



Budget 2016 – Byrum

Under budgettemaet ”Byrum” er der udarbejdet følgende budgetnotater:

- *Udviklingsplan Urbanplanen etape 2 (cover)*
 - Deletape 2A - Opgradering af Urmagerstien og opførelse af Urbanpladsen *(med 1 bilag)*
 - Helhedsgenopretning og støjreducerende asfalt på Englandsvej
- *Udviklingsplan Det gamle Sydhavnen*
 - Aktivitetspark i Scandiagade (kommunal medfinansiering)
 - Foranalyse og handlingsplan for åbning af Vestre Kirkegård
 - Borgbjergsvej
- *Udviklingsplan Omkring Bispebjerg Kirkegård (cover)*
 - Byrum ved klub Smedetoften *(med 2 bilag)*
 - Åbning af Bispebjerg Kirkegård *(med 1 bilag)*
 - Helhedsgenopretning og støjreducerende asfalt på Frederikssundsvej
- Byrum omkring Nørrebro Station *(med 1 bilag)*
- Fremtidens Nordre Frihavnsgade *(med 2 bilag)*



UDVIKLINGSPLAN
DET UDSATTE BYOMRÅDE
AMAGER/SUNDBY

URBANPLANEN

KØBENHAVNS KOMMUNE
2015

REVIDERET 30. JULI 2015

UDVIKLINGSPLAN FOR URBANPLANEN

Urbanplanen ligger i Amager/Sundby, som udgør et af seks udsatte byområder udpeget i Politik For Udsatte Byområder.

Politik for Udsatte Byområder sigter mod at løfte de udsatte områder til Københavnerniveau inden 2020. Det skal ske gennem en koordineret indsats på tværs af kommunens syv forvaltninger – og i samarbejde med den almene boligsektor og andre relevante parter. Målet er at skabe lige muligheder for byens borgere gennem øget uddannelse, beskæftigelse og tryghed, jf. også københavnerfortællingens vision om livskvalitet og vækst.

Urbanplanen i Amager Vest er et af de områder i Amager/Sundby, der i højeste grad opleves som udsat og isoleret. Der blev derfor i udviklingsplanen for Amager/Sundby i 2013 og 2014 arbejdet med Urbanplanen.

Der blev ved Budget 2015 givet midler til gennemførelse af udviklingsplanens etape 1 bl.a. til revitalisering af den offentlige park Remiseparken og nedrivning af Solvang Centret. Herudover blev der givet bestilling på, at Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen frem mod budgetforhandlingerne for 2016 skal udarbejde forslag, der sikrer blandede boligformer i området, samt nye faciliteter til beboeraktiviteter og bydelsaktiviteter. Initiativerne i årets udviklingsplan tager udgangspunkt heri.

En samlet udviklingsplan for Urbanplanen skal i samspil med allerede iværksatte tiltag medvirke til at skabe større åbenhed til omkringliggende områder, mere tryghed, øget beskæftigelse og et mere levende byliv – og dermed på længere sigt bidrage til sociale forandringer. Udviklingsplanens initiativer skal ses i sammenhæng med den kommunale kernerdrift, igangværende udviklingsindsatser og de almene boligorganisationers investeringer i området. Gennem et tæt og forpligtende tværgående samarbejde opnås størst mulig udnyttelse og effekt af forskellige parter investeringer, så der kan ske et sammenhængende og effektivt løft.



Udviklingsplanen tager udgangspunkt i Solvang Centret og Urbanplanen defineret som boligafdelingerne Remisevænget Øst, Vest og Nord, Dyvekevænget, Signalgården og Hørgården 1-3.

AFTALER MED DE ALMENE BOLIGORGANISATIONER

De almene boligorganisationer står for betydelige investeringer i de udsatte almene boligområder. Der er behov for, at kommunen bidrager for at understøtte sammenhængen med den omgivende by. Udviklingsplanens initiativer bidrager til at skabe sammenhæng mellem almene og kommunale investeringer i Urbanplanen.

Initiativaftale

De almene boligorganisationer og Københavns Kommune har indgået en gensidigt forpligtende initiativaftale om en styrket indsats i Amager/Sundby, herunder Urbanplanen. Aftalen omfatter bl.a. forbedring af boligorganisationernes ejendomsdrift, Green Teams, udvikling af kommunens klubtilbud, styrket samarbejde om indsats for målgruppen 18+ og samarbejde om at fremme uddannelse og beskæftigelse og styrke beboersammensætningen.

Amager Partnerskab

Københavns Kommune, Københavns Politi, SSP København og Boligforeningen 3B har indgået et forpligtende Amager Partnerskab (tryghedspartnerskab under Sikker By) med det formål at bidrage til øget tryghed og mindre kriminalitet indenfor partnerskabsområdet og i nærliggende arealer og faciliteter, som benyttes af borgere fra partnerskabsområdet. Partnerskabet er tæt koordineret med det boligsociale samarbejde på Amager.

Fysisk helhedsplan

Boligforeningen 3B har gennemført en række fysiske helhedsplaner i Urbanplanens boligafdelinger. De samlede investeringer løber op i mere end 630 mio. Der pågår stadig arbejde med regnvandshåndtering fra flere boligafdelinger i Urbanplanen og Københavns Kommune samarbejder med 3B og forsyningsselskabet HOFOR om at skabe én sammenhængende løsning for regnvandshåndtering på tværs af kommunal og almen grund. Derudover er der behov for kommunale investeringer, som bringer kommunens arealer i midten af Urbanplanen op på et niveau, der matcher de omkringliggende boligafdelingers.

Boligsocial helhedsplan

Boligforeningen 3B har igangsat *Boligsocial Helhedsplan For Urbanplanen 2014-2017*, der har fokus på "...unge, der hverken er i uddannelse eller arbejde, og nogle af dem skaber utryghed i området og er kriminalitetstruede; familier, der ikke har nok kendskab til det kommunale system til at hente den hjælp, de har brug for; socialt udsatte beboere, der lever isolerede i deres bolig eller generer deres omgivelser; højere arbejdsløshed og lavere uddannelsesniveau end det kommunale gennemsnit; mangel på kulturtilbud og generelt mangel på liv i gaderne, hvilket er med til at skabe utryghed." Helhedsplanen samarbejder med kommunen om fælles mål og faglig udvikling og helhedsplanens borgernære aktiviteter bygger bro til kommunens kernerdrift, herunder det organiserede foreningsliv. Den samlede økonomiske ramme er 21,33 mio. kr. hvoraf kommunens medfinansiering udgør 2,67 mio. kr.

EN ATTRAKTION I BYDELEN



EN DEL AF BYEN



BOLIGER TIL ALLE

ETAPE 1
BUDGET 2015

- Revitalisering af Remiseparken
- Eksempelprojekt for lokal håndtering af regnvand

- Ny indgang til Remiseparken fra Peder Lykkes Vej
- Forbedret adgang til Remiseparken gennem 3B's færdselsarealer

- Nye rækkehuse ved Remiseparken og genhusning af institutioner
- Nye rækkehuse ved Peder Lykke Højhuset

ETAPE 2
BUDGET 2016

- Opgradering af Solvang Bibliotek
- Urbanpladsen – nyt byrum ved bibliotek
- Nyt kvarter med butikker ved Røde Mellemvej

- Opgradering af Urmagerstien

- Nye ungdomsboliger ved kvarterhuset
- Nyt kvarter med private boliger ved Røde Mellemvej

UDVIKLINGSPLAN FOR URBANPLANEN

Visionen for Urbanplanen er, at området går fra at være en 'ø' i byen med et negativt omdømme til at være en integreret del af byen, som indfrier områdets store potentialer for at være et trygt og levende bymiljø.

Urbanplanen har potentialet til at blive et virkelig attraktivt boligområde i København. Beliggenheden er yderst attraktiv tæt ved to metrostationer, Ørestad, Amager Fælled, store uddannelsesinstitutioner og omkring 15 minutter på cykel fra Rådhuspladsen og Amager Strandpark.

Urbanplanen har mange faciliteter for børnefamilier med Dyvekeskolen, der netop er blevet helhedsrenoveret og udpeget til digital profilskole, de to bemandede legepladser Bondegården og Byggelegepladsen og med Sundby Idrætspark og Sundby Bad lige på den anden side af Engelsvej.

Derfor vil 3B og Københavns Kommune holde et højt ambitionsniveau i Urbanplanens udvikling og arbejde for, at Urbanplanen om fem-ti år er:

- Et trygt og attraktivt boligområde for et bredt udsnit af københavnere, hvor nye og eksisterende beboere kan finde den bolig, de ønsker, og hvor de ønsker at bosætte sig og blive boende.
- En destination for den omgivende by, hvor københavnere fra resten af byen kommer for at nyde Urbanplanens rekreative muligheder og udnytte områdets muligheder for offentlige funktioner og fritidsaktiviteter.

Der er derfor identificeret en række initiativer, der kan bidrage til at nå denne vision og skabe et trygt og attraktivt boligområde. Dette indebærer en række fysiske greb og sociale tiltag.

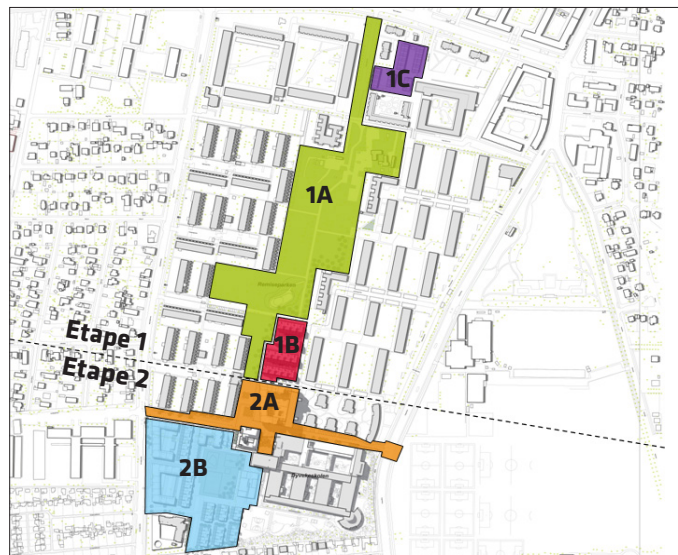
Etape 2s fysiske initiativer er samlet under tre greb:

- **En attraktion i bydelen:** Med en opgradering af Solvang Bibliotek styrkes en kulturattraktion, der i store dele af døgnet og gennem hele året vil tiltrække beboere både i og udenfor Urbanplanen. Kulturattraktionen suppleres med byrumsprojektet Urbanpladsen og detailhandel langs Røde Mellemvej.
- **En del af byen:** Urmagerstien er en af få tværgående forbindelser for bløde trafikanter i Urbanplanen, men opleves idag mere som en parkeringsplads end en god tværgående forbindelse eller et mødested mellem områdets beboere og udefrakommende. Gennem en opgradering øges fremkommeligheden og byrums kvaliteten for bløde trafikanter og flere bevæger sig ind i og gennem Urbanplanen og opholder sig i området.
- **Boliger til alle:** Urbanplanen rummer allerede i dag et bredt udvalg af lejlighedsstørrelser og rækkehuse – men de er alle almene boliger. I Urbanplanen skal der bygges en række nye boliger, der tilbyder anderledes leje- og ejerformer. Dermed kan eksisterende ressourcestærke beboere i Urbanplanen fastholdes, og området åbnes op for et bredere udsnit af københavnere, herunder studerende og folk, der ønsker en ejerbolig.

INITIATIVER I URBANPLANEN

Udviklingsplanen gennemføres i to etaper med fem deletaper og 14 konkrete initiativer. Midler til gennemførelse af initiativerne i Etape 1 blev tildelt ved Budget 2015. Etape 2 ansøges ved Budget 2016.

Samlet gennemføres udviklingsplanen i et tæt samarbejde med Boligforeningen 3B med en stor omverdensinddragelse af lokale funktioner, beboere og brugere.



Deletape 2A - Helhedsrenovering eller flytning til Kvarterhus af Solvang Bibliotek

Solvang Bibliotek fremstår idag utidssvarende og med en lukket facade. Med en helhedsrenovering af eksisterende bibliotek eller flytning til nyt kvarterhus gøres biblioteket tidssvarende og stedet styrkes som attraktion i området.

i 1.000 kr.	2016	2017	2018	2019	2019+	I alt
Anlæg	Helhedsrenovering: 6.000-8.000 / Kvarterhus: 45.000					-
Drift	Helhedsrenovering: Ukendt / Kvarterhus: 4.000					-

(Kultur- og Fritidsforvaltningen)

Deletape 2A - Opgradering af Urmagerstien og opførelse af Urbanpladsen

Urmagerstien opgraderes fra en 'grå' blind vej til et grønt og livligt gennemgående byrum og forbindelse for bløde trafikanter. Ud for Solvang Bibliotek opføres Urbanpladsen som et nyt mødested i området.

i 1.000 kr.	2016	2017	2018	2019	2019+	I alt
Anlæg	500	1.400	12.620	600	-	15.120
Drift	-	-	-	200	200	-

(Teknik- og Miljøforvaltningen)

Deletape 2B - Nyt kvarter

På det kommunale areal syd for Urmagerstien opføres et nyt kvarter med butikker og private boliger ud til Røde Mellevej. To fritidshjem flyttes og genopføres som moderne institutioner og parkeringspladser flyttes for at give plads til boliger, butikker og byrum.

i 1.000 kr.	2016	2017	2018	2019	2019+	I alt
Anlæg udgift	9.000	24.000	15.000	-	-	48.000

(Teknik- og Miljøforvaltningen, Økonomiforvaltningen, Børne- og Ungdomsforvaltningen)

Støjreduktion og genopretning af Engelsvej

Kommunens bydækkende genopretningsplan for veje "Et løft til vejene" har i 2015 rettet et fokus mod de mest støjbelastede og udsatte byområder, herunder Amager/Sundby, hvor der søges midler til støjreducerende tiltag på Engelsvej.

i 1.000 kr.	2016	2017	2018	2019	2019+	I alt
Anlæg	20.100	27.380	-	-	-	47.480
Drift	-	-	55	55	55	-

(Teknik- og Miljøforvaltningen)

BYDÆKKENDE INITIATIVER

Boligsocialt løft af udsatte byområder

Den boligsociale indsats er afgørende for at løfte byens udsatte områder. Som et tværgående budgetønske, der dækker udsatte byområder i hele byen, ønskes midler til kommunal medfinansiering af boligsociale helhedsplaner og evidensbaseret opfølgning på indsatser i udsatte byområder.

i 1.000 kr.	2016	2017	2018	2019	2019+	I alt
Anlæg	3.600	12.650	9.950	-	-	26.200
Drift	1.150	1.000	250	250	250	-

(Teknik- og Miljøforvaltningen)

ALLEREDE VEDTAGNE INITIATIVER I UDVIKLINGSPLAN

Budget 2014 og Overførselssagen 2013-2014:

- Etablering og drift af Kornblomstparken – en ny bypark og bemandet legeplads i Sundholmskvarteret
- Støjreducerende asfalt på Røde Mellevej
- Ny indgang til Remiseparken (Overførselssagen14)

Budget 2015: Deletape 1A - Remiseparken

- Revitalisering af Remiseparken
- Opgradering af stien gennem Remiseparken
- Ny indgang til Remiseparken fra Peder Lykkes Vej
- Forbedret adgang til Remiseparken gennem 3B's færdselsarealer
- Eksempelprojekt for lokal håndtering af regnvand

Budget 2015: Deletape 1B - Nye rækkehuse ved Remiseparken

- Nye rækkehuse ved Remiseparken og genhusning af institutioner (Genhusning af institutioner har alligevel vist sig nødvendig, hvilket adskiller sig fra indholdet af indstillingen Nedrivning af Solvang Centret behandlet i Borgerrepræsentationen d. 25/8/2014)



Deletape 2A - Opgradering af Urmagerstien og opførelse af Urbanpladsen



Visualisering af udviklingsplanens initiativer om opførelse af Urbanpladsen og opgradering af Urmagerstien samt enten et helhedsrenoveret Solvang Bibliotek til højre eller nyt kvarterhus til venstre.

