIHOLD DE INDUSTRIELLE BY- OG GÅRDRUM

De industrielle by- og gårdrum bør så vidt muligt friholdes, så der bygges på eksisterende bygningers fodaftryk og eventuelt etableres flere etagemeter i højden.

Der bør arbejdes med punktvis begrønning i de industrielle by- og gårdrum. Dette kan gøres uden, at det svækker områdets industri- og erhvervskarakter.



TÆNKT EKSEMPEL, HVOR FORBINDELSE GENNEM GÅRDRUM BEVARES

INDGANGE OG OVERGANGE

Indgange fra bagsiden og via baggårde bør bevares.

Hvis eksisterende erhvervsbebyggelse rives ned og erstattes af en ny, bør de karakteristiske adgange via baggård og funktionelle industrirum reintroduceres i det nye byggeri. Ved erhvervsbyggeri bør overgange mellem offentligt og privat blødes op, og lukkede hegn bør undgås.

Smutveje og passager for fodgængere gennem kvarteret via erhvervsgrunde bør fastholdes og prioriteres.

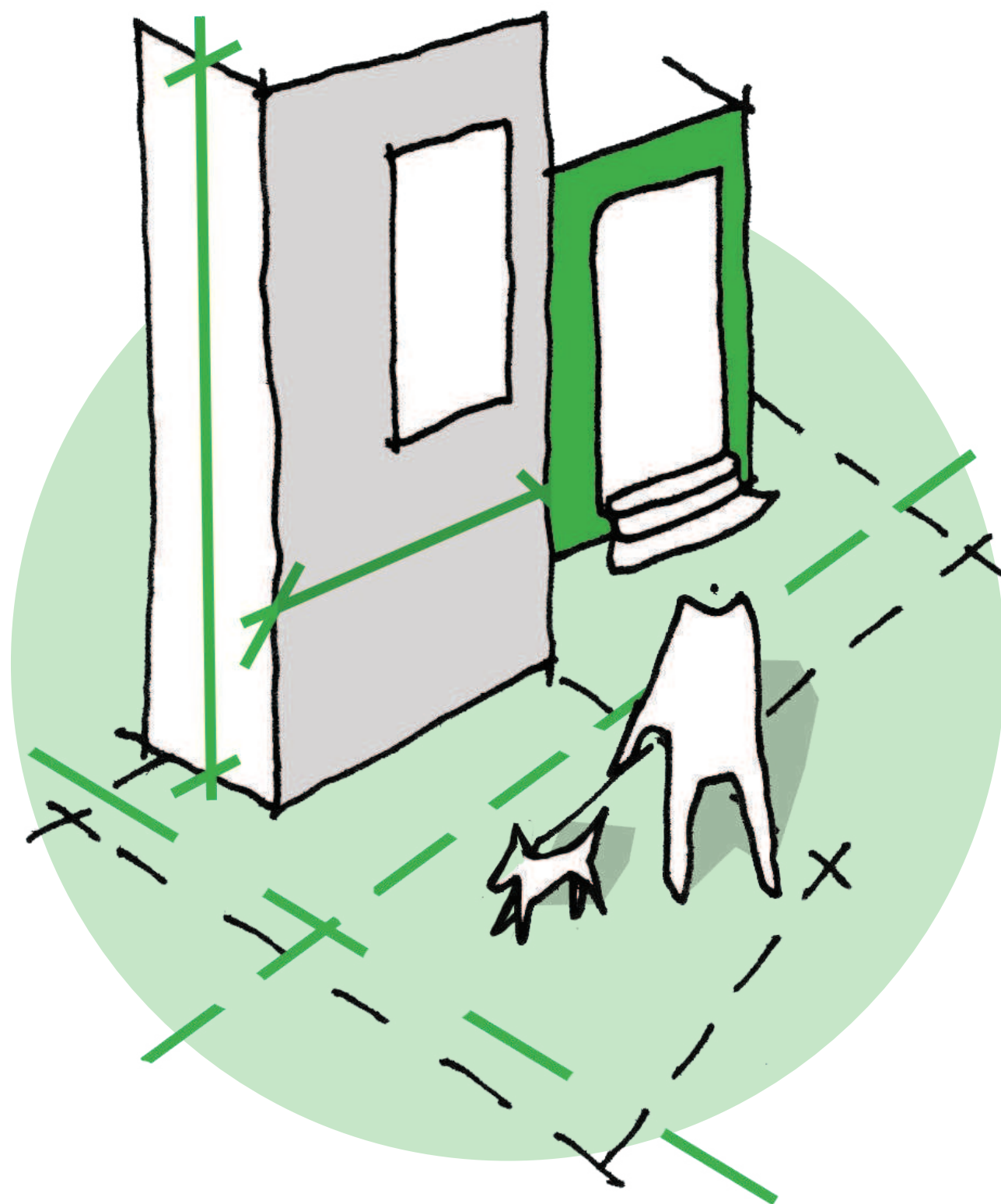
ERHVERV I BLANDET ZONE

I den blandede zone på Rentemestervej findes et af kvarterets erhvervsmiljøer, hvor høj funktionsblanding og dialog mellem bygningens funktioner og stueetage, kantzone og vejrum anbefales.

Illustreret er et tænkt eksempel hvor stueetage og kantzone arrangeres, så bygning og vej spiller sammen, øget tilgængelig sikres og bedre plads til forhandling på vejen opnåes.



*illustration er ikke et design eller projektforslag, men alene en rumlig øvelse til efterprøvning af principper



NYT BYGGERI I KVARTERET

Fasthold kvarterets fysiske strukturer, som sikrer variation i udtryk, skala, volumener og rum.

Adresser nyt byggeri, som ikke forholder sig til kontekst, kantzoner og kvarterets karakter.