Baggrund

Politik for Udsatte Byområder udpeger seks udsatte byområder i København, herunder Amager/Sundby. I budget 2015 blev det aftalt, at der i Urbanplanen skal arbejdes med forslag, der sikrer blandede boligformer i området samt nye faciliteter til beboeraktiviteter og bydelsaktiviteter. Som en del af udviklingsplanens deletape 2A ønskes den eksisterende biblioteksplads (Urbanpladsen) og vejstrækning (Urmagerstigen) opgraderet for at etablere et livligt og trygt miljø med aktivitets- og opholdsmuligheder.

Indhold

Udviklingsplanen for Urbanplanen arbejder med at ophæve områdets negative omdømme og isolation i byen til at være en integreret del af byen, som indfrier områdets store potentialer for at være et trygt og levende bymiljø.

I budget 2015 blev der afsat midler til udviklingsplanens etape 1, der primært er rettet på Remiseparken. Etape 2 skal især forandre Urbanpladsens sydlige del fra et nedslidt lukket butikscenter og parkerings- og institutionsareal med begrænset liv efter lukketid til et livligt kvarter med byrum, butikker, blandede bolig- og ejerformer, nyopførte fritidshjem og grønne områder. Indstilling om udviklingsplanens etape 2 behandles i Borgerrepræsentationen den 20. august 2015.

Der ønskes i dette budgetnotat midler til den del af udviklingsplanens deletape 2A, som omhandler opgradering af Urmagerstien og Urbanpladsen. Den eksisterende biblioteksplads og vejstrækning skal opgraderes, så de i højere grad opleves som et livligt og trygt miljø med aktivitets- og opholdsmuligheder og med udadvendte aktiviteter fra omkringliggende bygninger. Urbanpladsen bliver et af områdets væsentligste mødesteder, og Urmagerstien bliver en bymæssig og grøn forbindelse som en inviterende indgang til Urbanplanen og med høj grad af fremkommelighed for bløde trafikanter.

31. juli 2015

Eksekveringsparat?

	JA/ NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

Bydel
Amager Vest

Lokalitet/Adresse
Urbanplanen

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, se risikovurdering.

Overordnede målsætninger og effekter

Budgetønsket indgår i Københavns Kommunes Politik for Udsatte Byområder, hvor det er besluttet, at der skal udarbejdes udviklingsplaner for kommunens udsatte byområder.

En opgradering og forbedring af Urbanpladsen og Urmagerstien vil skabe mere liv i området og dermed øge trygheden for borgerne. Det vil samtidig øge fremkommeligheden i området ved at skabe en bedre tværgående forbindelse.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Opgradering af Urmagerstien og opførelse af Urbanpladsen	<ul style="list-style-type: none"> - Nyt mødested for beboere og besøgende fra omkringliggende områder. - Mere byliv med øget tryghed. - Bedre tværgående forbindelse og øget fremkommelighed i området. - Begrønning og klimasikring af plads og gadestrækning.
Beskæftigelseseffekt (15,1 mio. kr.)	18,1 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 15,1 mio. kr. i perioden 2016-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter 0,2 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i november 2018, ibrugtaget i november 2018 og endegyldigt afsluttet i maj 2019.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/1)	Anlæg 2016-2019	Afledte årlige serviceudgifter fra 2019
Opgradering af Urmagerstien og opførelse af Urbanpladsen	15.120	200
- Urmagerstien	8.560	100
- Urbanpladsen	6.560	100

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Provenu fra salg af kommunale arealer og byggeretter til nybyggeri i området forventes delvist at kunne dække omkostningerne til gennemførelse af udviklingsplanens etape 2. Det forventes herved, at dele af anlægsudgiften investeret i området vil komme tilbage til kommunekassen, hvorfor anlægsudgiften delvist kan anskues som en mellemfinansiering af udgiften.

Det er ved Beboerrepræsentationens møde den 20. august 2015 besluttet, at finansiering af udgifterne indgår i forhandlingerne for budget 2016, og at provenu fra grundsalg ligeledes indgår i forhandlingerne.

Risikovurdering

Projektet vurderes at være et kompliceret anlægsprojekt. Da der på nuværende tidspunkt er en del uafklarede forhold, som kan påvirke projektets tidsplan og økonomi, afsættes der jf. anlægsanalysen og initiativer som følge heraf 15 % af anlægssummen til uforudsete udgifter.

Store dele af projektet skal anlægges på privat fællesvej. Det er derfor en forudsætning, at der tidligt indgås aftaler mellem boligforeningen 3B, Solvang Kirke og Københavns Kommune, som er tilstødende grundejere til de private fællesveje omkring det fremtidige anlæg og driftsforhold.

På dele af projektområdet er der planlagt en kommende skybrudsvej/skybrudskanal. Projektet skal derfor koordineres med klimaløsninger, der er nye typer af anlægs løsninger, som Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med HOFOR er i gang med at afdække. Dette kan medføre en vis risiko i forhold til økonomi og tid. Klimaløsningerne i projektet skal finansieres af HOFOR, og det er den private grundejer, som selv skal ansøge om finansieringen. Den samlede økonomi og tidsplan for projektet afhænger derfor af, at aftaler om finansiering kan falde på plads i løbet af 2016, hvorefter projekteringen kan opstartes i 2017.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 15,1 mio. kr. i perioden 2016-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. årligt fra 2019 og frem til øgede drifts- og vedligeholdelsesomkostninger.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/1)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg – Urmagerstien</i>							
- Projektering		300	800	400	100	1.600	1.600*
- Udførelse				6.760	200	6.960	
<i>Anlæg – Urbanpladsen</i>							
- Projektering		200	600	300	100	1.200	1.200*
- Udførelse				5.160	200	5.360	
Anlægsudgifter i alt		500	1.400	12.620	600	15.120	2.800*
<i>Afledte serviceudgifter – Urmagerstien</i>							
- Vedligehold og drift					100	100	
<i>Afledte serviceudgifter – Urbanpladsen</i>							
- Vedligehold og drift					100	100	
Afledte serviceudgifter i alt					200	200	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i maj 2018, ibrugtaget i november 2018 og endegyldigt afsluttet i maj 2019.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Maj 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	Maj 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Maj 2019

Flere forvaltninger/udvalg

Anlægsprojektet gennemføres af Teknik- og Miljøforvaltningen i dialog med de øvrige forvaltninger og lokale interessenter.

Projektet opføres henholdsvis på matrikler tilhørende Københavns Kommune og på privat fællesvej. Byrumsopgraderingerne på Urnagerstien og Urbanpladsen vil medføre øgede drifts- og vedligeholdelsesomkostninger. Københavns Ejendomme har allerede en eksisterende partnerskabsaftale med de øvrige tilstødende grundejere i området om drift- og vedligeholdelse af området. Der foreslås derfor, at de afledte serviceudgifter overføres til Københavns Ejendomme/Økonomi forvaltningen.

Tabel 5. Fordeling mellem udvalg på styringsområde

Udvalg <i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	Styringsområde	2015	2016	2017	2018	2019	I alt
- Teknik- og Miljøforvaltningen	Anlæg		500	1.400	12.620	600	15.120
- Økonomiforvaltningen	Service					200	200
I alt			500	1.400	12.620	800	15.320

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til dette formål. Der er dog tidligere bevilget midler til en række tilstødende funktioner som Remiseparken midt i Urbanplanen gennem udviklingsplanen, som dette projekt også hører under.

Tabel 6. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr. – løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2014			3.100	4.200			
Overførselssagen 2013-2014			900	3.100	3.000		
Budgetaftale 2015				5.225	4.500	25.025	23.000
Afsatte midler i alt			4.000	12.525	7.500	25.025	23.000

Henvisninger

Udviklingsplan for Urbanplanen.

http://okf.kkintra.kk.dk/sites/okf.ks-lamp-aegirtst01.ks.kk.dk/files-shared/media-root/TM28aa%20Bilag%201.%20Udviklingsplan%20for%20Urbanplanen_1.pdf

Godkendelse af Urbanplanen, etape 2, Amager, indstilling den 16. juni 2015.

<http://www.kk.dk/edoc-agenda/24577/dc3caa9f-ed53-4111-aeb7-bfdf3fe2d648/ea1700d0-69cb-413b-ac7a-d1740187b3e0>

Bilag

Bilag 1. Udviklingsplan etape 2

UDVIKLINGSPLAN

Urbanplanens etape 2



**SAMMEN
OM BYEN**

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen



BUDGETAFTALETEKSTER VEDRØRENDE URBANPLANEN

OVERFØRSELSSAG 2013-2014

"Urbanplanen er en stor, sammenhængende boligbebyggelse, der kun i ringe grad er integreret i den omgivende by. Midt i Urbanplanen ligger Remiseparken, som er en af Københavns største parker. Men der mangler en synlig indgang til parkområdet. Parterne er derfor enige om at etablere en ny indgang til Remiseparken, så der tydeligt vises vej til Urbanplanen og Remiseparkens attraktioner."

BUDGETAFTALE 2014

"Urbanplanen er i dag ikke i tilstrækkelig grad integreret i den omkringliggende by, arbejdsløsheden er høj blandt beboerne, og områdets børn har en beskedent tilknytning til foreningslivet."

"Aktører omkring Solvangscentret har præsenteret en række spændende ideer om fornyelse og udvikling af området. Nogle ideer forudsætter nyt plangrundlag, mens andre kræver kommunal medfinansiering. Parterne er på den baggrund enige om at bakke op om initiativet ved at bede Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen om i samarbejde med øvrige relevante forvaltninger og i dialog med aktører i området, at udarbejde en strategi for Solvangscentret med afsæt i de lokale ideer, ønsker fra den relevante boligorganisation og kommunens forvaltninger. Parterne ønsker en hurtig afklaring"

BUDGETAFTALE 2015

"I forlængelse af budgetaftalen fra 2014 er parterne enige om at afsætte midler, der skaber bedre sammenhæng mellem Urbanplanen og den omgivende by.

Der afsættes: **50,0 mio. kr.** i samlet anlæg i 2015-2018 til revitalisering af Remiseparken (etape 1A). **1,3 mio. kr. i drift** fra 2019 og frem til vedligehold og afledt drift.

Parterne er derudover enige om, at Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen frem mod budgetforhandlingerne for 2016 skal udarbejde forslag, der sikrer blandede boligformer i området, samt nye faciliteter til beboeraktiviteter og bydelsaktiviteter."



Illustration af potentielt nybyggeri i Urbanplanen

UDVIKLINGSPLAN FOR URBANPLANEN

Den fulde udviklingsplan for Urbanplanen blev præsenteret ved Budget 2015, hvor en større bevilling blev givet til gennemførelse af udviklingsplanens etape 1. Nærværende dokument er et opdateret uddrag heraf omhandlende udviklingsplanens etape 2.

Urbanplanen er et af Københavns største almene boligområder og en del af det udsatte byområde på Amager, som er udpeget i Københavns Kommunes *Politik for Udsatte Byområder*. Området er præget af en række fysiske og sociale udfordringer, som medfører behov for markante tiltag for at øge trygheden og vilkårene for at skabe en positiv udvikling i området.

Med aftalen om Budget 2014 blev det besluttet, at Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen i samarbejde med øvrige relevante forvaltninger og i dialog med lokale aktører skulle udarbejde en strategi for Solvang Centret.

På den baggrund har Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med Boligforeningen 3B, som ejer boligerne i Urbanplanen, udarbejdet en udviklingsplan for Urbanplanen, der kan gøre området til et trygt og attraktivt boligområde og en populær destination for den omgivende by.

Vision for udviklingen af Urbanplanen

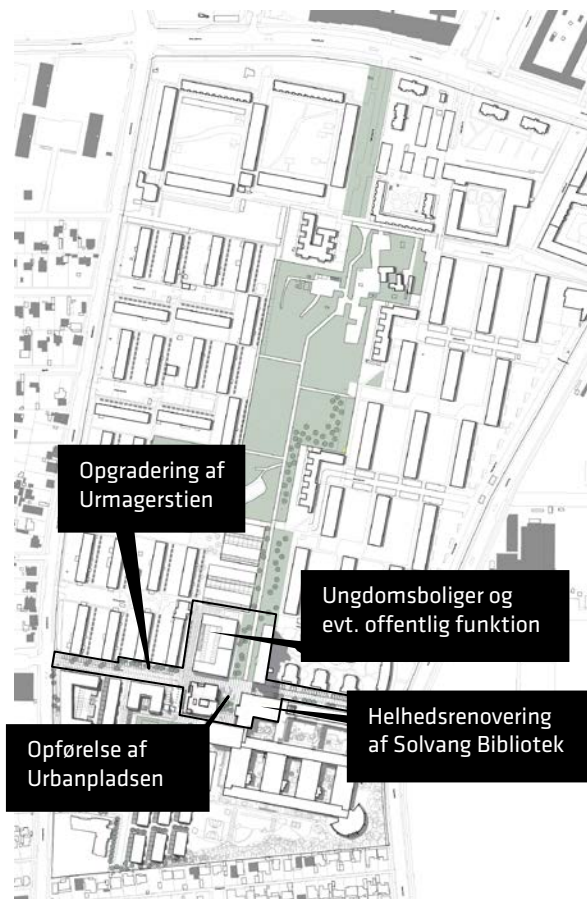
Visionen for Urbanplanen er, at området går fra at være en ø i byen med et negativt omdømme til at være en integreret del af byen, som indfrier områdets store potentialer for at være et trygt og levende bymiljø.

- **Et trygt og attraktivt boligområde for et bredt udsnit af københavnere**, hvor nye og eksisterende beboere kan finde den bolig, de ønsker, og hvor de ønsker at bosætte sig og blive boende.
- **En destination for den omgivende by**, hvor københavnere kommer fra resten af byen for at nyde Urbanplanens rekreative muligheder og udnytte områdets muligheder for offentlige funktioner og fritidsaktiviteter.