-- BLANDET ZONE

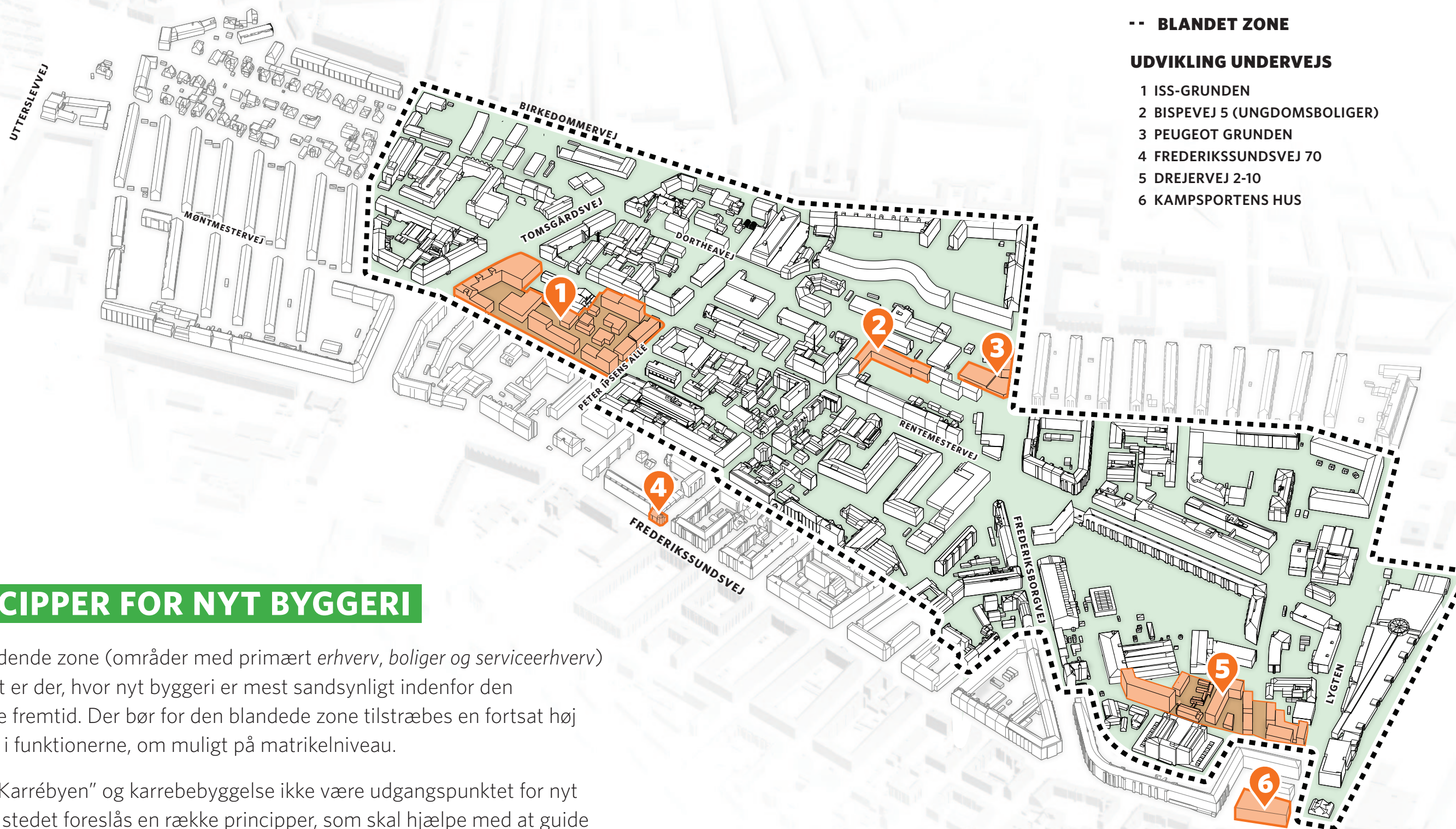
UDVIKLING UNDERVEJS

- 1 ISS-GRUNDEN
- 2 BISPEVEJ 5 (UNGDOMSBOLIGER)
- 3 PEUGEOT GRUNDEN
- 4 FREDERIKSSUNDSVEJ 70
- 5 DREJERVEJ 2-10
- 6 KAMPSPORTENS HUS

PRINCIPPER FOR NYT BYGGERI

Den blandende zone (områder med primært *erhverv, boliger og serviceerhverv*) i kvarteret er der, hvor nyt byggeri er mest sandsynligt indenfor den nærmeste fremtid. Der bør for den blandede zone tilstræbes en fortsat høj diversitet i funktionerne, om muligt på matrikelniveau.

Her bør "Karrébyen" og karrebebyggelse ikke være udgangspunktet for nyt byggeri. I stedet foreslås en række principper, som skal hjælpe med at guide nyt byggeri, således at kvarterets karakteristiske variation og mangfoldighed kan fastholdes.



NYT BYGGERI I KVARTERET

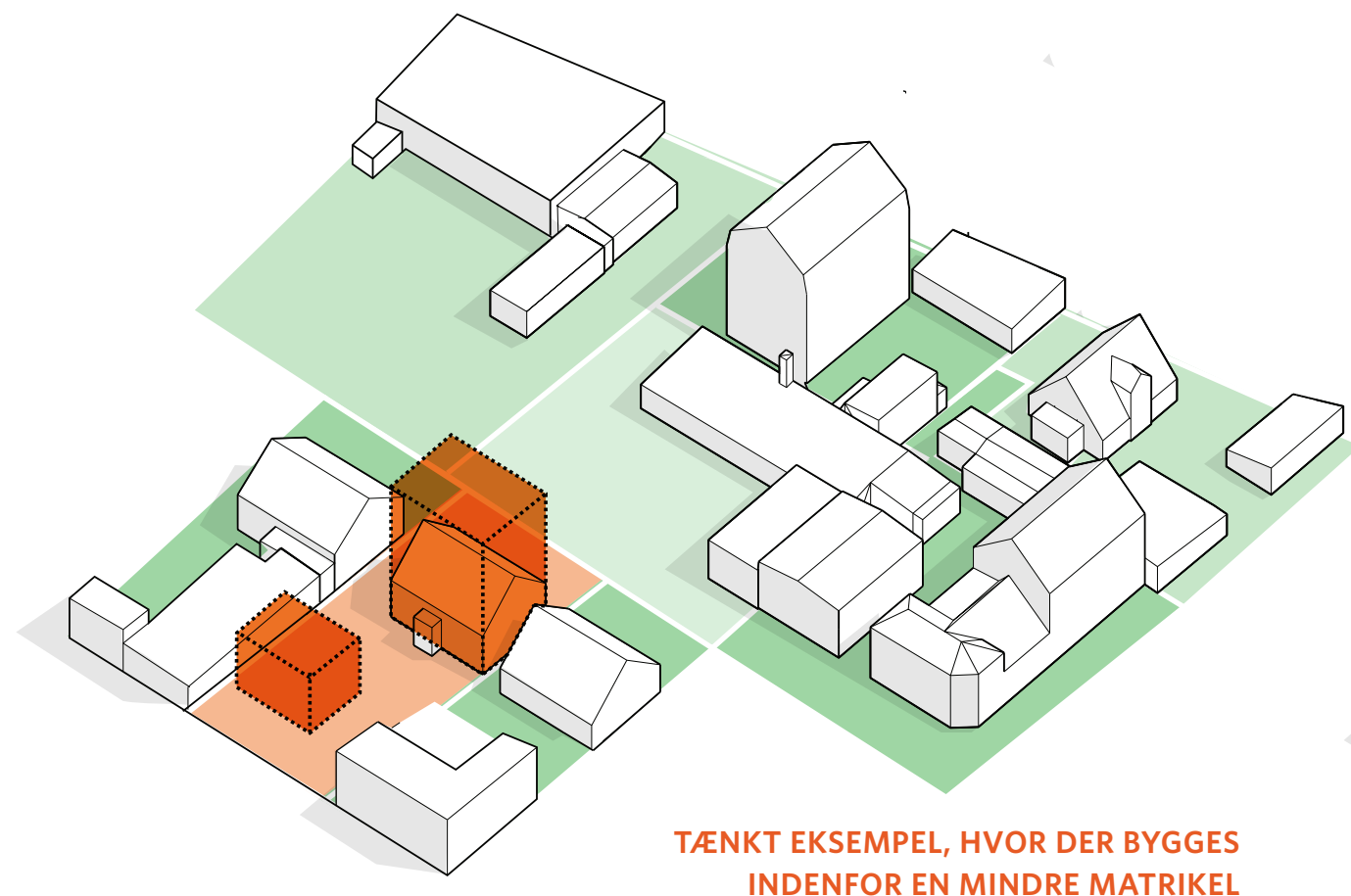
01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

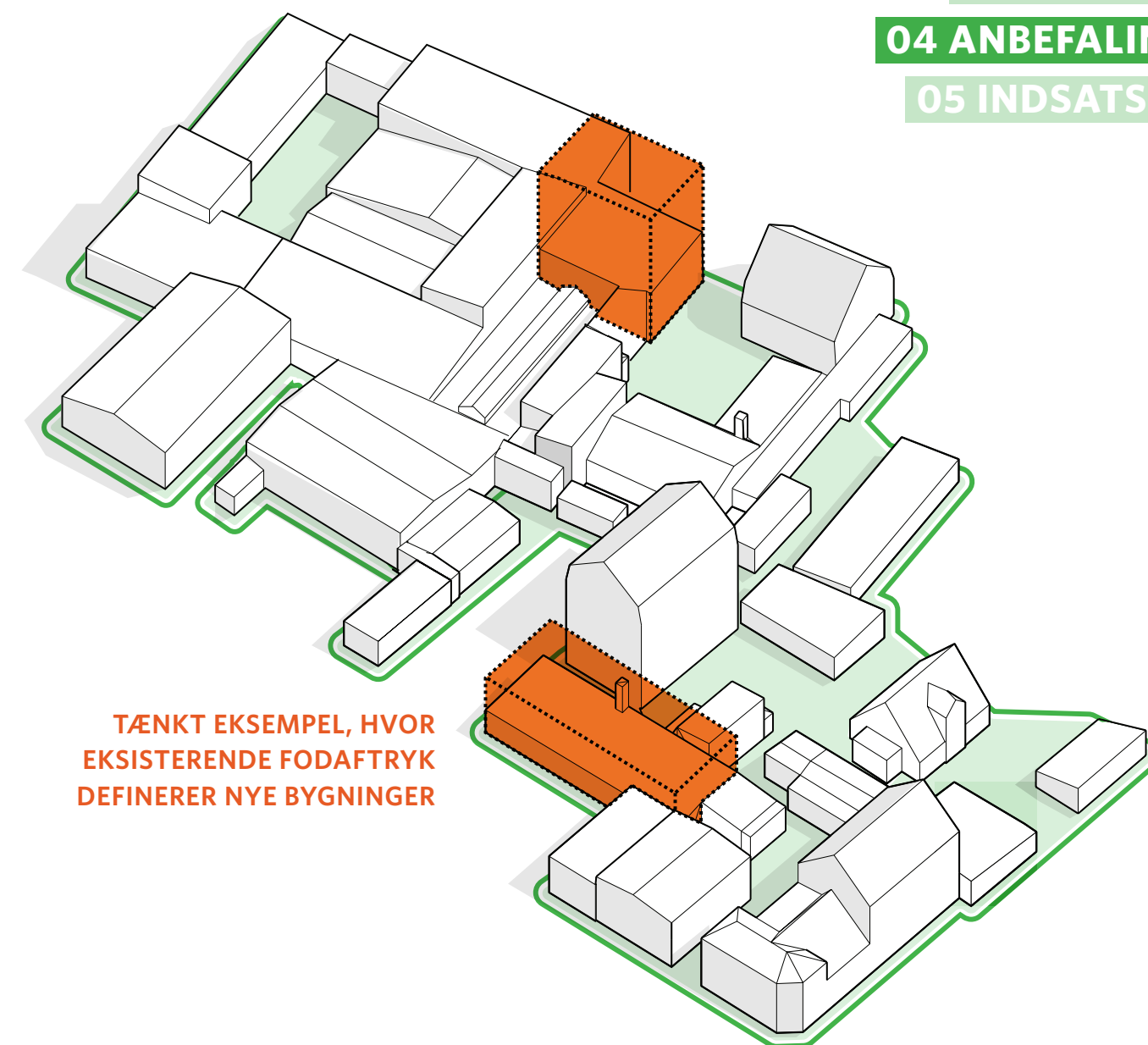
05 INDSATSER



FASTHOLD DE SMÅ MATRIKLER OG FRITSTÅENDE BYGNINGER

Hvis eksisterende bebyggelse rives ned og erstattes af en ny, bør der på matrikulært niveau stilles krav til, at det nye byggeri som foreslås, bidrager til den variation, som findes i kvarteret. Ny bebyggelse bør markere det tidligere matrikelskel i facadelinjen ved fremspring, forskel i bygningshøjde og/eller materialeskift.

Sammatrulering bør undgås, så større byggefeltet til større bygningsvolumener ikke bliver dominerende i kvarteret.



FASTHOLD DE SMÅ ENHEDER OG BYGNINGSFODAFTRYK

Hvis eksisterende bebyggelse rives ned og erstattes af en ny, bør de eksisterende bygningsfodaftrek og uderum imellem bygningerne så vidt muligt bibeholdes.

Hvis yderligere etagemeter efterspørges, bør det i stedet overvejes, om der kan bygges i højden, hvor ny bygningshøjde maksimalt bør være to etager højere end på det byggeri, som rives ned.

NYT BYGGERI I KVARTERET

01 INTRODUKTION

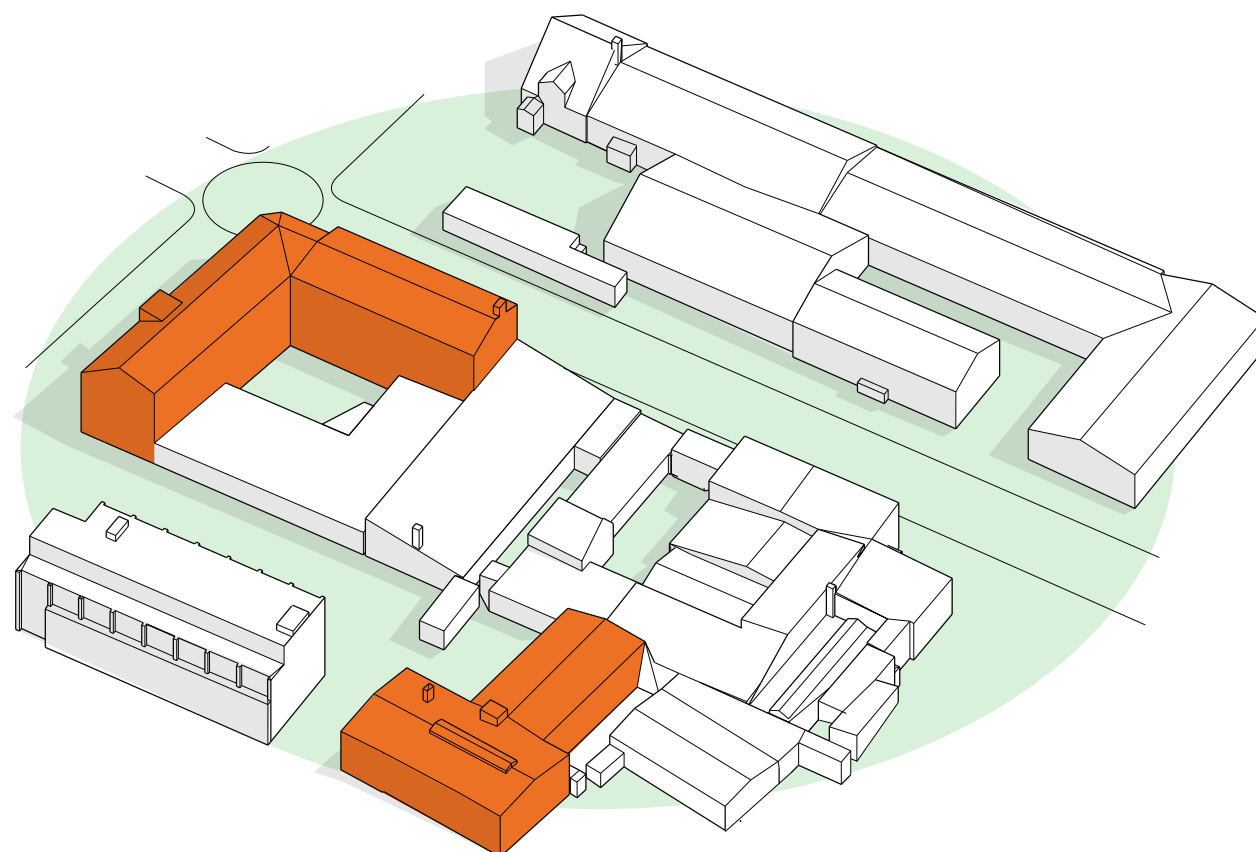
02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