Udviklingsplanens etape 2 bidrager til denne vision ved at bringe nye boliger med andre ejerformer til området, faciliteter til beboeraktivitet og bydelsaktiviteter, butikker der vil være samlingspunkter for hele nærområdet, moderne fritidshjem nær Dyvekeskolen og en åbning af Dyvekeskolens aktivitetsområder imod den omgivende by.



Areal for udviklingsplanens etape 2As disponering i dag



Eksempel på disponering af arealet efter gennemførelse af udviklingsplanens etape 2A

ETAPE 2A – NYT BYDELSCENTER

Helhedsrenovering af Solvang Bibliotek

Et af Urbanplanens største potentialer er Solvang Bibliotek, der med forlængede åbningstider udgør et samlingspunkt i bydelen og et miljø til formidling af fritidsaktiviteter igennem Solvang Kultur- og Medborgercenter. Biblioteket er imidlertid ikke tidssvarende og aktiviteten inde i biblioteket skjules bag en tæt facade.

Gennem en helhedsrenovering af biblioteket åbnes facaden op og faciliteter bliver mere tidssvarende. Samtidigt kommer der flere øjne på Urmagerstien og Urbanpladsen og byrummene vil opleves mere trygge og livlige.

Ungdomsboliger og evt. offentlig funktion

Der opføres på Solvang Centret grunden nærmest Urmagerstien et etagebyggeri med ungdomsboliger.

Indtil nedrivningen af Solvang Centret var der en række kommunale fremskudte indsatser som jobformidling, familierådgivning og en række frivillige foreninger i de tomme butikslejemål. Med nedrivningen vil en stor del af disse aktiviteter komme til at mangle lokaler. Herudover skal der findes nye lokaler

lokalt til fritidsklubben Dyvekevænget og ungdomsklubben Joker som genhuses midlertidigt i pavilloner.

Der foreligger i udviklingsplanen mulighed for at øvrige offentlige funktioner i området, foreningsaktiviteter samt fritids- og ungdomsklub kan samles i nyopførte lokaler i etagebyggeriets stueetage under ungdomsboligerne.

Urbanpladsen

Den nye plads skabes som udvidelse af den eksisterende biblioteksplads, hvor Remiseparken i fremtiden også støder op til Urmagerstien. Pladsen indrettes med aktivitets- og opholdsmuligheder, og med udadvendte aktiviteter fra omkringliggende bygninger.

Pladsen vil være et af Urbanplanens største mødesteder og vil have liv store dele af døgnet fra handlende på vej til og fra indkøb i de kommende butikker langs Røde Mellemvej, fra gæster i Remiseparken og Solvang Bibliotek samt Dyvekeskolens brugere og elever.

Pladsen udformes i samspil med helhedsrenoveringen af Solvang Bibliotek, således at sammenhæng opstår mellem livet inde på biblioteket og ude på pladsen.

Opgradering af Urmagerstien

Urmagerstien udgøres i dag af to indkørselsveje fra henholdsvis Røde Mellevej og Englandsvej, der begge ender blindt ved en pladsdannelse omkring Solvang Centret. Forløbet, som rummer et stort potentiale som tværgående forbindelse, opleves i dag som kedeligt, og på visse steder utrygt grundet manglende opsyn i døgnets mørke timer.

Urmagerstien styrkes som gennemgående bymæssig forbindelse. Det sker ved at skabe mere åbne, udadvendte funktioner i bebyggelsen langs stien og gennem en opgradering af gadeforløbet med mere byrumsinventar og forbedret belysning.

Urmagerstien udgør ca. 3.500 m². Det foreslås, at der skabes en samlet belægning, der markerer Urmagerstien som en gennemgående forbindelse, der binder Urbanpladsen og det nye kvarter syd for Urmagerstien sammen.

Proces

Proces omkring helhedsrenovering af Solvang Bibliotek kan igangsættes umiddelbart efter at midler er afsat til projektet. Renoveringen forudsætter ikke ændret plangrundlag.

Etagebyggeriet indeholdende ungdomsboliger og evt. offentlig funktion er beliggende på Solvang Centret grunden, der ejes af Boligforeningen 3B. Lokalplan der vil muliggøre byggeriet er under udarbejdelse og forventes færdig i sommeren 2016. Såfremt kommunen ønsker lokaler i etagebyggeriet, skal en ejerlejlighed købes i byggeriet af 3B.



Areal for udviklingsplanens etape 2Bs disponering i dag



Eksempel på disponering af arealet efter gennemførelse af udviklingsplanens etape 2B

ETAPE 2B - ET NYT KVARTER I URBANPLANEN

Urbanplanen omfatter i dag store kommunalt ejede arealer, hvis udnyttelse kan optimeres, og som giver mulighed for at Urbanplanen kan blive del af den positive byudvikling, der sker i Amager Vest. På det kommunale areal syd for Urmagerstien (etape 2B) vil man gennem fortætning og nytænkning af området forventeligt kunne opføre op mod 20.000 m² nybyggeri af boliger, erhverv, handel og institutionsbyggeri.

Med nye butikker, funktioner og boligformer, herunder private boliger, der ikke allerede er repræsenteret i Urbanplanen, vil en mærkbar ændring i områdets beboersammensætning og brugergrupper kunne ske.

Nye butikker

Langs Røde Mellemvej opføres flere nye butikker, som vil udgøre en ny attraktion i kanten af Urbanplanen og fungere som mødested mellem eksisterende og nye beboere internt i Urbanplanen og folk udefra. Herigennem opnås en højere integration mellem Urbanplanen og de omkringliggende villakvarterer og Ørestaden. Med 11.900 gennemkørende biler og 3.400 cyklende på Røde Mellemvej i døgnet, er placeringen attraktiv for butikker og supermarkeder. Butikkerne samtænkes med opgraderingen af Urmagerstien, så det liv, butikkerne skaber, trækkes ind i Urbanplanen til Urbanpladsen og det nyrenoverede bibliotek.

Butikkerne vil opfylde et stort ønske hos beboerne i Urbanplanen om bedre lokale indkøbsmuligheder. Med supermarkederne vil der ligeledes blive skabt en række jobs og fritidsjobs til gavn for områdets mange unge.

En forudsætning for at opføre de nye butikker er at flytte lokalcenter detailhandelsrammen som i dag er gældende for Solvang Centret, til en ny placering på arealet syd for Urmagerstien mod Røde Mellemvej.

Nye boliger

Med det nye kvarter tilføres en tilstrækkelig boligmasse til at skabe mærkbar forskel i beboersammensætningen i Urbanplanen. Ved at opføre ejerlejligheder og private rækkehuse, kan der tiltrækkes en ny beboergruppe, der ikke er repræsenteret i Urbanplanen i dag, og man vil kunne fastholde beboere, der ønsker at skifte fra lejer-til ejerbolig. Private ejendomsudviklere har vist interesse for at bygge boliger i kvarteret, hvis der skabes tilstrækkelig kritisk masse af nye boliger.

Der forventes samlet at kunne opføres op til ca. 16.400 m² private boliger på arealet syd for Urmagerstien.

Nye moderne fritidshjem

Som supplement til den nyrenoverede Dyvekeskolen, vil det nye kvarter kunne tilbyde nye og eksisterende beboere i området nye moderne fritidshjem opført med udgangspunkt i den nye skolereform og Børne- og Ungdomsforvaltningens strategi Fremtidens Fritidstilbud.

Boldbaneareal

De nye butikker og boliger vil optage en del af det areal, der ligger frit omkring Dyvekeskolens boldbane.

Den nyanlagte 8 mands bane med belysning kan bevares som den er eller alternativt opgraderes efter lokale brugerønsker samt forslag fra Børne- og Ungdomsforvaltningen og Kultur- og Fritidsforvaltningen.

Proces

En grundlæggende forudsætning for gennemførelse af udviklingsplanens Etape 2B, er at fritidshjemmene langs Røde Mellevej og Dyvekeskolens parkeringspladser flyttes til en ny placering, ligesom Dyvekeskolens boldbaneareal vil blive reduceret.

Forud for at kunne bygge nye butikker og boliger på de kommunale arealer syd for Urmagerstien skal der laves et kommuneplantillæg med ændring af rammebetingelser fra institutionsområde(O1) til blandet byområde(C3). Den bydelscenter ramme der i dag er beliggende på Solvang Centret grunden skal ligeledes flyttes til ny placering ved Røde Mellevej. Endeligt vil der skulle laves ny lokalplan for området.

Kommune- og lokalplanproces påbegyndes efter politisk vedtagelse af nærværende indstilling.

Når planprocessen er afsluttet, kan flytning af fritidshjem og salg af byggegrunde gennemføres. Den nærmere proces afhænger af behovene for nye institutioner.

ØKONOMI

Gennemførelsen af udviklingsplanens etape 2A og 2B er afhængig af tilførsel af midler.

Etape 2A

Finansieringen til hhv. en helhedsrenovering af Solvang Bibliotek eller opførelse af kvarterhus forventes at udgøre 6-8 mio. kr. eller 45 mio. kr.

Anlægsudgiften til Urbanpladsen forventes at udgøre 6,6 mio. kr. Hertil kommer øgede driftsudgifter på 0,1 mio. kr./år.

Anlægsudgiften til opgradering af Urmagerstien forventes at udgøre 8,6 mio. kr. Hertil kommer øgede driftsudgifter på 0,1 mio. kr./år.

Ungdomsboliger og evt. offentlig funktion vil afstedkomme tilførsel af midler til grundkapital til ungdomsboliger og køb af ejerlejlighed til offentlig funktion, såfremt der findes et behov.

Etape 2B

Det er en forudsætning for salget af grunde til nybyggeri, at fritidshjem og parkeringspladser flyttes og boldbanearealet reduceres.

Såfremt fritidshjemmene genopføres i samme størrelse som i dag, forventes det at have en samlet anlægsudgift på ca. 40 mio. kr. Udgifterne kan dog blive mindre hvis Børne- og Ungdomsforvaltningens kapacitetsbehov bliver reduceret som følge af folkeskolereformen.

Dyvekeskolens parkeringspladser flyttes til et nyt sted i nærområdet. Et bud på et sådant kunne være en parkeringskælder under fremtidigt byggeri på Solvang Centret grunden. Anlægsudgiften hertil vil udgøre ca. 8 mio. kr.

Som udgangspunkt skal provenu fra grundsalget af matr. nr. 1745 og 2306, Sundbyvester, tilgå kassen. Dog kan det i forbindelse med Budget 2016 besluttes, at provenu i stedet skal anvendes som medfinansiering af merudgifter forbundet med udviklingsplanen. Denne mulighed vil blive indarbejdet i budgetnotatet vedr. udviklingsplanen for Urbanplanen forud for Budget 2016.

Indtægten ved salg af den samlede byggeret kan først estimeres, når den endelige disponering af arealet er fastlagt.

Samlede initiativer i udviklingsplanens Etape 2

Etape/Initiativ	Forvaltning	pris
2A: Helhedsrenovering eller flytning til nyt Kvarterhus af Solvang Bibliotek	Kultur- og Fritidsforvaltningen	Helhedsrenovering Anlæg: 6-8 mio. kr. Drift: Ukendt Flytning til Kvarterhus Anlæg: 45 mio. kr. Drift: 4 mio. kr./år
2A: Urbanpladsen og Urmagerstien	Teknik- og Miljøforvaltningen	Urbanpladsen: Anlæg: 6,6 mio. kr. Drift: 0,1 mio. kr./år Urmagerstien: Anlæg 8,6 mio. kr. Drift: 0,1 mio. kr./år
2B: Nyt kvarter i Urbanplanen	Teknik- og Miljøforvaltningen, Børne- og Ungdomsforvaltningen og Økonomiforvaltningen	Genopførelse af fritidshjem: Anlæg: 40 mio. kr. Flytning af parkeringspladser: Anlæg: 8 mio. kr. Drift: 0,1 mio. kr./år

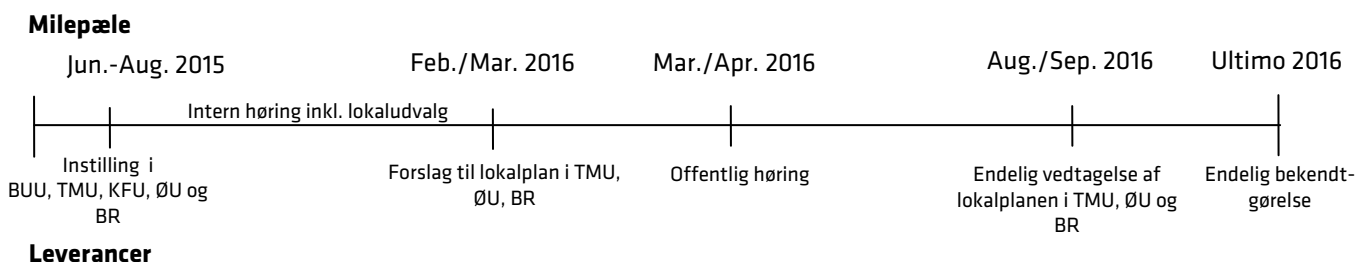
TIDSPLAN

Der er allerede igangsat lokalplanproces for Solvang Centret grunden, som forventes afsluttet i maj 2016, således at byggetomten på Solvang Centret grunden ikke skal stå for længe uden nybyggeri. Som del af denne lokalplan indgår Etagebyggeriet med mulighed for offentlige funktioner i stueplanet.

Lokalplanproces igangsættes for resterende arealer som udviklingsplanen dækker, herunder Urmagerstien, Urbanpladsen, Solvang Bibliotek og nyt kvarter syd for Urmagerstien efter behandling af indstillingen og budget 2016.

Der tages i tidsplanen udgangspunkt i, at tværgående kommunal proces omkring disponering af arealet syd for Urmagerstien kan gennemføres i perioden fra september 2015 – februar 2016.

Oversigt over lokalplanproces for etape 2





31. juli 2015

Helhedsgenopretning og støjreducerende asfalt på Englandsvej



Eksekveringsparat?

	JA/ NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Bydel
Amager Vest

Lokalitet/Adresse
Englandsvej

Baggrund

Politik for Udsatte Byområder udpeger seks udsatte byområder i København herunder Amager-Sundby. Trafikstøj og nedslidt infrastruktur er udbredt i de udsatte byområder, hvilket betyder, at borgerne i områderne ikke får ro til søvn og hvile, og at omgivelserne virker forsømte og nedprioriterede. Københavns Kommune ønsker at forbedre rammerne for øget livskvalitet for borgere i de udsatte byområder.

Indhold

Dette budgetønske omhandler helhedsgenopretning, støjreducerende asfalt og begrønning på Englandsvej. Strækningen er valgt, fordi den ligger i et udsat byområde, er i dårlig stand, har stor trafikbelastning og et højt antal af støjbelastede boliger.

Der kan i budgetønsket vælges mellem to scenarier, henholdsvis en genopretning af kørebaner og en helhedsgenopretning.

Scenario 1. Genopretning af kørebaner

Kørebanerne genoprettes med støjreducerende asfalt. Samtidig genoprettes afvanding og signalanlæg, og der begrønnes i forbindelse med genopretningen.

Scenario 2. Helhedsgenopretning

Udover de elementer, der indgår i genopretning af kørebaner, genoprettes cykelstier og fortove.

Helhedsgenopretning er økonomisk fordelagtig, idet der i forbindelse med anlægsarbejder anvendes omkring 10 % af de samlede udgifter til byggeplads, afspærringer og trafikafviklingen i anlægsperioden. Helhedsgenopretning medfører derfor, at disse udgifter reduceres, da cykelstier og fortove genoprettes samtidig med genopretningen af kørebaner.

Helhedsgenopretning er derudover hensigtsmæssig, fordi de færdige strækninger ikke har behov for større vedligehold i op til 15 år efter. Det har en positiv effekt for borgere og naboer, som undgår gentagne fremkommelighedsgener i forbindelse med afspærringer og vejarbejder.

Begge scenarier indeholder følgende tiltag:

Afvanding

For at sikre et godt og holdbart resultat er det afgørende, at fundamentet er i orden. Derfor skal alle beskadigede rendestensbrønde og dertil hørende kloakker genoprettes inden udlægning af ny asfalt. Det er derfor nødvendigt som minimum at foretage genopretning af afvandingen, hvis genopretning af kørebanerne skal udføres på forsvarlig vis.

Signalanlæg

Styringen af Københavns signalanlæg er nu på plads, og der mangler kun et mindre antal trafikstyringer med meget driftskrævende spoledetektorer i vejbane, som skal omlægges til video, radar eller alternativt fjernes. Der resterer dog stadig ca. 145 signalanlæg med ældre glødepæresignaler, som er på vej ud af markedet. En fuld overgang til strømbesparende LED-signaler er derfor nødvendig og også ønskværdig grundet lavere CO₂-udledning.

Begrønning

Bylivsregnskabet viser, at københavnere sætter stor pris på byens grønne rum og ønsker sig endnu mere grønt og flere træer i byen. Der er en klar økonomisk og tidsmæssig besparelse ved at planlægge og plante træer i forbindelse med genopretningen.

Fremkommelighed

Fremkommelighedsgener under anlægsarbejdet kan reduceres, hvis selve asfaltudlægningen udelukkende sker ved brug af nat- og/eller weekendarbejde. Eftersom der er støj forbundet med udlægning af asfalt, skal hensynet til fremkommelighed afvejes i forhold til hvor mange borgere, der får forstyrret deres nattesøvn.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, se risikovurdering.

Overordnede målsætninger og effekter

Indsatsen forventes at skabe forbedret livskvalitet for borgerne, da den sundhedsskadelige trafikstøj nedbringes. Samtidig øges trafiksikkerheden, ligesom de genoprettede strækninger giver et løft til både vejnettet og byrummet. Den type støjreducerende slidlag, der normalt anvendes i Københavns Kommune, har en gennemsnitlig støjreduktion på 1,5 dB over hele dens levetid på ca. 12 år. Denne støjreduktion svarer til, at ca. 30 % af trafikken fjernes fra vejen, hvilket udgør en mærkbar ændring. 1.784 boliger er belastet af trafikstøj fra strækningen. Ca. 3.200 borgere vil derfor opleve en mærkbar støjreduktion fra vejtrafikken, hvis der udlægges støjreducerende asfalt.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Genopretning af infrastrukturen	- Sikrer fremkommelighed. - Øget trafiksikkerhed.
Støjreducerende asfalt	- Støjreduktion mindsker risiko for stress og bidrager dermed til at forbedre helbred og livskvalitet. Forskning viser, at langvarig støjrelateret stress kan føre til forhøjet blodtryk og hjertekarsygdomme.
Afvanding	- Velfungerende vejbrønde fjerner vand på cykelstier og kørebaner, hvilket forbedrer fremkommelighed og komfort. - Velfungerende vejbrønde reducerer velfungerende brønde omfanget af rotteproblemer og oversvømmede kældre ved skybrud.
Signalanlæg	- Sikrer fremkommelighed. - Højere sikkerhed.
Begrønning	- Træerne fungerer som luftrensere, og i forbindelse med klimaforandringerne er det bevist, at træerne er med til at køle den varme by, skabe fordampning. - Træerne øger den biologiske mangfoldighed og i giver den enkelte borger en bedre oplevelse af byen.
Beskæftigelseseffekt - Genopretning (34,8 mio. kr.) - Helhedsgenopretning (47,5 mio. kr.)	41,8 årsværk 57,0 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

Økonomi

Scenarie 1. Genopretning af kørebaner

Genopretningen af kørebaner med støjreducerende asfalt og genopretning af afvanding har estimerede anlægsudgifter på i alt 34,8 mio. kr. i 2016-2017 inklusiv signalanlæg, begrønning samt nat- og/eller weekendarbejde. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,055 mio. kr. årligt fra 2017 og frem til pleje af træer. Projektet forventes ibrugtaget december 2016.

Scenarie 2. Helhedsgenopretning

Helhedsgenopretningen med støjreducerende asfalt har estimerede anlægsudgifter på i alt 47,5 mio. kr. inklusiv genopretning af afvanding, signalanlæg, begrønning, samt nat- og/eller weekendarbejde. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,055 mio. kr. årligt fra 2017 og frem til pleje af træer. Projektet forventes ibrugtaget december 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	Anlæg 2016-2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2017
Scenarie 1. Genopretning af kørebaner	34.780	55
- Kørebaner og afvanding	25.400	
- Nat- og/eller weekendarbejde	5.700	
- Begrønning	1.680	55
- Signalanlæg	2.000	
Scenarie 2. Helhedsgenopretning	47.480	55
- Helhedsgenopretning	38.100	
- Nat- og/eller weekendarbejde	5.700	
- Begrønning	1.680	55
- Signalanlæg	2.000	

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger

Det forventes, at der ved udførelse af nærværende opgave kan stilles krav om, at den private leverandør skal beskæftige praktikanter.

Risikovurdering

Projektet vurderes at være et ukompliceret anlægsprojekt. Derfor afsættes der jf. anlægsanalysen og initiativer som følge heraf 5 % af anlægssummen til uforudsete udgifter. Projektet skal koordineres med andre større anlægsprojekter, hvilket kan have indflydelse på tidsplanen.

I budgetteringen er forudsat, at det kun er de nedslidte dele af afvandingen, cykelstierne og fortovene på strækningen, der genoprettes. Der er således ikke budgetteret med en fuldkommen genopretning af alle elementer men med en andel, der svarer til det gennemsnitlige genopretningsbehov for de respektive vejelementer. Størrelsen er baseret på de erfaringer, som Teknik- og Miljøforvaltningen har oparbejdet i forbindelse med genopretning af vejområdet med det sigte at afsætte tilstrækkelige midler til uforudseelige udgifter. Der er budgetteret med afvigelser i mængderne af genopretningstrængende vejelementer.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Scenarie 1. Genopretning af kørebaner

Genopretning af kørebaner med støjreducerende asfalt og genopretning af afvanding har estimerede anlægsudgifter på i alt 34,8 mio. kr. i 2016 inklusiv signalanlæg, begrønning samt nat- og/eller weekendarbejde. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,055 mio. kr. årligt fra 2017 og frem til pleje af træer.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter: Genopretning af kørebaner

(1.000 kr. – 2016 p/1)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Kørebaner og afvanding		25.400				25.400	25.400*
- Begrønning (22 træer)		1.680				1.680	1.680*
- Signalanlæg		2.000				2.000	2.000*
- Nat- og/eller weekendarbejde		5.700				5.700	5.700*
Anlægsudgifter i alt		34.780				34.780	34.780*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Pleje af træer				55	55	110	
Afledte serviceudgifter i alt				55	55	110	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i april 2016 og ibrugtaget i december 2016.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	April 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2016

Scenario 2. Helhedsgenopretning

Helhedsgenopretningen med støjreducerende asfalt har estimerede anlægsudgifter på i alt 47,5 mio. kr. inklusiv genopretning af afvanding, signalanlæg, begrønning, samt nat- og/eller weekendarbejde. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,055 mio. kr. årligt fra 2017 og frem til pleje af træer.

Tabel 5. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter: Helhedsgenopretning

(1.000 kr. – 2016 p/1)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Helhedsgenopretning		18.100	20.000			38.100	38.100*
- Begrønning (22 træer)			1.680			1.680	1.680*
- Signalanlæg		2.000				2.000	2.000*
- Nat- og/eller weekendarbejde			3.900			3.900	3.900*
Anlægsudgifter i alt		20.100	25.580			47.480	47.480*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Pleje af træer				55	55	110	
Afledte serviceudgifter i alt				55	55	110	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i april 2016 og ibrugtaget i december 2017.

Tabel 6. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	April 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2017

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere bevilget anlægsmidler til helhedsgenopretning eller udlægning af støjreducerende asfalt på den pågældende strækning. Der er dog tidligere afsat midler til genopretning af andre kørebaner, afvanding, fortove, cykelstier og signalanlæg i forbindelse med genopretningsprogrammet ”Et løft til vejene”.

Tabel 7. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015
Genopretningsrammen 2016	18.443			
Budgetaftale 2013		33.000		
Budgetaftale 2014			68.200	
Budgetaftale 2015				34.000
Overførselssagen 2014-2015				1.000
Afsatte midler i alt	18.443	33.000	68.200	35.000

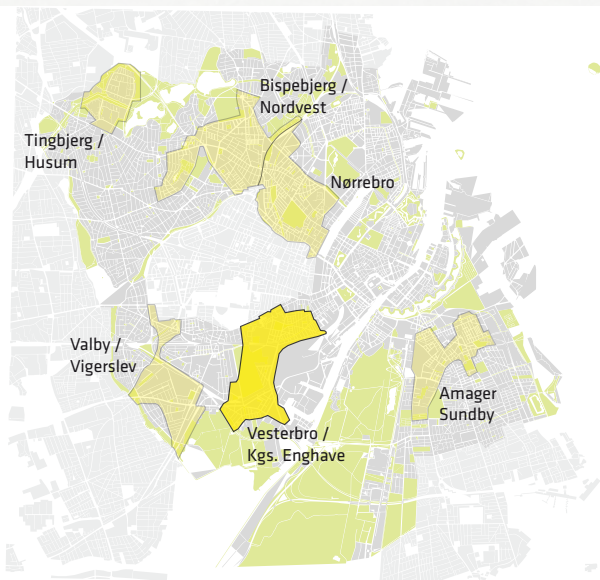
Henvisninger

Behovet for genopretning er beskrevet i pjecen ”Et løft til vejene - Genopretningsprogram og skybrudssikring af infrastrukturen i København 2015-2022”.

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/831_4nPFctbUTn.pdf

Behovet for at reducere vejtrafikstøj er beskrevet i pjecen ”Handlingsplan for vejtrafikstøj – Københavns Kommune 2013-2018”:

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1128_Crpyl17u46.pdf



UDVIKLINGSPLAN
DET UDSATTE BYOMRÅDE
VESTERBRO/KGS. ENGHAVE

**"DET GAMLE"
SYDHAVNEN**

KØBENHAVNS KOMMUNE

2015

REVIDERET 30. JULI 2015

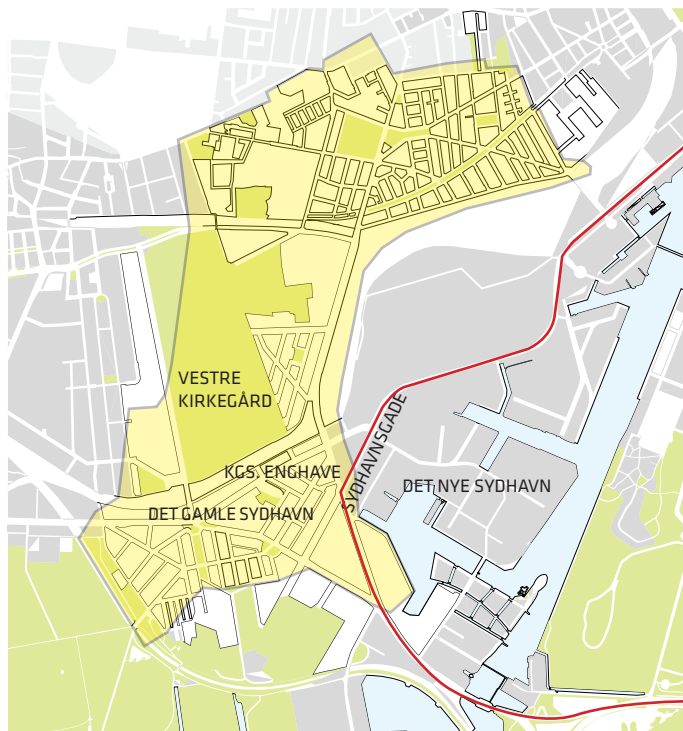
UDVIKLINGSPLAN FOR DET GAMLE SYDHAVNEN

FORMÅL

Det gamle Sydhavnen er en del af Vesterbro/Kgs. Enghave, som udgør et af seks udsatte byområder udpeget i Københavns Kommunes Politik for udsatte byområder. Samtidig arbejdes med området ved Vestre Kirkegård/Sjælør Boulevard beliggende i Valby.

Politik for udsatte byområder sigter mod at løfte de udsatte områder til københavnniveau inden 2020. Det skal ske gennem en koordineret indsats på tværs af kommunens syv forvaltninger – i samarbejde med den almene boligsektor og andre relevante parter. Målet er at skabe lige muligheder for byens borgere gennem øget uddannelse, beskæftigelse og tryghed, jf. også Københavnerfortællingens vision om livskvalitet og vækst.

Udviklingsplanen for Det gamle Sydhavnen indeholder initiativer, der i samspil med den kommende områdefornyelse, skal bidrage til at løfte området og skabe en bedre sammenhæng mellem det gamle Sydhavnen i Kgs. Enghave og det nye Sydhavn i byudviklingsområdet på holmene. Initiativerne skal ses i sammenhæng med den kommunale kernerdrift, igangværende indsatser og de almene boligorganisationers investeringer i området. Gennem et tæt og forpligtende samarbejde opnås størst mulig udnyttelse og effekt af forskellige parter investeringer i fysiske og sociale indsatser.



AFTALER MED DE ALMENE BOLIGORGANISATIONER

De almene boligorganisationer står for betydelige investeringer i de udsatte almene boligområder. Der er behov for, at kommunen ligeledes investerer i at understøtte sammenhængen med den omgivende by. Udviklingsplanens initiativer bidrager til at skabe sammenhæng mellem almene og kommunale investeringer i området.

Initiativaftale

En række almene boligorganisationer og Københavns Kommune har indgået en gensidigt forpligtende initiativaftale om fælles tiltag og initiativer i det udsatte byområde. Aftalen omfatter bl.a. optimering af boligorganisationernes ejendomsdrift, et styrket samarbejde om 18+ på tværs af forvaltningerne og samarbejde om at styrke beboersammensætningen, fremme af uddannelse og beskæftigelse og forbedring af infrastrukturen.