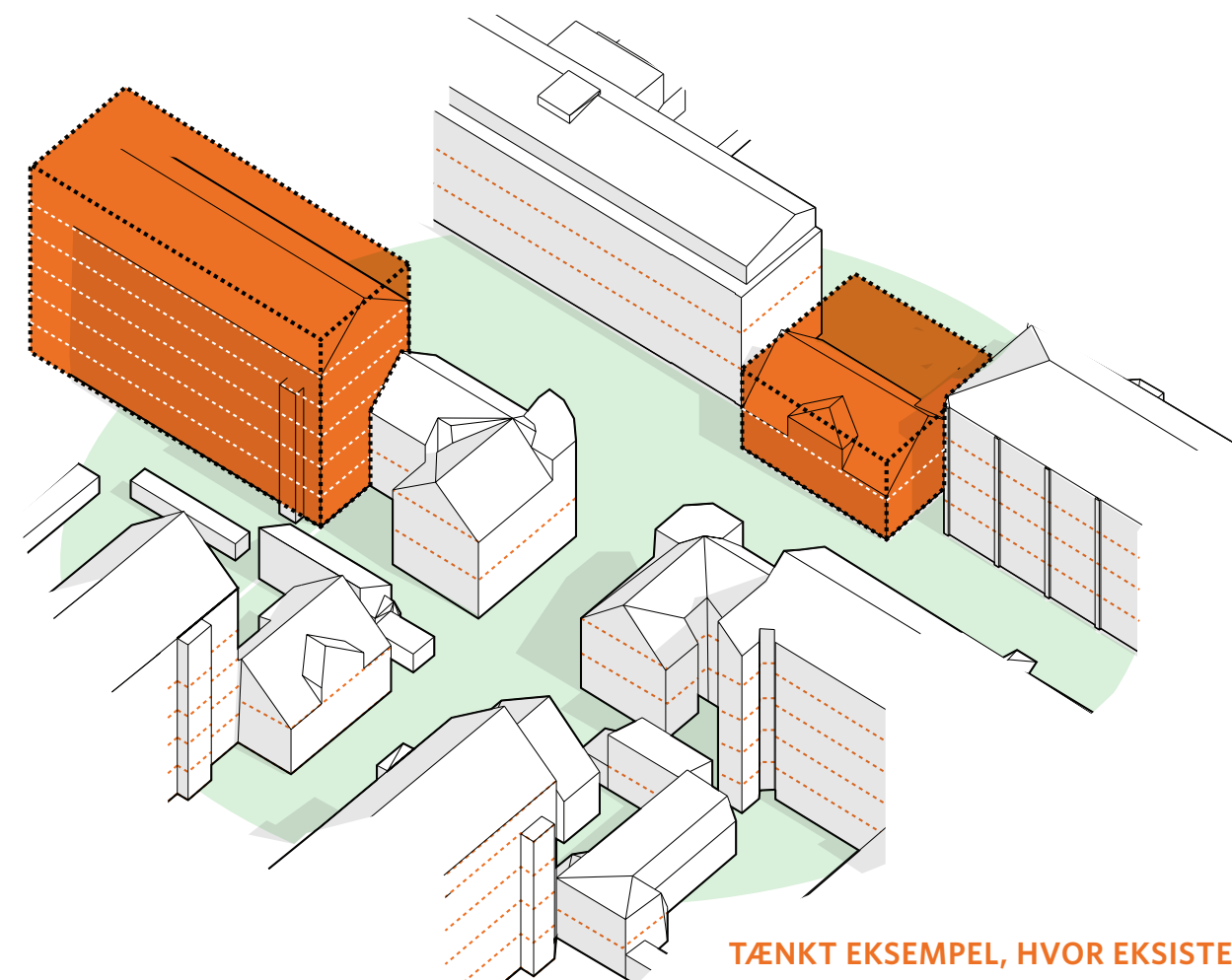
05 INDSATSER

TÆNKET EKSEMPEL, HVOR EKSISTERENDE
BYGNINGSKROP BEVARES



BÆREDYGTIGHED/ LIVSCYKLUSVURDERING

Hvis en eksisterende bygning erstattes af en ny, bør der stilles krav om, at levetiden for den nye bygning overstiger levetiden for den erstattede bygning. Dette kan beskytte mod nedrivning og være med til at opretholde tidsdybde og variation i bygningsmassen. Endvidere kan det at forlænge levetiden for eksisterende bygninger, frem for at rive dem ned og bygge nyt, være med til at sikre reduktion af klimagasser og dermed på flere måde indgå som et element i en bæredygtig udvikling af kvarteret.



TÆNKET EKSEMPEL, HVOR EKSISTERENDE
HØJDEVARIATION BEVARES

FASTHOLD VARIATION I ARKITEKTUREN

Hvis eksisterende bebyggelse rives ned og erstattes af en ny, bør nyt byggeri underordne sig den logik, som gælder i området, både hvad angår skala, variation, materiale, facadelinjer og farver. Der bør arbejdes med bygningens eget udtryk og funktionalitet, og således bør nye bygninger ikke nødvendigvis forsøge at tilpasse kontekst. Stil krav om variation.

Ny bygningshøjde bør maksimalt være to etager højere end på det byggeri, som rives ned.

TÆNKT EKSEMPEL, HVOR EKSISTERENDE
FACADELINJE BEVARES

TÆNKT EKSEMPEL, HVOR DER ARBEJDES MED
KANTZONER LANGS EKSISTERENDE BYGGERI

FASTHOLD EN VARIERET FACADELINJE

Hvis eksisterende bebyggelse rives ned og erstattes af en ny, bør den eksisterende facadelinje så vidt muligt fastholdes for at sikre en varieret og stimulerende oplevelse for forbipasserende, plads til bynatur samt en forskelligartet brug og aktivitet langs kvarterets veje.

Facadelinjen kan gerne varieres yderligere for at tilgodese en bedre udnyttet kantzone eller tilgodese brandkrav.

UDNYT KANTZONEN

Hvis eksisterende bebyggelse rives ned og erstattes af en ny, bør nye bygninger, som har facade mod vejforløb, indarbejde en kantzone mod vejen i overgang mellem bygningskant og fortov. Kantzonerne i kvarteret bør som minimum være 1 meter dybe for at understøtte den funktionelle karakter af uderummene, som er karakteristisk i kvarteret.

Kantzonen bør understøtte liv og ophold langs kanten af bygninger gennem indretning og fysisk udformning af private, halvprivate og offentlige zoner i overgangen mellem bygning og uderum.

NYT BYGGERI I KVARTERET

Særligt for ny boligbebyggelse

For ny boligbebyggelse i kvarteret gælder yderligere en række principper for de fysiske rammer, som skal sikre, at bebyggelsen og dets beboere inviteres til at bidrage til kvarterets mangfoldighed og liv. Det anbefales at ny boligbebyggelse altid etableres med op mod 20% erhverv som en del af bebyggelsen.

INDGANG FRA GADE

Nye boligbebyggelser bør altid have primære indgange fra gaden.

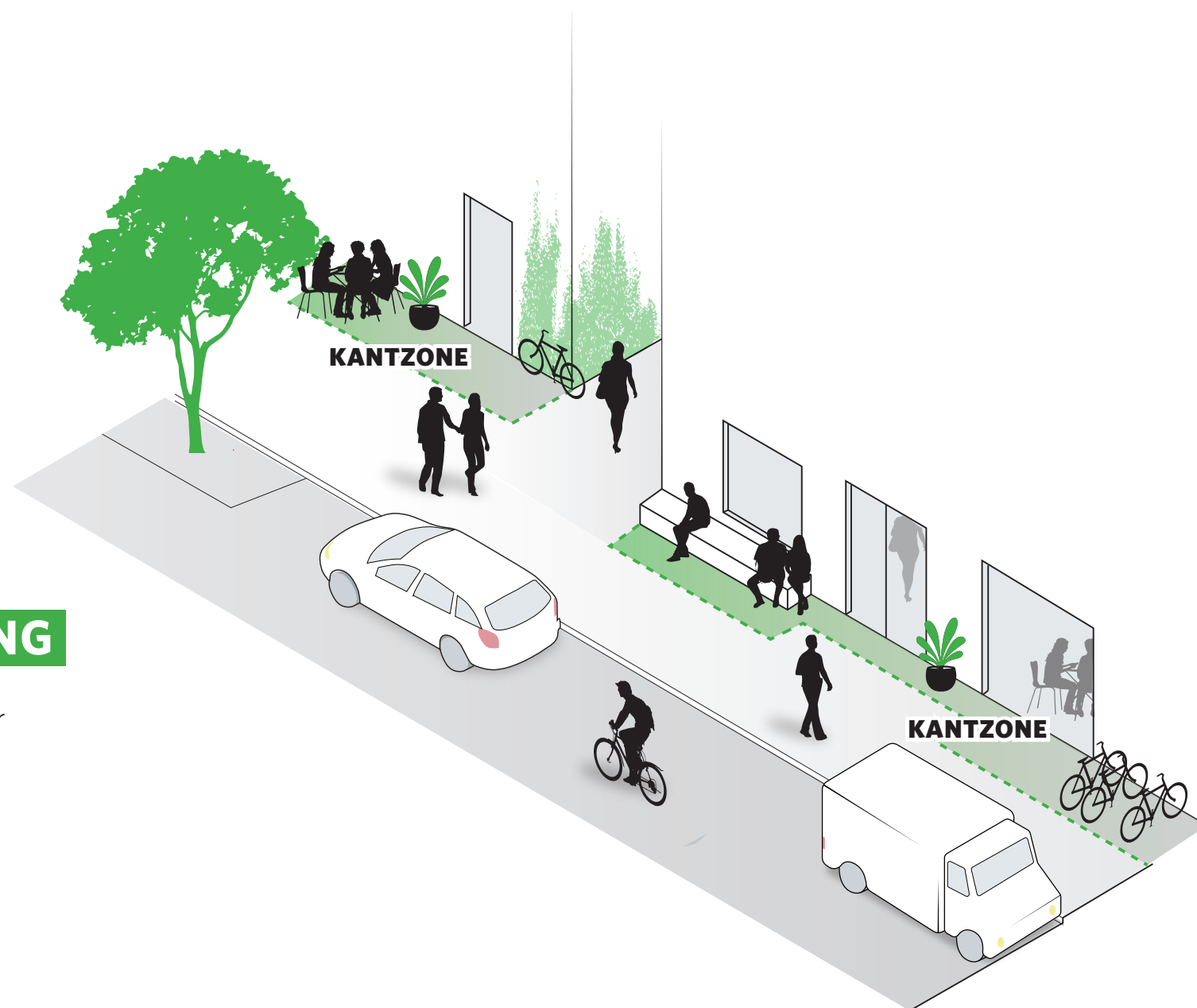
Der bør etableres stueetager med visuel kontakt med gaden og gerne udadvendte funktioner i stueetagen for at sikre en oplevelse af tryghed og liv.