Fysisk helhedsplan

Boligafdelingerne under AAB og AKB København på Sjælør Boulevard har igennem Landsbyggefonden fået bevilget samlet 400 mio. kr. til renovering. AKB København og 3B er yderligere i gang med at udvikle fysiske helhedsplaner for Frederiksholms Karré 8, 15, 18, Grønnegården og Tranehavegård. Derudover har kommunen støttet et energidemonstrationsprojekt i Frederiksholms karré 15 (AKB København).

Boligsociale helhedsplaner

Boligorganisationerne AKB København og 3B har igangsat en boligsocial helhedsplan der omfatter i alt 22 afdelinger i Kgs. Enghave. AAB, AKB København og 3B har en helhedsplan for afdelingerne omkring Sjælør Boulevard. Helhedsplanerne samarbejder med kommunen om fælles mål og faglig udvikling med fokus på børn, unge og familier, udsatte grupper, uddannelse, beskæftigelse og erhverv samt sundhed. Helhedsplanernes aktiviteter bygger bro til kommunens sociale, fritids- og kulturtilbud og det organiserede fritidsliv. Helhedsplanerne er i drift 2013-2016 med en samlet økonomi på 25,3 mio. kr. Allerede igangsatte initiativer fra tidligere udviklingsplaner

Partnerskabsaftale med AKB København

Områdefornyelse Sydhavnen og AKB København har indgået et forpligtende samarbejde, der skal sikre et bredt løft af Frederiksholm, der udgør 2.760 boliger. Parterne har forpligtet sig til en række indsatser, der sigter mod at løfte boligkvaliteten, mindske energiforbruget, skabe lejlighedssammenlægninger og studenteboliger, udvikle de grønne områder i Scandiagade og omkring Ellebjerg Skole, etablere et koordinationsforum og skabe et markant løft af byrum og handelsliv på Borgbjergsvej.

UDFORDRINGER

Små boliger og udsatte borgere

Det gamle Sydhavn er kendetegnet ved en overvægt af små boliger med behov for renovering, modernisering og fremtidssikring. Der bor færre børnefamilier og langt flere enlige end i København som helhed. Andelen af arbejdsløse er højere, uddannelsesniveaulet er lavere og der er flere med lav indtægt. Samtidig er der relativt mange beboere med misbrugsproblemer.

Markant kontrast mellem det nye og det gamle Sydhavn

Der er markant forskel på boligmasse og beboersammensætning mellem det gamle Sydhavn og de nye byudviklingsområder på Sluseholmen, Havneholmen og Teglnholmen, som det ses af grafikken nedenfor (Fig. 1). Naboområderne er også rent fysisk adskilt af den stærkt trafikerede Sydhavnsgade. Den trafikale barriere betyder, at der i dag er begrænset interaktion mellem naboområderne, og det medvirker til at forøge den sociale isolation af den gamle del af Sydhavnen.

Tilbagegang for handelslivet

På trods af en forholdsvis høj befolkningstæthed oplever det gamle Sydhavn tilbagegang i butikslivet. Meget tyder på at finanskrisen satte gang i en ond cirkel, hvor flere og flere butikker lukker og beboerne lægger en større og større del af deres købekraft udenfor kvarteret. Tomme erhvervslejemål skæmmer bybilledet, mindsker færdslen og trygheden og gør området mindre attraktivt for beboere og potentielle tilflyttere.

Trafik og byrum

Områdets gader og byrum er præget af store mængder gennemkørende trafik og fremtræder ofte mennesketomme og nedslidte. Dette er med til at skabe utryghed og gør området mindre attraktivt for beboere og besøgende.

Forskelle på det gamle Sydhavnen, det nye Sydhavnen og København generelt

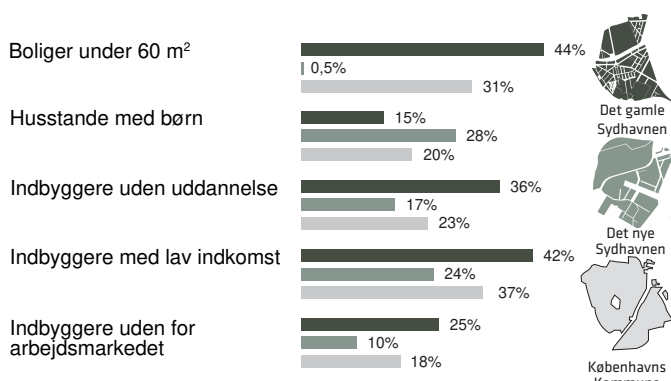


Fig. 1: Sydhavnsgade repræsenterer ikke kun en fysisk barriere, men tegner også en skillelinje med væsentlige forskelle i boligudbud, antallet af børnefamilier, uddannelsesniveau, tilknytning til arbejdsmarkedet og indkomst(2011).

POTENTIALER OG LØSNINGER

Områdefornyelse, fysisk løft og nye aktiviteter

Det gamle Sydhavnen har en bystruktur, der fremstår arkitektonisk helstøbt. Bygningerne er af høj arkitektonisk kvalitet og mange små boliger har gode muligheder for at tiltrække flere studerende. Det vil fremme livskvaliteten, bokvaliteten og bomiljøet i området, hvis de planlagte renoveringer af almene boliger og kulturfaciliteter kombineres med uderumsforbedringer. En omdannelse af Scandiagade til parkstrøg med aktiviteter kan tilføre området motions- og opholdsmuligheder og samtidig understøtte lokalt erhvervsliv og tiltrække besøgende. Den kommende områdefornyelse skal bidrage til at skabe synergi mellem de kommunale, private og almene investeringer samt sikre lokal inddragelse i den videre udvikling af Sydhavnen.

Bedre trafikale forbindelser og grønne byrum

Byudviklingsområderne Carlsberg og det nye Sydhavn tilfører mange boliger, uddannelses- og arbejdspladser i områder, der grænser op til det gamle Sydhavn. Den kommende metrolinje vil få stor betydning for det gamle Sydhavn og skabe sammenhæng til resten af byen. Bedre grønne byrum og parker, bedre forbindelser for bløde trafikanter og på tværs af Sydhavnsgade samt nye åbne passager gennem Vestre Kirkegård kan bidrage til at skabe bedre rekreative arealer samt større fysisk og social sammenhæng på tværs af byområderne i Sydhavnen.

Boligsocialt samarbejde om børn, unge og udsatte grupper

I det gamle Sydhavn er der en tradition for social rummelighed og for at beboerne tager ansvar for hinanden. Der er et udbygget samarbejde mellem kommunens forvaltninger og de boligsociale helhedsplaner. Parterne udvikler i fællesskab løsninger tæt på og sammen med borgerne. Det er afgørende at fastholde det boligsociale samarbejde for at understøtte en positiv udvikling i livsmulighederne for beboerne Sydhavnen – og i de udsatte byområder generelt.

Områdefornyelsen Sydhavnen

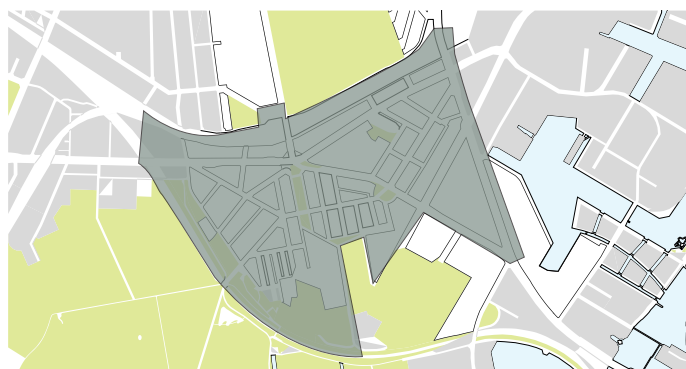


Fig. 2: Områdefornyelsen dækker hovedparten af det gamle Sydhavnen, Kgs. Enghave, og fungerer fra år 2015-2020.

INITIATIVER I DET GAMLE SYDHAVNEN

1. Forbindelse over Sydhavnsgade

Som vedtaget i Budget 15 skal mulighederne for fondsstøtte til en eventuel forbindelse over Sydhavnsgade undersøges. COWI, finansieret af Realdania, er pt. i gang med at analysere afledte effekter af en evt. bro. Materialet skal bruges til dialog med fonde. Frem mod sommer forventes det afklaret om det på den måde lykkes at skaffe ekstern finansiering (120 mio. kr.). Dette kan betyde, at der til budget 16 vil blive ansøgt om evt. følgeomkostninger.



PÅ KORTET OVENFOR SES UDVIKLINGSPLANENS INITIATIVER

2. Aktivitetspark i Scandiagade

AKB København har med støtte fra Realdania udviklet et koncept for omdannelse af Scandiagade til aktivitetspark med fokus på samvær, og motion, ophold, natur og klimasikring. Dermed skabes attraktive møde- og opholdssteder for en mangfoldighed af beboere og besøgende, der mindsker barrieren mellem det gamle og det nye Sydhavn.

i 1.000 kr.	2016	2017	2018	2019	2019+	I alt
Anlæg	1.000	6.125	-	-	-	7.125
Drift	-	-	800	800	800	-

(Teknik- og Miljøforvaltningen)

3. Åbning af Vestre Kirkegård

Med nye inviterende åbninger til den i dag aflukkede Vestre Kirkegård kan det naturskønne område blive et større aktiv for omverdenen. Nye pladser og funktioner på kirkegården vil sikre en bedre sammenhæng og skabe mere tilgængelighed mellem byområderne. Der ønskes midler til en handlingsplan, der skal konkretisere projektet.

i 1.000 kr.	2016	2017	2018	2019	2019+	I alt
Anlæg	1.000	-	-	-	-	1.000
Drift	-	-	-	-	-	-

(Teknik- og Miljøforvaltningen)

4. Borgbjergsvej

Sydhavnens centrale handelsgade, Borgbjergsvej, skal have et fysisk løft, der giver gaden en grøn identitet og understøtter det hårdt pressede handelsliv. Gaden skal gøre til en destination for handlende og omformes til et samlet grønt byrumsforløb af høj æstetisk kvalitet, der kan skabe sammenhæng i Sydhavnen og et centrum for kvarterets handlende, unge og børnefamilier. Projektet finansieres med yderligere 4 mio. kr. af Områdefornyelse Sydhavnen og skal spille tæt sammen med Sydhavnens kvartermanagerindsats

i 1.000 kr.	2016	2017	2018	2019	2019+	I alt
Anlæg	2.000	2.000	15.500	5.500	-	25.000
Drift	-	-	600	900	900	-

(Teknik- og Miljøforvaltningen)

BYDÆKKENDE INITIATIVER

Boligsocialt løft af udsatte byområder

Den boligsociale indsats er afgørende for at løfte byens udsatte områder. Som et tværgående budgetønske, der dækker udsatte byområder i hele byen, ønskes midler til kommunal medfinansiering af boligsociale helhedsplaner og evidensbaseret opfølgning på indsatser i udsatte byområder.

i 1.000 kr.	2016	2017	2018	2019	2019+	I alt
Anlæg	3.600	12.650	9.950	-	-	26.200
Drift	1.150	1.000	250	250	250	2.650

(Teknik- og Miljøforvaltningen)

ALLEREDE VEDTAGNE INITIATIVER I UDVIKLINGSPLAN

Budget 2014

- Områdefornyelsen 'Sydhavnen' (MBBL + overførselssag 2014)
- Realdania-finansieret analyse (COWI) af mulighed for en forbindelse over Sydhavnsgade.
- Unge i uddannelse – koordinator til etablering af praktikpladser mv. (MBBL-pulje)
- Udvikling af Karens Minde Kulturhus (etape 1) (Budget 2014)
- Renovering af Kvartershuset Borgbjergsvej (Budget 2014)
- Fortsættelse af SydhavnCompagniets arbejde (Budget 2014)
- Støjreducerende asfalt på Sydhavnsgade, Borgbjergsvej og Enghavevej (Budget 2014)



Aktivitetspark i Scandiagade (kommunal medfinansiering)



Baggrund

Den ældre del af Sydhavnen fremstår nedslidt, og Scandiagade er i dag en uindbydende, øde og lukket gade, som primært benyttes af hundeluftere. Det er et udbredt og lokalt forankret ønske, at en del af Scandiagade mellem Sydhavnsgade og Borgmester Christiansens Gade omdannes til en aktivitetspark.

Anlægget ønskes gennemført samtidig med, at gaden omdannes til forsinkelses- og skybrudsgade med en kapacitet på minimum 1.500 m³. Såfremt der ikke bevilges kommunale anlægsmidler til byrumsforbedringer, gennemføres skybrudssikringen alligevel som rene skybrudsløsninger uden byrumsforbedringer.

Indhold

Budgetønsket er en del af udviklingsplanen for det udsatte byområde Vesterbro/Kgs. Enghave og omhandler en aktivitetspark i Scandiagade. Der ønskes etableret en aktivitetspark i Scandiagade, som skal samtænkes med, at Scandiagade er prioriteret som forsinkelses- og skybrudsvej med anlægsstart i 2016 (KV78 Scandiagade). Projektet skal bidrage til Københavns Kommunes målsætninger om at være en grøn by med høj livskvalitet, samt til skybrudssikring.

Scandiagade er en vigtig forbindelse mellem det gamle og det nye Sydhavnen. Scandiagade skal derfor gøres til en rekreativ attraktion for hele Sydhavnen og fungere som et naturligt grønt strøg til den kommende metrostation på Mozarts Plads. Aktivitetsparken skal åbne Scandiagade op imod bl.a. Aalborg Universitet København og have funktioner, der tiltrækker brugere fra det nye Sydhavn til kvarteret. Projektet skal ligeledes bidrage til at åbne området mod det tilgrænsende erhvervsområde, Industritrekanten, mellem Borgmester Christiansens Gade og Sydhavnsgade.

Den overordnede risikovurdering er, at projektet er kompliceret, se risikovurdering.

31. juli 2015

Eksekveringsparat?

	JA/ NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

Bydel
Vesterbro/Kgs. Enghave

Lokalitet/Adresse
Scandiagade mellem Sydhavnsgade og Borgmester Christiansens Gade

Overordnede målsætninger og effekter

Budgetnotatet understøtter Københavns Kommunes Politik for Udsatte Byområder, hvor det er besluttet, at der skal udarbejdes udviklingsplaner for kommunens udsatte byområder. Omdannelsen af Scandiagade skal bidrage til øget livskvalitet, byliv og velfærd og har en lang række afledte effekter:

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Skybrudsplan	- Skybruds- og byrumsfunktioner samles i et anlægsprojekt. - Mindre risiko for oversvømmelse i forbindelse med skybrud.
Aktivitetspark	- Øget byliv og identitet i Sydhavnen. - Fysisk og visuelt løft af et byrum i en udsat del af København, der vil binde de nye og gamle dele af Sydhavnen sammen. - Øget biodiversitet og bedre naturoplevelse i området igennem naturlig beplantning i aktivitetsparken og lokal håndtering af regnvand. - Mulighed for at dyrke motion i nærmiljøet, der kan føre til bedre sundhed og øget fællesskab. Mozarts Plads lukkes i fem år under metrobyggeriet, hvor parken i Scandiagade kan give opholdsmulighed for pladSENS brugere i byggeperioden.
Borgerdialog	- Sydhavnens borgere involveres via Områdefornyelse Sydhavnen i alle faser i projektet og får dermed indflydelse på dets udformning. - Samarbejdet med AKB, øvrige borgere og erhverv i området vil give forøget medejerskab for både processen og den endelige park.
Beskæftigelseeffekt - Kommunal finansiering (7,1 mio. kr.) - Inklusiv medfinansiering (14,0 mio. kr.)	8,6 årsværk 16,8 årsværk

Note: Beskæftigelseeffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 14,0 mio. kr., hvoraf der ansøges om 7,1 mio. kr. i dette budgetnotat. Teknik- og Miljøforvaltningen og Boligselskabet AKB København har i fællesskab sikret delvis finansiering på i alt 7,8 mio. kr. inklusiv fondsmoms (0,9 mio. kr.) til etablering af aktivitetsparken i Scandiagade. Medfinansieringen kommer fra Områdefornyelsen (2,5 mio. kr.), Friluftsrådet (0,3 mio. kr.) og R98 Fonden (5,0 mio. kr.), såfremt der afsættes finansiering ved forhandlingerne om budget 2016. Fondsmomsen på 0,9 mio. kr. skal dækkes af de ansøgte midler.

Den kommunale medfinansiering af projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 7,1 mio. kr. inklusiv fondsmoms i perioden 2016-2017. Der skal, som en konsekvens af anlægsprojektet, tilføres afledte driftsudgifter på 0,8 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	Anlæg 2016-2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018
Scandiagade	7.125	800

I forbindelse med skybrudstiltaget på Scandiagade har Teknik- og Miljøforvaltningen afholdt møde med HOFOR og indsendt ansøgning til Forsyningssekretariatet. Der er søgt om en samlet bevilling på 10,0 mio. kr. til etablering af et kombineret forsinkelsesanlæg på overfladen og en rørløsning, der leder vandet under Sydhavnsvej og ud i havnen i forbindelse med anlæggelse af parken. Såfremt der ikke bevilges kommunale anlægskroner til byrumsforbedringer, gennemføres skybrudssikringen alligevel som rene skybrudsløsninger uden byrumsforbedringer.

Risikovurdering

Projektet vurderes at være et kompliceret anlægsprojekt. Da der på nuværende tidspunkt er en del uafklarede forhold, som kan påvirke projektets tidsplan og økonomi, afsættes der som følge heraf 15 % af anlægssummen til uforudsete udgifter, jf. anlægsanalysen og initiativer.

De væsentligste risici i projektet ligger i at få afklaret forholdene om klimasikring, eventuel bro over Sydhavnsgade samt overtagelse af arealer fra grundejerne, der tilkendegiver opbakning til projektet.

Det anbefales, at den planlagte bro over Sydhavnsgade koordineres med aktivitetsparken i Scandiagade for at skabe sammenhæng mellem de fysiske anlæg. Der er endnu ikke truffet beslutning om broen, men hvis der træffes en beslutning, skal aktivitetsparken tilpasses broforløbet. Aktivitetsparken kan medvirke til at tiltrække investorer og realisere planerne om broforbindelsen.

Scandiagade er en privat fællesvej. Ejerforholdene kan have betydning for projektets gennemførelse, da en eventuel overdragelse på nuværende tidspunkt ikke er afklaret. Projektområdet er opdelt, hvor Københavns Kommune ejer 2/3 af arealet, mens teglværket Wewers A/S ejer den resterende 1/3. Wewer har udtrykt støtte til projektet, og Københavns Kommune er aktuelt i gang med at afklare de juridiske procedurer for overdragelse af arealet.

Da R98 Fonden og Friluftsrådet kræver kommunal finansiering for at medfinansiere projektet, kan deres tilsagn først udbetales, når der er opnået kommunale finansiering. Der kan være risiko for at finansieringen bortfalder, hvis ikke den kommunale finansiering afsættes i forbindelse med budget 2016.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Den kommunale medfinansiering af projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 7,1 mio. kr. inklusive fondsmoms i perioden 2016-2017.

Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,8 mio. kr. årligt fra 2018 og frem.

Den samlede anlægsudgift for aktivitetsparken er 14,0 mio. kr., heraf kan 7,8 mio. kr. finansieres på følgende måde: Områdefornyelsen bidrager med 2,5 mio. kr., R98 Fonden bidrager med 5,0 mio. kr. og Friluftsrådet bidrager med 0,3 mio. kr. Der skal dog fratrækkes fondsmoms på 17,5 % af midlerne fra de to fonde, hvorfor den reelle medfinansiering fra fonde og Områdefornyelsen er 6,9 mio. kr. Der ønskes derfor 7,1 mio. kr., som indeholder dækning af fondsmoms, så den samlede anlægsudgift på 14,0 mio. kr. er fuldt dækket. Projektets forberedelse frem mod frigivelse af anlægsbevillingen primo 2016 finansieres af Områdefornyelse Sydhavnens medfinansiering til projektet.

Udgifter til skybrudstiltaget, der finansieres via vandtaksterne, forventes at udgøre 10 mio. kr. til en kombineret overflade og rørløsning. Finansieringen vil ske gennem et medfinansieringsprojekt mellem Københavns Kommune og HOFOR.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2015	2016	2017	2018		I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Fondsmoms			900			900	
- Projektering		1.000	800			1.800	1.000*
- Udførelse			4.425			4.425	
Anlægsudgifter i alt		1.000	6.125			7.125	1.000*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift				800		800	
Afledte serviceudgifter i alt				800		800	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i marts 2017 og ibrugtaget i december 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	November 2016
Anlægsarbejdet forventes igangsat	Marts 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2017

Henvisninger

Idéen til projektet kommer fra AKB København, der i samarbejde med Realdania i 2013 har udviklet en samlet projektplan for en aktivitetspark i Scandiagade, ”Bypark for sydhavnerne”:

http://www.kabbolig.dk/Files/Filer/Nyhedsbreve/KABnyt/Pr%C3%A6sentation%20Scandiagade%20A3_Komplet_lowres.pdf



Foranalyse og handlingsplan for åbning af Vestre Kirkegård

31. juli 2015



Baggrund

Vestre Kirkegård ligger i dag som et centralt grønt åndehul, men kirkegården virker også lukket og udgør en barriere mellem byområderne Vesterbro, Bavnehøj, Kongens Enghave, Carlsberg og Valby.

Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet en langsigtet strategisk udviklingsplan for Vestre Kirkegård, som forventes behandlet i Teknik- og Miljøudvalget den 24. august 2015. Udviklingsplanen handler om at gøre kirkegården mere tilgængelig for lokale borgere samt øge kirkegårdens attraktionsværdi i nærområdet og indeholder bl.a. forslag om åbning af kirkegården mod omverdenen samt nye rekreative tiltag.

Indhold

Budgetønsket er en del af udviklingsplanen for det udsatte byområde Vesterbro/Kgs. Enghave.

Udviklingsplanen for Vestre Kirkegård indeholder retningslinjer for nye indgange med tilhørende nye pladser, revitalisering af eksisterende indgange samt en række strategiske forslag/indsatsområder til styrkelse af bl.a. kirkegårdens landskabsarkitektoniske struktur, zoner, zoner mellem gravrum og nye rekreative zoner, forbindelsessteder, tryghedsskabende belysning samt nye rekreative zoner.

Der er dog endnu ikke udarbejdet en konkret handlingsplan for udviklingsplanens indsatsområder. Der ønskes derfor afsat midler til udarbejdelsen af en foranalyse og handlingsplan. En vigtig del af foranalysen er inddragelsesprocessen af pårørende, medarbejdere og kirkegårdens øvrige interessenter. Handleplanen skal ligeledes sikre koordinering og gennemførelse af udviklingsplanens langsigtede strategiske indsatsområder til konkrete og implementer bare delprojekter under hensyntagen til, at kirkegården er begravelsesplads.

Den overordnede risikovurdering er, at udarbejdelsen af foranalysen og handleplanen ikke er forbundet med nogen risiko.

Eksekveringsparat?

	JA/ NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Bydel
Vesterbro/Kgs. Enghave

Lokalitet/Adresse
Vestre Kirkegård, 2450 København SV

Overordnede målsætninger og effekter

Budgetnotatet understøtter Københavns Kommunes Politik for Udsatte Byområder, hvor det er besluttet, at der skal udarbejdes udviklingsplaner for kommunens udsatte byområder.

Målet er at åbne Vestre Kirkegård op for omverdenen og dermed styrke byens fællesskaber under hensyntagen til kirkegårdens primære rolle som begravelsesplads. Kirkegården skal give plads til nye funktioner og udfoldelsesmuligheder, der komplementerer kirkegårdens værdier og tilfører nyt identitetsskabende indhold til glæde for fællesskabet.

Effekten er at skabe bedre forbindelser gennem kirkegården og synliggøre kirkegårdens store kultur- og bynaturmæssige kvaliteter til gavn for byområdets udvikling og for københavnernes generelt. God adgang til rekreative områder, pladسدannelser og belysning skal styrke hverdagsliv, bokvalitet og attraktion i et af de mest udsatte og utrygge områder af byen samt understøtte lighed i sundhed.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Foranalyse og handlingsplan for Vestre Kirkegård.	- Konkrete og implementerbare delprojekter om etablering af nye åbninger, inviterende adgang til de grønne herlighedsværdier samt tværgående forbindelser gennem kirkegården, som skal sikres i koordinering med øvrige delprojekter på kirkegården og med klar forståelse for kirkegården som begravelsesplads, de enkelte områder og gravrum.
Beskæftigelseeffekt (1,0 mio. kr.)	1,2 årsværk

Note: Beskæftigelseeffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,0 mio. kr. i 2016. Foranalysen og handlingsplanen forventes igangsat i november 2015 og afsluttet i august 2016, hvor det præsenteres for Teknik- og Miljøudvalget med henblik på, at handlingsplanens delprojekter kan indgå i forhandlingerne om budget 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/1)	Anlæg 2015-2016
Foranalyse og handlingsplan for åbning af Vestre Kirkegård	1.000

Risikovurdering

Der er ingen risiko ved udarbejdelsen af foranalysen og handlingsplanen. I den endelige handlingsplan skal der dog tages hensyn til, at det er nyt at arbejde med åbning og introduktion af nye aktiviteter på kirkegårdene. Der ligger derfor en vis risiko i forhold til eksempelvis pårørendes oplevelse af dette. Teknik- og Miljøforvaltningen arbejder netop nu med udarbejdelsen af en udviklingsplan for kirkegården, hvor lokale interessenter og pårørende involveres. Eventuelle reaktioner fra interessenterne kan forekomme, hvilket kan påvirke tidsplanen. Dette samt andre risiko-

fyldte forhold vil samtidig blive vurderet i forbindelse med udarbejdelse af handlingsplanen.

Der har den seneste tid været en del opmærksomhed på flytning af grave i forbindelse med anlægsprojekter. I forbindelse med projektet har Teknik- og Miljøforvaltningen fokus på at finde arealer med så få aktive gravsteder som muligt. Indgangene langs Sjælør Boulevard tænkes derfor etableret i områder, hvor der ikke har været begravelsesplads.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,0 mio. kr. i perioden 2015-2016.

Tabel 3. Anlægsudgifter

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Foranalyse og handlingsplan	100	900				1.000	1.000*
Anlægsudgifter i alt	100	900				1.000	1.000*

Udarbejdelse af foranalysen og handlingsplanen forventes igangsat i november 2015 og afsluttet i august 2016, hvor det præsenteres for Teknik- og Miljøudvalget med henblik på, at handlingsplanens delprojekter kan indgå i forhandlingerne om budget 2017.

Tabel 4. Anlægsudgifter

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	November 2015
Forventet ibrugtagningstidspunkt	August 2016

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



Borgbjergsvej

31. juli 2015



Eksekveringsparat?

	JA/ NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

Bydel

Vesterbro/Kgs. Enghave

Lokalitet/Adresse

Borgbjergsvej,
2450 København SV

Baggrund

Borgbjergsvej udgør sammen med Mozartsvej Sydhavnens handelsgade, men gaden fremstår meget nedslidt og trist. I de seneste år er flere butikker lukket, og gaden inviterer hverken til ophold eller aktivitet. Borgbjergsvej skal sammen med Scandiagade (aktivitetspark målrettet unge) tilbyde et sammenhængende kvarter for både handlende, unge og børnefamilier. Den overordnede vision er at skabe et grønt, sammenhængende og attraktivt kvarter.

Indhold

Budgetønsket er en del af udviklingsplanen for det udsatte byområde Vesterbro/Kgs. Enghave og omhandler de fysiske løft, som ønskes givet til Borgbjergsvej for at styrke handels- og bylivet, samtidig med at Borgbjergsvej bidrager til byens klimatilpasning og begrønning.

Ønsket indeholder to scenarier: *Scenarie 1. Sydhavnens Strøggade* og *Scenarie 2. Det Brede Fortov*. Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler scenarie 1, da der er større sandsynlighed for, at det vil opfylde målsætningerne for udviklingsplanen og områdefornyelsens succeskriterier om øget fodgængerantal og ophold på gaden.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, se risikovurdering.

Scenarie 1. Sydhavnens Strøggade

Gaderummet på Borgbjergsvej er bredt og uudnyttet. Et fysisk løft af Borgbjergsvej kan derfor skabe bedre mulighed for ophold og butiksliv igennem aktivering af kantzonerne som f.eks. på Istedgade og Amagerbrogade.

Dette scenarie fokuserer på at opgradere gaden med vejtræer, trygheds-skabende gadebelysning, borde og bænke, ligesom fortovene skal give mulighed for servering, handel og ophold. Gaden skal have et æstetisk og funktionelt løft, som markerer den som et grønt attraktivt handelsstrøg, der kan tiltrække handlende og lede besøgende videre til Sydhavnens øvrige grønne områder.

Midt på Borgbjergsvej ved Gustav Bangs Gade ligger en uformel pladsdannelse kaldet Den Røde Plads. Denne plads skal fungere som gadens lokale centrum og samtidigt lede besøgende til Scandiagade og Frederiksholms Park. Desuden skal den trække flere brugere til det nyrenoverede Kvarterhus, som åbner i løbet af de kommende år.

Skybrudsløsningen på Borgbjergsvej (KV78/79) vil kunne ske i form af bede, vejtræer og forsænkninger til leg, som vil give gaden en stærk grøn klimatilpasset identitet og invitere til aktivitet for de handlende og børnefamilier.