BOLIGSAMMENSÆTNING

Nye boligbebyggelser bør, i boligstørrelser og boligform, tilgodese behovet for stor variation i beboersammensætningen.

Nye boligbebyggelser bør sikre boliger til familier med børn, unge, midaldrende og ældre - og at der er mulighed for at blive boende i kvarteret igennem livets faser.

Ved hvert nyt boligbebyggelsesprojekt bør kvarterets nuværende fordeling af boligtyper tages til indtægt for projektet.



01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER

KANTZONE

Nye boligbebyggelser bør altid have fokus på kantzonen, så der skabes sammenhæng mellem stueetagens funktion, bygningens facade og livet i gaden.

Hverdagslivet og fællesskabet bør også foregå i gaderummene, og kantzonen bør sikre forskellige opholdsmuligheder, plads til begrønning og cykelparkering.

FUNKTIONSBLANDING

Nye boligbebyggelser bør tilgodese en grad af funktionsblanding for at sikre, at kvarterets karakteristika som et funktionsblandet kvarter fastholdes

Der bør som minimum altid etableres mindst 20% erhverv som en del af bebyggelsen.

Funktioner, som bør overvejes integreret i nye boligbebyggelser, er små, kreative erhverv, hvor brugen er kontor eller små ikke generende (støj og lugt) produktioner.

NYT BYGGERI PÅ BISPEVEJ

På Bispevej findes en af de byggegrunde, hvor eksisterende erhvervsbyggeri er blevet revet ned, og hvor planer om nyt boligbyggeri er i høring.

Illustreret er en test af, hvordan nye volumener kunne placeres, stueetage planlægges og kantzone arrangeres, hvis principperne for nyt byggeri i kvarteret følges.



*illustration er ikke et design eller projektforslag, men alene en rumlig øvelse til efterprøvning af principper



URBAN MOBILITET I KVARTERET

Forbedr trafiksikkerheden og mønstrene med tung trafik igennem kvarteret.

Forbedr forholdene for fodgængere og cyklister, og prioriter i højere grad de bløde trafikanter.

Fasthold den forhandlende trafikultur, som kendetegner kvarteret.



TRAFIKAL AKUPUNKTUR

Analyserne peger på, at trafikstrukturen på og omkring Rentemestervej er den rigtige i forhold til områdets karakter. Der er således ikke behov for en gennemgribende ændring eller renovering. Der arbejdes i stedet med nedslag de steder, hvor der er behov for tilpasning og opgradering af forholdene helt lokalt. Nedslagene løser specifikke identificerede udfordringer og bidrager til at skabe en mere tryk og fremkommelig cykelforbindelse. Hvert tiltag indgår i et samlet løft af Rentemestervej, men kan også etableres uafhængigt af hinanden.

De anbefalede projekter fokuserer på cyklisternes tryghed og fremkommelighed. Forhold for gående kan med fordel forbedres flere steder, men der udpeges ikke egentlige projekter med det sigte.

Parkering bevares som udgangspunkt som i dag, enkelte steder vil der ske tilpasninger som følge af de foreslåede tiltag.

På strækningen mellem Tomsgårdsvej og Frederiksborgvej arbejdes generelt med byrumsforbedringer og begrønning, der vil medføre nedlæggelse af parkering på Rentemestervej.

Nedlagt parkering foreslås erstattet i de omkringliggende gader, men det skal overvejes, om det alle steder er ønskeligt, da belægningsgraden nogle steder er relativt lav.

TRAFIKALE GREB

- Optimering af kryds
- Hævet flade
- Sivegade

URBAN MOBILITET I KVARTERET

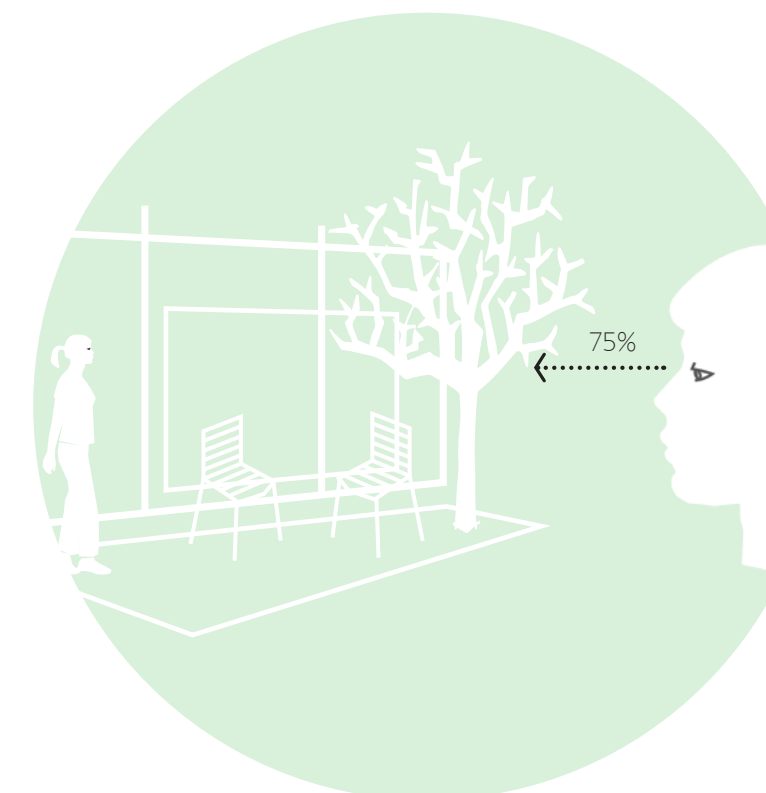
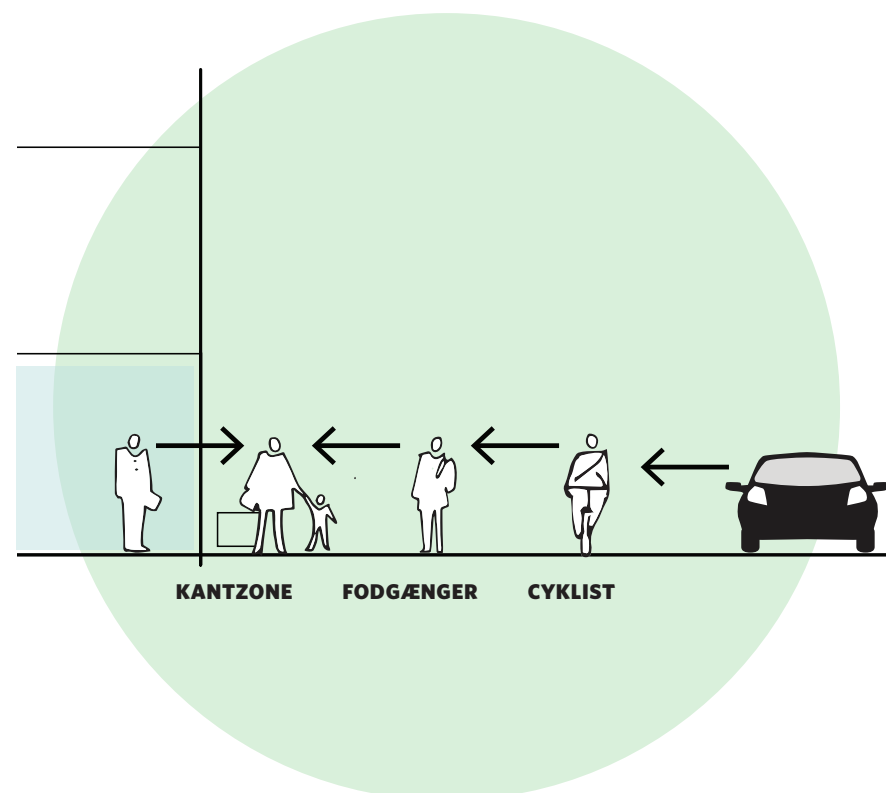
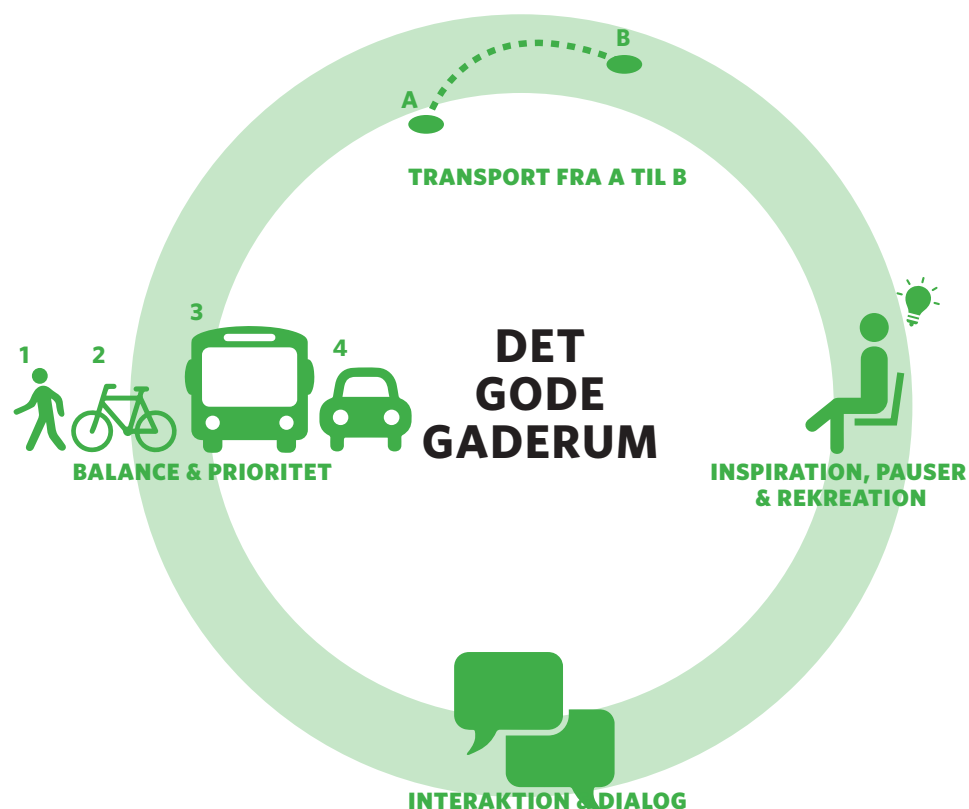
01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER



FORHANDLING OG LAV HASTIGHED

Urban mobilitet er en trafikal tilgang, hvor der, med udgangspunkt i den menneskelige skala og hastighed, arbejdes med den trafikale oplevelse af byens rum.

Der gås ikke på kompromis med trafiksikkerhed, men i forhold til klassisk trafikoptimering af flow og fremkommelighed prioriteres her forhandling, langsom bevægelse og mulighed for ophold, inspiration og interaktion.

PRIORITER FODGÆNGERE OG CYKLISTER

Fodgængere og cyklister udgør kernen i byens liv og et godt gaderum – byens vigtigste hverdagsrum – er indrettet så det tilgodeser bevægelse med 5-20 km i timen. Det betyder høj detaljeringsgrad, variation i byrummet og en infrastruktur, som naturligt inviterer til langsom bevægelse.

Det gode byrum giver, udover mulighed for bevægelse fra A til B, også mulighed for pauser og ophold, inspiration og interaktion med bygninger, natur og andre mennesker.

SANSER OG BEHOV FOR STIMULI

Når vi bevæger os i byen bruger vi vores sanser til at afkode de indtryk vi får. Synssansen udgør op mod 75% af alle vores indtryk og derfor bliver stueetagen og det liv som udspiller sig i øjenhøjde afgørende for vores oplevelse af byen rum.

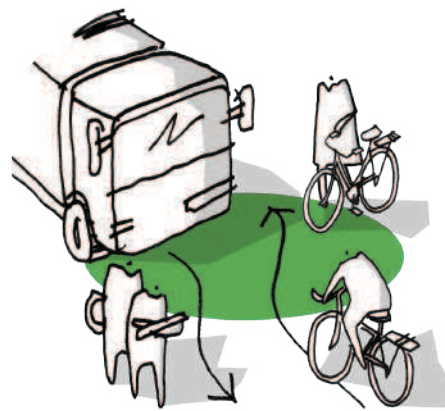
Når vi modtager positive stimuli fra byens rum, så bliver vores adfærd også påvirket – vi stoler i højere grad på de mennesker vi møder og er mere villige til at interagere.

TRAFIKALE PRINCIPPER



BEDRE KRYDS

Flere steder er der utrygge forhold ved kryds, der skyldes dårlig oversigt, ulovlig parkering og for mange biler. Generelt kan cyklister vinde meget ved, at tryghed og flow forbedres i kryds, og mindre krydsforbedringer vil have stor effekt for begrænsede midler. Der anbefales en række forskellige tiltag i kryds.



FORHANDLINGSRUM

Trafikanterne forhandler sig til plads og fremkommelighed i det snævre gaderum. Der sker, hvor kryds, porte, ændringer i vejprofilet mv. giver lidt ekstra plads, der tillader møde eller passage. Her arbejdes også med at placere parallelparkering i grupper, skiftevis på den ene side og så den anden side af gaden. Det anbefales, at der langs hele Rentemestervej sikres disse forhandlingsrum, så trafikanterne oplever samme grad af tryghed og fremkommelighed uanset hvor de færdes.



SIVEGADE

Udvalgte steder i kvarteret anbefales det, at en særlig karakter understreges ved at give vejen karakter som sivegade eller legegade, og således adskille den fra de øvrige veje.

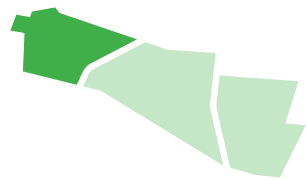
Sivegaden understreger med sin belægning og indretning et fokus på ophold og krydsning af gaden, tilrettelagt for lette trafikanter og et lavt hastighedsniveau. Belægningen i en sivegade kan også fungere fartdæpende.



HÆVET FLADE

Hvor der er behov for forhandlingsrum, et krydsningspunkt eller fartdæmpning, arbejdes der med hævede flader. De hævede flader giver god fartdæmpning, men er samtidig et visuelt og oplevelsesmæssigt afbræk fra asfaltvejen, og etableres ofte med afvigende belægninger. Det skaber opmærksomhed hos alle trafikanter, og viser at der sker noget særligt. De medvirker samtidig til at understøtte og synliggøre byens muligheder for bevægelse og ophold.

URBAN MOBILITET I KVARTERET, VEST



01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER

1. FORBINDELSE V. UTTERSLEV TORV

Der etableres en stiforbindelse på tværs af torvet, der forbinder området vest for med Rentemestervej. På Utterslevvej etableres en midterhelle, der skaber et trygt krydsningspunkt. Parkeringen fjernes langs Sokkelundsvej over for Rentemestervej for at skabe plads til krydsning.

2. HÆVEDE FLADER I KRYDS

Ved krydsning af Rentemestervej - Sokkelundsvej og Smedetoften nedlægges parkering på begge sider, så der skabes rum til trafikanternes forhandling i møde- og krydssituationen. Rummet afgrænses af træer, der tydeliggør, at der ikke må parkeres netop her. Tiltaget suppleres med træer og hjørneudbygninger, der giver luft til forhandling og overblik ved krydsene.

3. FORHANDLINGSRUM V. BEHOV

Midt på strækningen nedlægges parkering på en kort strækning i begge sider, så der skabes rum til trafikanternes forhandling i mødesituationen. Rummet afgrænses af træer, der tydeliggør, at der ikke må parkeres netop her. Tiltaget suppleres med træer og hjørneudbygninger i begge ender af strækningen, der giver luft til forhandling og overblik ved krydsene.

4. SIVEGADE VED BIBLIOTEKET

Der etableres sivegade på Rentemestervej ud for biblioteket, og krydset strammes op og tydeliggør, hvor trafikanterne skal placere sig. Parkering fjernes frem mod krydset, hvilket medvirker til at skabe en bedre og mere overskuelig trafikafvikling samt det nødvendige forhandlingsrum og plads til mere grønt.



URBAN MOBILITET I KVARTERET, CENTRUM

01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER

5. FORLÆNGELSE AF CYKELSTI I KRYDS

På en kort strækning op mod krydset etableres cykelstier, der strammer krydset op og tydeliggør, hvor trafikanterne skal placere sig. Det øger trygheden og trafikanternes mulighed for at overskue trafikken. Det vurderes at være vigtigt her, hvor et større parkeringshus vil tilføre ny trafik i krydset.