Beboerne, børnefamilierne og butikslivet skal aktivt bidrage til den konkrete udformning, som f.eks. kan være borgerdrevne regnvandsbede eller større blå/grønne opholdsrum. Strækningen op mod metrobyggepladsen på Mozarts Plads skal omdannes, så det kan tiltrække eksperimenterende og kreative aktiviteter fra hele byen, hvilket der er gode erfaringer med på Sønder Boulevard og Enghave Plads. Her skal den tætte relation til AKB, Aalborg Universitet København og de kreative miljøer i haveforningerne udnyttes.

I den udstrækning at projektet vil medføre ændring på parkeringsforhold, vil projektet så vidt muligt finde erstatning for.

Scenario 2. Det Brede Fortov

Dette scenarie fokuserer alene på at styrke handelslivet og byrummet ved Gustav Bangs Gade, som kaldes Den Røde Plads. Langs Borgbjergsvejs sydlige side, hvor hovedparten af gadens butikker og caféer ligger, forstærkes fortovet og trækkes ud på samme måde som på Nørrebrogade og Istedgade. Dermed kan der i samarbejde med de lokale erhvervsdrivende skabes de opholds- og markedsmuligheder, som styrker bylivet. Langs den nordlige side kan pladsdannelsen Borgbjergsvej/Gustav Bangs Gade, kaldet Den Røde Plads, forstærkes med mere fokus på det børnevenlige ophold, samt begrønning og klimatilpasning.

I modsætning til scenarie 1 vil der kun i begrænset omfang kunne skabes nye og brugerdrevne grønne og blå elementer, da der tages udgangspunkt i at bevare de eksisterende bede, ligesom nordsiden kun i meget begrænset omfang vil indbyde til ophold og aktiviteter for børn og deres familier.

Overordnede målsætninger og effekter

Det kræver et stærkt samarbejde mellem Teknik- og Miljøforvaltningen, Metroselskabet, AKB, beboere, aktører og butikslivet at skabe øget handelsliv på Borgbjergsvej, så stedets identitet og attraktion udvikles, anlægges og drives med udgangspunkt i lokale styrker.

Derfor har områdefornyelsen lavet en målrettet satsning med en kvartermanager, som skal sikre, at der skabes mikrobutikker, at de enkelte butikker løftes (facader, skilt, markiser m.m.), og en sammenhæng mel-

lem de forskellige byrum, gader og funktioner i partnerskab med AKB. Partnerskabsaftalen med AKB gør det muligt at lave en samlet forretningsstrategi for gadens butiksliv og rummer øremærkning af 101 lejligheder til studerende nær Borgbjergsvej, som vil bidrage med liv og ny efterspørgsel i gaden. Projektet vil give et markant løft af de fysiske rammer i den centrale del af Sydhavnen, skabe byliv under metrobyggeriet på Mozarts Plads og revitalisere det lokale butiksliv. Tilsammen vil indsatsen kickstarte områdefornyelsens indsats i bydelen og være med til at forandre Sydhavnens image udadtil.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Borgerdialog	<ul style="list-style-type: none"> - Beboerne får indflydelse på udformningen af Borgbjergsvej, således at gaden understøtter lokale behov for møde, ophold og handel. - Butikslivet inddrages, således at den fysiske opgradering af gaden understøtter udviklingen af et stærkere butiksliv i gaden. - Trygheden og attraktionsværdien øges gennem sociale beskæftigelsestilbud til f.eks. socialt udsatte borgere.
Scenarie 1. Sydhavnens Strøggade	<ul style="list-style-type: none"> - Et attraktivt strøggademiljø skabes, som giver nye muligheder for gadens butikker og handlende, og dermed en grund til at besøge gaden. - Borgbjergsvej markeres som en grøn og attraktiv indgang til Sydhavnen. - Der laves skybrudsløsninger, som giver Borgbjergsvej en markant grøn profil og skaber møder og aktivitet blandt områdets beboere, når Mozarts Plads lukker. - Der skabes synergi med områdefornyelsens handleplan for udvikling af butikslivet i Sydhavnen.
Scenarie 2. Det Brede Fortov	<ul style="list-style-type: none"> - Bylivet styrkes i samspil med butikkerne på sydsiden og krydsningen ved Den Røde Plads. - Der laves regnvandsløsninger, som giver Borgbjergsvej en grøn profil. - Give udvalgte mødesteder og enkelte aktiviteter for områdets beboere. - Der skabes synergi med områdefornyelsens handleplan for udvikling af butikslivet i Sydhavnen.
Beskæftigelseeffekt: - Scenarie 1. Sydhavnens Strøggade (25,0 mio. kr.) - Scenarie 2. Det Brede Fortov (13,5 mio. kr.)	30,0 årsværk 16,2 årsværk

Noter: Beskæftigelseeffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

Økonomi

Scenarie 1. Sydhavnens Strøggade

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 25,0 mio. kr. i perioden 2016-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,6 mio. kr. i 2018 og 0,9 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i juli 2019.

Scenarie 2. Det Brede Fortov

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 13,5 mio. kr. i perioden 2016-2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,3 mio. kr. i 2018 og 0,5 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i oktober 2018.

Tabel 2 Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	Anlæg 2015-2018/2019	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2019
Scenarie 1. Sydhavnens Strøggade	25.000	900
Scenarie 2. Det Brede Fortov	13.500	500

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Risikovurdering

Projektet vurderes at være et forholdsvis ukompliceret anlægsprojekt. Da der på nuværende tidspunkt er en del uafklarede forhold, som kan påvirke projektets tidsplan og økonomi, afsættes der som følge heraf 8 % af anlægssummen til uforudsete udgifter, jf. Anlægsanalysen og initiativer.

Skybrudssikring er nye former for anlægsløsninger, som Teknik- og Miljøforvaltningen og HOFOR endnu ikke har megen erfaring med. Dette er en risiko, der kan påvirke økonomi og tidsplan.

Da projektet skal koordineres med de berørte boligselskaber og handelslivet, kan dette få indflydelse på tidsplanen. Der er dog taget højde for dette i estimeringen af den tid, som er afsat til dialog og foranalyse. Selve anlæggelsen af projektet skal koordineres med metro til Sydhavnen, som forventes at starte med ledningsomlæggelser på Borgmester Christiansens Gade allerede i 2016, samt eventuelt andre kommende anlægsprojekter i Sydhavnen. Trafikplanen for omlægningen af trafikken under metrobyggeriet kan ligeledes påvirke projektets tidsplan.

Der er ikke væsentlige risici forbundet med gennemførelse af projektet, og vælges Scenarie 2. Det Brede Fortov, vil det på et senere tidspunkt være muligt at udbygge med Scenarie 1. Sydhavnens Strøggade. Projektet kan betyde nedlæggelse af enkelte parkeringspladser, som der så vidt muligt vil findes erstatning for.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Scenario 1. Sydbavnens Strøggade

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 25,0 mio. kr. i perioden 2016-2019. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,6 mio. kr. i 2018 og 0,9 mio. kr. årligt fra 2019 og frem til vedligehold og renhold.

Tabel 5. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering		2.000	2.000	2.000	500	6.500	2.000*
- Anlæg				13.500	5.000	18.500	
Anlægsudgifter i alt		2.000	2.000	15.500	5.500	25.000	2.000*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift				600	900	1.500	
Afledte serviceudgifter i alt				600	900	1.500	

Foranalysen og borgerdialogen igangsættes i november 2015. Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i juli 2017 og etaperne ibrugtages løbende frem til juli 2019.

Tabel 6. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	November 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Juli 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juli 2019

Scenario 2. Det Brede Fortov

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 13,5 mio. kr. i perioden 2016-2018. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,3 mio. kr. i 2018 og 0,5 mio. kr. årligt fra 2019 og frem til vedligehold og renhold.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering		1.000	1.000	1.500		3.500	2.000*
- Anlæg				10.000		10.000	
Anlægsudgifter i alt		1.000	1.000	11.500		13.500	2.000*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift				300	500	800	
Afledte serviceudgifter i alt				300	500	800	

Foranalysen og borgerdialogen igangsættes i november 2015. Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i juli 2017 og etaperne ibrugtages løbende frem til oktober 2018.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	November 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Juli 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Oktober 2018

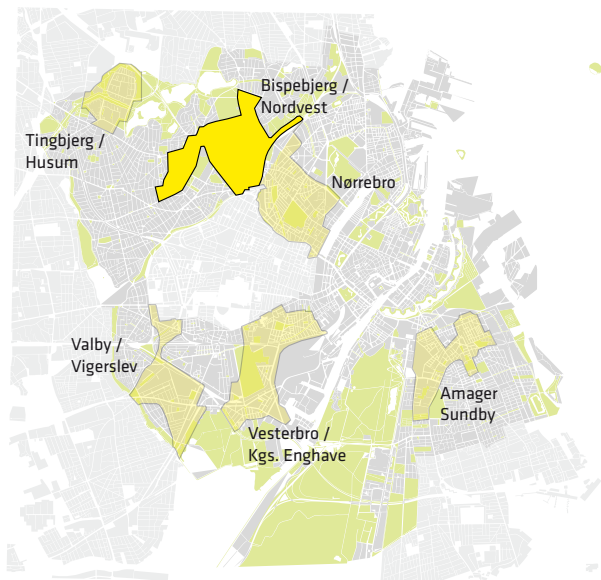
Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til formålet.

Henvisninger

Kvarterplan for Områdefornyelse Sydhavnen, der blev godkendt af Borgerrepræsentationen den 26. marts 2015

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1350_SSqr8Tkgku.pdf



UDVIKLINGSPLAN
DET UDSATTE BYOMRÅDE
BISPEBJERG/NORDVEST

OMKRING BISPEBJERG KIRKEGÅRD

KØBENHAVNS KOMMUNE

2015

REVIDERET 30. JULI 2015

UDVIKLINGSPLAN FOR OMKRING BISPEBJERG KIRKEGÅRD

FORMÅL

Bispebjerg/Nordvest udgør et af seks udsatte byområder udpeget i Københavns Kommunes Politik for Udsatte Byområder. Politik for Udsatte Byområder sigter mod at løfte de udsatte områder til københavnerniveau inden 2020. Det skal ske gennem en koordineret indsats på tværs af kommunens syv forvaltninger - og i samarbejde med den almene boligsektor og andre relevante parter. Målet er at skabe lige muligheder for byens borgere gennem øget uddannelse, beskæftigelse og tryghed, jf. københavnerfortællingens vision om livskvalitet og vækst.

Udviklingsplanen fokuserer på området omkring Bispebjerg Kirkegård. Området omfatter de almene boligafdelinger Bispeparken, Degnegården, Birkebo og Klokkergården (fsb), som er på regeringens liste over særligt udsatte boligområder (2014), samt Bispevænget og Oldermansgården (AKB København), Dommerparken (fsb) samt afd. 33 (AAB). Disse afdelinger er tæt på at blive kategoriseret som særligt udsatte boligområder.

Initiativerne i udviklingsplanen tager afsæt i den ramme, som udviklingsplanerne for Bispebjerg/Nordvest fra 2012 og 2014 har sat og som har været retningsgivende for flere igangværende indsatser fx den boligsociale indsats og udvikling af et program, der angiver retningen for et ambitiøst fysisk løft af området på tværs af kommunale og almene matrikler og investeringer - jf. aftaler med de almene boligorganisationer nedenfor. Politik for Udsatte Byområder (2011), Grøn Strategi (TMF, 2015), Strategi for udvikling af Københavns Kommunes 5 kirkegårde (2014) og Københavns Kommunes klimaplanens skybrudskonkretisering for Bispebjerg (2013) er strategiske afsæt for initiativerne.



Årets udviklingsplan "Omkring Bispebjerg Kirkegård" i det udsatte byområde Bispebjerg/Nordvest tages der udgangspunkt i områdets særligt udsatte boligområder Bispeparken og Degnegården.

AFTALER MED DE ALMENE BOLIGORGANISATIONER

De almene boligorganisationer står for betydelige investeringer i de udsatte almene boligområder. Der er behov for, at kommunen ligeledes investerer i at understøtte sammenhængen med den omgivende by.

Initiativaftale

De almene boligorganisationer og Københavns Kommune har i 2013 indgået en gensidigt forpligtende initiativaftale om en styrket indsats i boligområderne Bispeparken, og i 2014 er der indgået en aftale om boligområderne Degnegården og Stærevej. Aftalerne omfatter bl.a. driftssamarbejde om Green Teams, styrket ejendomsdrift i boligorganisationerne, udlejningsforsøg og styrket kommunal kernerdrift i forhold til klubdrift og udsatte borgere.

Fysiske helhedsplaner

Den almene boligorganisation fsb er ved at udvikle fysiske helhedsplaner for Bispeparken, Klokkergården og evt. Dommerparken med forventede investeringer for mere end 800 mio. kr. Teknik- og Miljøforvaltningen bistår fsb i arbejdet. De fysiske helhedsplaner kan evt. suppleres af ansøgninger om infrastrukturmidler i Landsbyggefonden, da disse kan søges af udsatte og særligt udsatte boligafdelinger jf. Boligaftalen 2014.

Boligsocial helhedsplan og beskæftigelsesindsats

Fsb har igangsat en boligsocial helhedsplan (2013-2016), som omfatter i alt 9 afdelinger omkring eller nær ved Bispebjerg Kirkegård. Helhedsplanen samarbejder med kommunen om fælles mål og faglig udvikling i forhold til børn, unge og familie samt udsatte grupper og sundhed. Helhedsplanens borgernære aktiviteter bygger bro til kommunens kernerdrift. Den samlede økonomiske ramme er 16 mio. kr., hvoraf kommunens medfinansiering udgør 2 mio. kr. I tæt samarbejde mellem kommunen og boligorganisationerne er igangsat en styrket beskæftigelsesindsats for unge fra Bispebjergs særligt udsatte boligområder. Indsatsen bygger ovenpå det boligsociale samarbejde i området og er finansieret af satspuljemidler fra Ministeriet for by, bolig og landdistrikter - i alt 2,7 mio. kr.

Samlet program for det udsatte by- og boligområde omkring Bispebjerg Kirkegård

Som resultat af udviklingsplanen for Bispebjerg/Nordvest 2014 er boligorganisationerne fsb, AAB, AKB København og Københavns Kommune enige om at sikre synergi mellem planlagte investeringer i området, så der opnås størst mulig effekt. Det gælder bl.a. boligorganisationernes fysiske og boligsociale helhedsplaner, infrastrukturprojekter (midler fra Landsbyggefonden), skybrudsplaner (HOFOR-midler) og udviklingsplan for Bispebjerg Kirkegård (evt. budgetmidler og fondsmidler), samt en planlagt områdefornyelse (byfornyelsesmidler fra stat og Københavns Kommune). Som afsæt har parterne samfinansieret udvikling af et fælles program, der viser, hvordan planlagte investeringer i området kan udvikles i en sammenhæng på tværs af matrikler. 'Nyt Byrum ved Klub Smedetoften' og 'Åbning af Bispebjerg Kirkegård' indgår i programmet som strategiske greb, der kan kickstarte en sammenhængende og grøn udvikling af hele området.

UDFORDRINGER

Støj og ringe vilkår for bløde trafikanter

En tredjedel af Bispebjergs boliger er almene, og der er stor andel af små boliger. Området omkring Bispebjerg Kirkegård er præget af nogle af Bispebjergs mest udsatte boligafdelinger. Afdelingerne støder på den ene side op til den i dag lukkede kirkegårdsmur og på den anden op til de store trafikårer Tomsgårdsvej, Frederiksborgvej og Tagensvej, hvilket gør boligerne støjplagede.

Utrygge og nedslidte byrum

Offentligt tilgængelige udearealer fremstår flere steder forladte, nedslidte og asfaltbelagte uden en klar funktion. Området mangler byrum, der samler og inviterer til trygt ophold og møde. Der bor mange sårbare børn og unge i området. Øvrige borgergrupper oplever området som utrygt, når ungegrupperinger samler sig i de uprogrammerede og nedslidte byrum fx omkring Smedetoften. Andre steder har bygninger og gårdrum en høj arkitektonisk kvalitet, som i dag flere steder fremstår isolerede og usynlige for forbipasserende. Bispebjerg Kirkegård, der udgør et stort rekreativt potentiale i området, fremstår meget lukket mod de udsatte områder på Skoleholdervej og Frederiksborgvej.

POTENTIALER

Sammenhængende investeringer

Som beskrevet under 'Aftaler med de almene boligorganisationer' har fsb, AAB, AKB København og Københavns Kommune udarbejdet et samlet program for planlagte tiltag i området. Programmet beskriver koncepter for udvikling af infrastruktur herunder forbindelser til idrætsfaciliteter og øvrige funktioner, erhvervsudvikling og fortætning i forbindelse med kommende fysiske helhedsplaner, skybrudssikring og en evt. områdefornyelse. Budgetønskerne i denne udviklingsplan kickstarter dermed et større og flerårigt løft af området.

Trygt og grønt byrum ved klub Smedetoften

Klub Smedetoften ligger i et område, hvor udsatte boligafdelinger møder almenbolig+ og villakvarterer og hvor en af byområdets nye attraktioner, biblioteket i Nordvest, møder et af byområdets nedslidte og uplanlagte områder. Områdets ejer- og boligforeninger har stort ejerskab til udvikling af fælles løsninger, der kan gøre Smedetoften til et grønt og trygt mødested. Ved Klub Smedetoften er igangsat ungeindsatser, og der er bevilget 9,2 mio. til ombygning af klubfaciliteterne (Budget 2014). Der er potentiale for at supplere initiativerne med et byrum, der understøtter et åbent ungemiljø og et trygt og mangfoldigt mødested. Tegnestuen Vandkunsten, der er rådgiver på ombygningen af klub Smedetoften, har understreget dette potentiale i skitseforslag, der medtænker byrummet som en grøn oase.

Bedre adgang til Bispebjerg Kirkegårds rekreative arealer

Området langs den ubrudte kirkegårdsmur mod Skoleholdervej opleves i dag som utrygt, monotont og med ringe muligheder for ophold. Dette kan brydes med nænsomme åbninger, mindre byrum og belysning. En bedre adgang til kirkegårdens store landskabelige kvaliteter understøtter, at udsatte og støjplagede boligafdelinger tæt ved kirkegården orienteres væk fra de store trafikårer og mod et roligt grønt område. Samtidig synliggøres byområdets store grønne potentialer. Byrum og åbninger i kirkegårdsmuren kan kobles sammen med planlagte skybrudstiltag i umiddelbar nærhed til muren samt støjsikring ved de almene boligafdelinger, som skitseret i det samlede program for området ved Bispebjerg Kirkegård (Bilag 1).

Borgere langt fra arbejdsmarkedet, utrygge boligområder

Beskæftigelsesfrekvensen omkring de særligt udsatte boligområder er væsentligt under københavnergennemsnittet, og borgere udenfor arbejdsmarkedet har ofte andre udfordringer end de beskæftigelsesmæssige. Middellevetiden i det udsatte byområde Bispebjerg er 72,2 år for mænd og 77,5 år for kvinder. Det er det tredjelaveste i Københavns Kommune. Til sammenligning er middellevetiden i Indre By 77,8 år for mænd og 82,4 år for kvinder (Folkesundheden i København 2014). I bydelen Bispebjerg er andelen af borgere med højt stressniveau og dårligt mentalt helbred det tredje højeste i Københavns Kommune (Sundhedsprofil 2013). Bispebjerg er ifølge Socialpsykiatrisk Center Nordvest den bydel i kommunen med flest psykisk sårbare. Borgere med psykiske lidelser kan medføre utryghed blandt naboer, og nogle boligområder er på den baggrund udfordrede af mange nabokonflikter og klager. Området har det højeste belastningsindeks i København og dermed mange udsatte familier.

Støjreduktion skal forbedre helbred og livskvalitet

Københavns Kommunes handlingsplan for vejstøj viser direkte sammenhæng mellem støj og ringe fysisk og mental sundhed. 2.300 boliger er belastet af støj fra Tomsgårdsvej og Frederiksborgvej. En genopretning af de to vejstrækninger med støjreducerende asfalt vil nedbringe den sundhedsskadelige støj og kan bidrage til at forbedre sundhedstilstand og livskvalitet for beboerne. Samtidig bliver det sikrere at færdes i trafikken, og både vejnettet og byrummet løftes.

Bedre inklusion og mangfoldige mødesteder

Københavns Kommune og boligorganisationerne på Bispebjerg har som en del af det boligsociale samarbejde et stærkt samarbejde om udsatte borgere i de almene boligområder. Der er stort potentiale i at understøtte inklusionen gennem fysiske løsninger, der synliggør områdets store naturkvaliteter, dæmper støj og skaber trygge møde- og opholdssteder for områdets mangfoldige borgere og besøgende.

Synergi mellem sociale og fysiske indsatser

Der er et udbygget og koordineret samarbejde mellem kommunens forvaltninger og boligorganisationernes boligsociale helhedsplaner i byområdet. Parterne udvikler løsninger tæt på og sammen med borgerne. For at opnå størst mulig effekt og lokalt ejerskab skal der sikres synergi mellem det boligsociale samarbejde og kommende fysiske investeringer i området.



PÅ KORTET SES DE I UDVIKLINGSPLANEN FORESLÅEDE INITIATIVER

INITIATIVER OMKRING BISPEBJERG KIRKEGÅRD

1. Byrum ved klub Smedetoften - trygt møde mellem unge og det resterende byområde

Omkring klubben på Smedetoften udvikles et åbent grønt byrum, der understøtter en stærk, bemandet og synlig ungeindsats. Byrummet vil sikre et trygt møde mellem unge og områdets beboere/besøgende og styrke sammenhængen mellem områdets meget forskellige boligtyper, borgere og funktioner. Initiativet understøtter en allerede finansieret renovering af klubfaciliteterne på Smedetoften (budget 2014).

i 1.000 kr.	2016	2017	2018	2019	2019+	I alt
Anlæg	1.600	4.440	11.617	-	-	17.657
Drift	-	-	200	200	200	-

(Teknik- og Miljøforvaltningen)

2. Åbning af Bispebjerg Kirkegård - adgang til rekreative områder, sammenhæng til udsatte boligafdelinger

Med inviterende indgangspartier, visuelle åbninger og nye pladser langs kirkegårdens høje mure åbnes Bispebjerg Kirkegård for den omliggende by, til gavn for beboere og besøgende. Åbningerne etableres med respekt for kirkegården som begravningsplads, men understøtter samtidig lettilgængelig bynatur, trygge og rekreative opholdssteder samt områdets grønne identitet og attraktionsværdi.

i 1.000 kr.	2016	2017	2018	2019	2019+	I alt
Anlæg	100	1.713	2.880	5.840	2.667	13.200
Drift	-	-	250	400	400	-

(Teknik- og Miljøforvaltningen)

3. Støjreduktion og genopretning af Frederikssundsvej

Kommunens bydækkende genopretningsplan for veje "Et løft til vejene" har i 2015 rettet et fokus mod de mest støjbelastede og udsatte byområder, herunder Bispebjerg/Nordvest, hvor der søges midler til støjreducerende tiltag på Frederikssundsvej.

i 1.000 kr.	2016	2017	2018	2019	2019+	I alt
Anlæg	12.000	23.500	-	-	-	35.500
Drift	-	-	-	-	-	-

(Teknik- og Miljøforvaltningen)

BYDÆKKENDE INITIATIVER

Boligsocialt løft af udsatte byområder

Den boligsociale indsats er afgørende for at løfte byens udsatte områder. Som et tværgående budgetønske, der dækker udsatte byområder i hele byen, ønskes midler til udvikling, kommunal medfinansiering af boligsociale helhedsplaner og evidensbaseret opfølgning på indsatser i udsatte byområder.

i 1.000 kr.	2016	2017	2018	2019	2019+	I alt
Anlæg	3.600	12.650	9.950	-	-	26.200
Drift	1.150	1.000	250	250	250	-

(Teknik- og Miljøforvaltningen)

ALLEREDE VEDTAGNE INITIATIVER I UDVIKLINGSPLAN

Budget 2013:

- Forbindelse til Nordvestspassagen

Budget 2014:

- Sundhedspakke 2.0
- Klubfællesskab Smedetoften 14

Budget 2015:

- Hareskovruten fra Nordvestspassagen



31. juli 2015

Byrum ved Klub Smedetoften



Baggrund

Politik for udsatte byområder udpeger seks udsatte byområder i København herunder Bispebjerg/Nordvest. Området omkring Smedetoften er særligt udsat, hvorfor tre almene boligorganisationer og Københavns Kommune samarbejder om at udvikle området på tværs af matrikler og investeringer frem mod 2021. Se bilag 1 for uddybning af dette.

Dette budgetønske er en del af udviklingsplanen for det udsatte byområde Bispebjerg/Nordvest, og skal indlede et markant løft af det særligt udsatte område ved etablering af et trygt byrum omkring Klub Smedetoften.

Indhold

Der foreslås etableret et trygt og grønt byrum omkring Smedetoften. Smedetoften er et nedslidt og usammenhængende område, der er kendetegnet ved få byrum, dårlige forbindelser til den omliggende by samt ringe adgang til områdets store rekreative potentialer.

I Københavns Kommunes tryghedsundersøgelse fra 2015 er Bispebjerg udpeget som et af de mest utrygge steder i byen. Området er tæt beboet og består af udsatte almene boligafdelinger, nyopførte AlmenBolig+ boliger og villakvarterer, der mødes i et uplanlagt byrum.

Børne- og Ungdomsforvaltningen modtog i budget 2014 9,2 mio. kr. til en bygningsmæssig reovering af Smedetoften 14, hvorved de eksisterende klubfaciliteter på Smedetoften 12 udvides. De foreliggende dispositionsforslag skitserer potentialet i at medtænke byrummet i en samlet løsning.

Det foreslåede byrum skal give mulighed for et trygt møde mellem kvarterets forskellige beboer- og brugergrupper. Ungdomsklubben skal integreres i omgivelserne, så den understøtter et stærkt og åbent ungemiljø med høj grad af voksenkontakt og naturlig overvågning. Konkret anlægges lege- og aktivitetsarealer samt en frugtland, der indbyder både unge, familier og ældre til ophold. Mure, der i dag afgrænser klubben, brydes ned, så byrummet inkluderer tilstødende veje, grønne parkeringslommer samt arealer foran områdets erhvervsdrivende. Herved styrkes trafiksik-

Eksekveringsparat?

	JA/ NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

Bydel
Bispebjerg

Lokalitet/Adresse
Smedetoften, 2400 København NV

ring, prioritering af bløde trafikanter, tryghed og byliv som efterspurgt af borgere og lokaludvalg på en tryghedsvandring i området i foråret 2014.

Der eksisterer velfungerende netværk mellem klub, boligorganisationer, erhvervsliv og ejerlav, og dette skal inddrages i den endelige udarbejdelse af byrummet. Denne proces kan eventuelt håndteres af en områdefornyelse i området omkring Rentemestervej. Borgerrepræsentationen godkendte den 22. september 2014, at Københavns Kommune ansøgte Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter om at igangsætte en områdefornyelse i området. Der vil ligeledes samarbejdes tæt med områdets bolig-sociale helhedsplaner og tværgående kommunale ungeindsatser, som har et veludbygget samarbejde omkring Smedetoften.

Den overordnede risikovurdering er, at projektet er ukompliceret, se risikovurdering.

Ønsket indeholder to scenarier, hvor der kan vælges mellem størrelsen af byrummet: *Scenarie 1 - 5.800 m² byrum* og *Scenarie 2 - 4.200 m² byrum*. Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler scenarie 1, da der er større sandsynlighed for, at det vil opfylde målsætningerne for udviklingsplanen end scenarie 2.

Scenarie 1 - 5.800 m² byrum

Der udvikles et samlet byrum på gadestrækningen Smedetoften fra Rentemestervej til Birkedommervej, som vokser sammen med ungemiljøet omkring Smedetoften 12-14. Byrummet udgør samlet ca. 5.800 m².

Scenarie 2 - 4.200 m² byrum

Har samme opbygning som scenarie 1, men dele af grunden ved ungemiljøet Smedetoften grund 12-14 fortættes med private ungdomsboliger, hvilket medfører en reduktion i byrummets samlede areal. Byrummet udgør samlet ca. 4.200 m².

Overordnede målsætninger og effekter

Budgetnotatet udgår fra Københavns Kommunes politik for udsatte byområder (vedtaget af Borgerrepræsentationen 2011), hvor det er besluttet, at der skal udarbejdes udviklingsplaner for byens udsatte byområder.

Byrummet medtænker kriminalpræventive løsninger og forventes at styrke tryghed, ejerskab og dialog på et af Københavns mest utrygge steder. Det understøtter lokal sammenhæng mellem en række funktioner, udsatte boliger og andre boligtyper og bidrager til en sammenhængende by.

Projektet vil ligeledes bidrage til en grønnere by bl.a. ved at etablere grønne træk, der styrker forbindelsen til kulturinstitutioner, Utterslev Skole og Bispebjerg Kirkegård. Dermed synliggøres Bispebjergs store by- og bynaturmæssige kvaliteter. Der samarbejdes med boligorganisationen fsb om at understøtte grønne og åbne forbindelser i hele området ved at

medtænke planlagte fysiske helhedsplaner og Landsbyggefondsmidler i udvikling af området.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Etablering af byrum	<ul style="list-style-type: none"> - Øget tryghed. - Øget begrønning og bedre adgang til rekreative områder - grøn bæredygtig by. - Øget fremkommelighed. - Et åbent, stærkt ungemiljø, der inddrager unge, bringer unge i dialog med omgivelserne og samfundet herunder beskæftigelse og uddannelse. - Styrket sammenhæng mellem udsatte boligafdelinger og øvrige boligtyper - sammenhængende by. - Bedre adgang til rekreative områder - mental og fysisk sundhed. - Synergi mellem sociale og fysiske ungeindsatser løfter udsat bolig- og byområde.
Beskæftigelseeffekt	
Scenarie 1 - 5.800 m ² byrum (17,7 mio. kr.