6. ETABLERING AF SIGNAL UD FOR PETER IPSENS ALLE

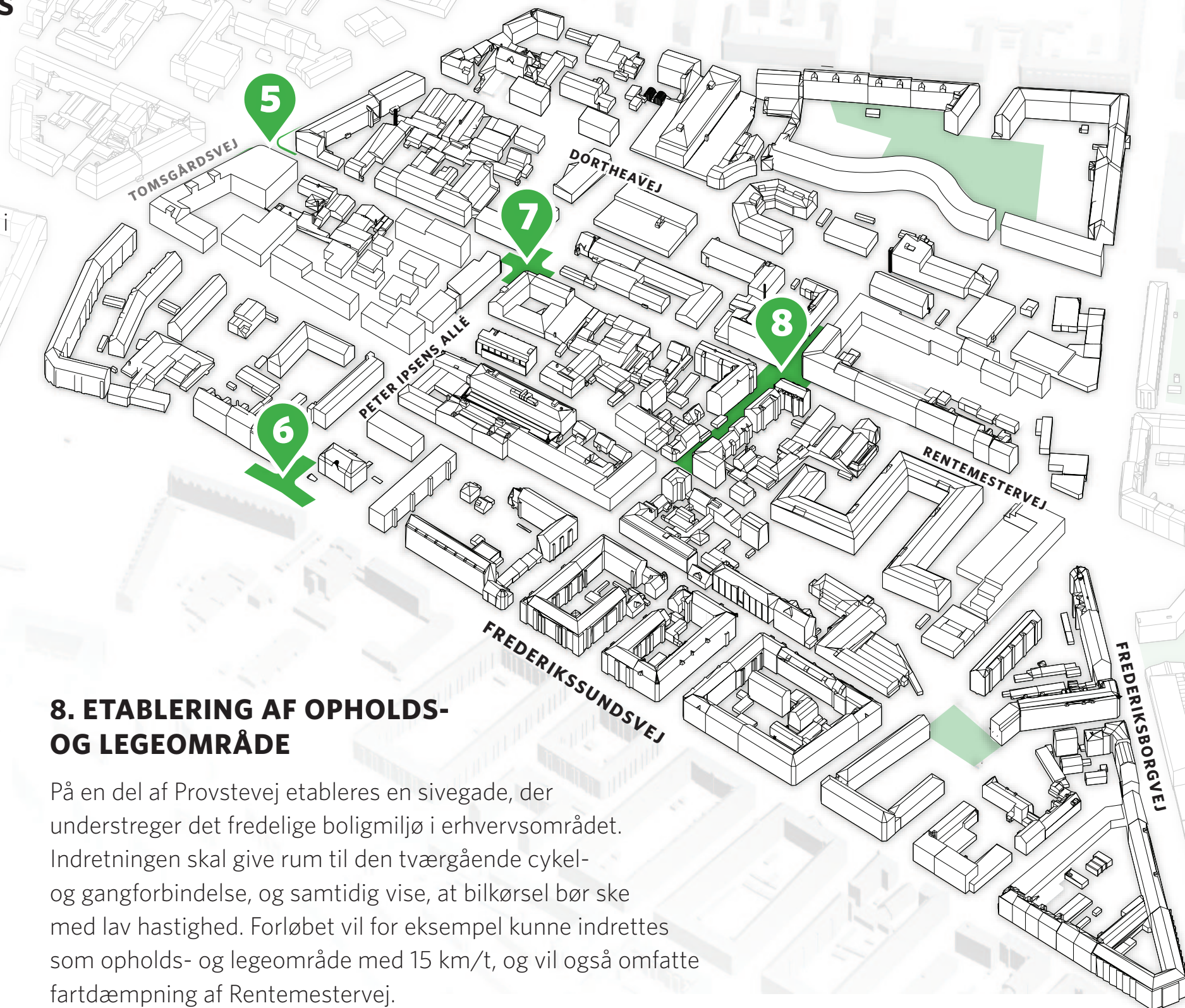
Biltrafik til og fra Frederikssundsvej anbefales, af hensyn til trafiksikkerheden og bymiljøerne i området, at benytte Peter Ipsens Allé i stedet for Provstevej. Derfor bør der etableres et signalanlæg i krydset, der sikrer effektiv og sikker trafikafvikling. Signalet ved Provstevej bevares af hensyn til cykelforbindelsen igennem Provstevej.

7. HÆVET FLADE I KRYDS

Der foreslås ændrede forhold i krydset, da den nuværende fartdæmper er vanskelig at forstå for trafikanterne. Der arbejdes fx med en hævet flade, der både visuelt og fysisk bedre vil nedsætte biltrafikkens hastighed.

8. ETABLERING AF OPHOLDS- OG LEGEOMRÅDE

På en del af Provstevej etableres en sivegade, der understreger det fredelige boligmiljø i erhvervsområdet. Indretningen skal give rum til den tværgående cykel- og gangforbindelse, og samtidig vise, at bilkørsel bør ske med lav hastighed. Forløbet vil for eksempel kunne indrettes som opholds- og legeområde med 15 km/t, og vil også omfatte fartdæmpning af Rentemestervej.



URBAN MOBILITET I KVARTERET, ØST

01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER

9. BEDRE KRYDSNINGSMULIGHEDER V. FREDERIKSBORGVEJ

Krydsningsmulighederne og oversigten bør forbedres. Københavns Kommune er ved at ombygge krydset, og projektet vurderes at løse disse ting. Der anbefales ikke yderligere tiltag nu.

10. NYT TORV LUKKET FOR BILER

Pladsen foreslås lukket for biltrafik, hvilket vil reducere mængden af gennemkørende biler på tværs af Frederiksborgvej. Der findes alternative veje, så lukningen vil ikke påvirke adgangsforholdene til området. Derimod vil lukningen skabe bedre forhold for cyklister og gående, samt for ophold på pladsen.

11. FORHANDLINGSRUM V. NORDVEST ØLBAR

Midt på strækningen nedlægges parkering på en kort strækning i begge sider, så der skabes rum til trafikanternes forhandling i mødesituationen. Rummet afgrænses af træer, der tydeliggør, at der ikke må parkeres netop her, og der gives mere plads til kantzone og ophold

12. OVERGANG V. LYGTEN

Vejen er en barriere for koblingen mellem Rentemestervej og Nordvestpassagen. Især cyklister fra Rentemestervej har svært ved at krydse lygten, og der vurderes ikke at kunne tilbydes en tryk og sikker krydsning i dag. Der bør derfor etableres et krydsningspunkt fx som midterheller, der giver mulighed for at krydse i to tempi.



URBAN MOBILITET PÅ RENTEMESTERVEJ

På Rentemestervej i kvarterets vestlige del findes et af de vejforløb, hvor der skal forhandles om pladsen og findes alternative løsninger, hvis det skal opleves trygt og godt at færdes langs Rentemestervej.

Ved at arbejde med hævede flader skabes plads til forhandling og krydsninger samt plads til ophold og mere bynatur.

*illustration er ikke et design eller projektforslag, men alene en rumlig øvelse til efterprøvning af principper

01 INTRODUKTION

02 PROCES & SAMTALER

03 ANALYSE

04 ANBEFALING

05 INDSATSER



Udviklingsplanen skal formidles og forankres via en række indsatser for at få omsat planens anbefalinger til konkrete handlinger og retningslinjer.

I det efterfølgende er listet en række indsatser som input til den bevarende lokalplan samt Kommuneplan 2023.

Udviklingsplanen bidrager til at udpege hvilke særlige værdier, der bør beskyttes eller reguleres i en kommende bevarende lokalplan. I udviklingsplanen er særligt fokus på, hvordan karakteristika og kvaliteter i kvarteret i dag videreføres, når der udvikles og bygges nyt, men også på hvilken rolle kvarterets bymiljøer spiller og vigtigheden af, at de beskyttes.

NYT BYGGERI I KVARTERET

Generelt for nyt byggeri:

Sammatratering skal undgås, så større byggefeltet til større bygningsvolumener ikke bliver dominerende i kvarteret. (Vær opmærksom på arealoverførsel).

Hvis eksisterende bebyggelse rives ned og erstattes af en ny, bør de eksisterende bygningsfodafttryk og uderum imellem bygningerne så vidt muligt bibeholdes.

Dette gøres ved at bestemme for byggefeltet/byggenheder med husdybder beskrives og stadfæstes på kort.

Hvis eksisterende bebyggelse rives ned og erstattes af en ny, bør nyt byggeri underordne sig den logik, som gælder i området, både hvad angår skala, variation, materiale, facadelinjer og farver.

Dette kræver at der udarbejdes paragraffer vedr. tilladt skala, materialer, facadelinjer, farver mv.

Hvis eksisterende bebyggelse rives ned og erstattes af en ny, bør den eksisterende facadelinje så vidt muligt fastholdes.

Dette gøres ved at udpege facadelinjer, på delområdeniveau, andre steder på matrikelniveau og skrive bestemmelser herfor.

Hvis eksisterende bebyggelse rives ned og erstattes af en ny, bør nye bygninger, som har facade mod vejforløb, indarbejde en kantzone mod vejen i overgang mellem bygningskant og fortov.

Dette skrives ind i lokalplanens bestemmelserne.

Særligt for boliger:

Nye boligbebyggelser skal altid have primære indgange fra gaden.

Dette skrives ind i lokalplanens bestemmelserne.

Nye boligbebyggelser bør, i boligstørrelser og boligform, tilgodese behovet for stor variation i beboersammensætningen.

Dette kan styres ved at sætte konkrete bestemmelser for lejlighedsstørrelser med min. og maks. samt ønskede procentvis fordeling i kvarteret.

Nye boligbebyggelser bør have fokus på kantzonen, så der skabes sammenhæng mellem stueetagens funktion, bygningens facade og livet i gaden.

Dette gøres på matrikelniveau ved, at beskrive placeringen af døre og vinduer og stille krav om, at de ikke må tildækkes.

Nye boligbebyggelser bør tilgodese en grad af funktionsblanding for at sikre, at kvarterets karakteristika som et funktionsblandet kvarter fastholdes.

Dette kræver justering af kommuneplanramme. (Se side 69).

ERHVERV I KVARTERET

Den nuværende forhold mellem andelen af bolig og andelen af erhverv i kvarteret skal bevares.

Der skal være åbenhed for nye typer af erhverv og især små virksomheder.

De steder, hvor der udelukkende er erhverv, bør man søge at skabe boliger i eller imellem erhvervsbyggerierne.

Dette styres vha. delområder med anvendelsesbestemmelser.

For den blandede zone bør det sikres, at alt erhverv ikke bliver kontor, men at der bygges, så det er attraktivt for forskellige typer erhverv at blive eller etablere sig her.

På matrikelniveau præciseres hvad man ikke ønsker.

De industrielle rum bør så vidt muligt friholdes, så der bygges på eksisterende bygningers fodaftryk og evt. i højden.

Dette kan styres ved at udpege byggefelter på matrikulært niveau.

Det bør tilstræbes, at eksisterende industri- og erhvervsbyggeri så vidt mulig bevares, hvis bygningen fortsat har en anselig levetid.

Bevaringsværdige bygninger udpeges og det anføres at de ikke må rives ned.

Hvis eksisterende erhvervsbebyggelse rives ned og erstattes af en ny, skal de karakteristiske adgange via baggård og funktionelle industrirum reintroduceres i det nye byggeri.

Dette stadfæstes på kort og beskrives i bestemmelserne.

BYMILJØER I KVARTERET

Bymiljøerne i kvarteret bør være områder, hvor både bylivet, fællesskabet og bynaturen dyrkes og styrkes.

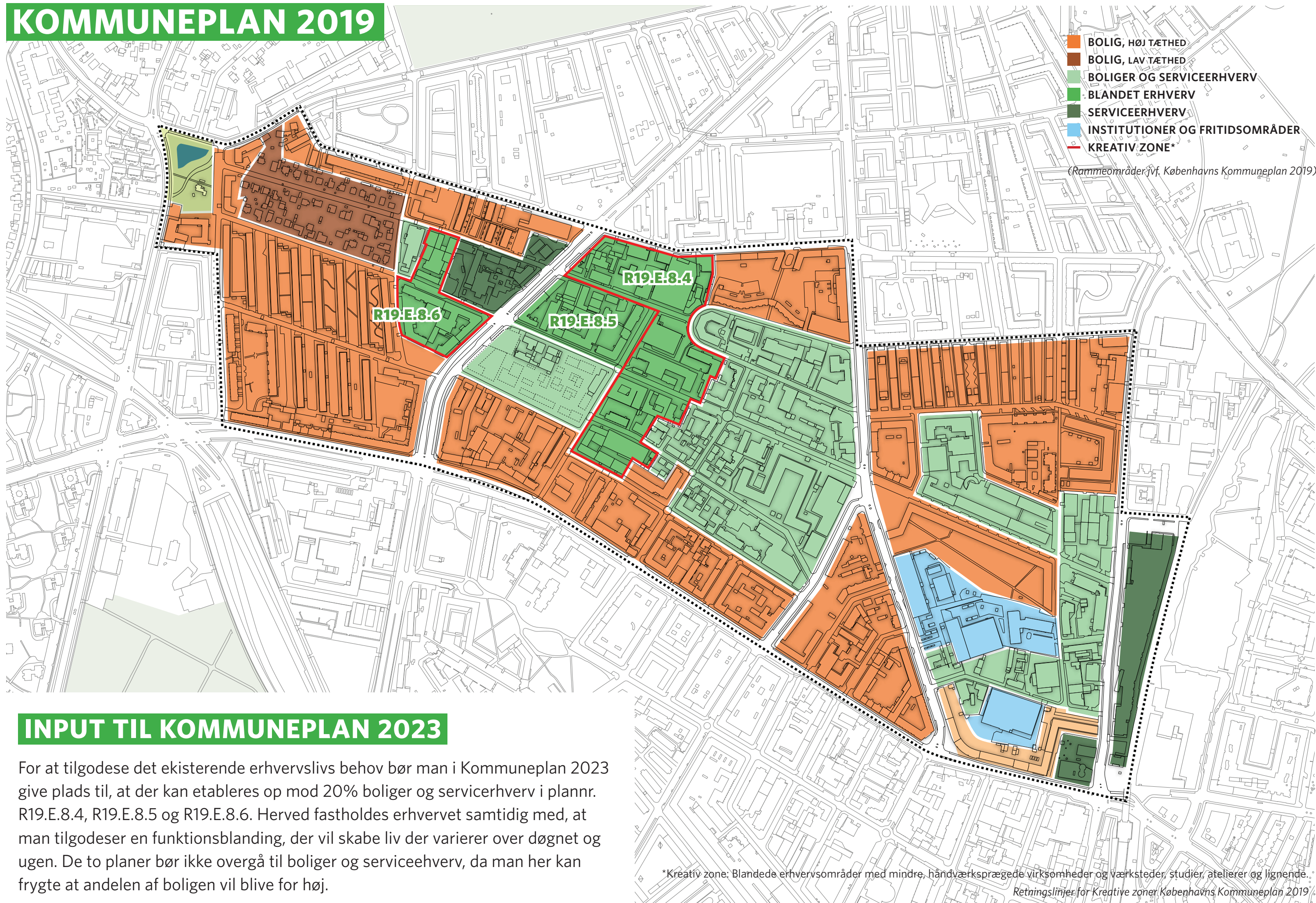
I hvert bymiljø bør der være fokus på:

- Samspillet mellem bygning og byrum
- Funktionerne i bygningerne og hvordan de markerer sig i bymiljøet
- Bynaturen og hvordan en yderligere begrønning af kvarteret kan ske netop her.

Helt konkret bør man i den bevarende lokalplan beskrive bymiljøerne omkring Lille Theklavej, Provstevej og Erhvervsklyngen langs Rentemestervej. Se side 41.

Der er hjemmel til at fastlægge områdets karakterer, udearealer og anvendelse i lokalplanens bestemmelser

KOMMUNEPLAN 2019



**Se film om
udviklingsplanen**



Facebook.com/nordvest.omf

**Digital version af
udviklingsplanen**



KK.dk

Vil du høre mere?



Rådgiver Schulze+Grassov

www.schulzeplusgrassov.com
Projektansvarlig partner: Louise Grassov
Projektleder: Jeppe Krogstrup Jensen
Projektteam: Toby Adams
Andreas E. Rasmussen

Underrådgivere

Ansvarlig for trafik: Lars Testmann, MOE
Specialist bevaringsudvikling: Rikke Stenbro, Substrata
Specialist by- og erhvervsudvikling: Bjarne E. Jensen



Områdefornyelse Nordvest

Simon Post, gm1k@kk.dk
Projektleder
Områdefornyelsen Nordvest

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold



Københavns Kommune

Frederik Munk, NS6l@kk.dk
Projektleder
Park og Byrum

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold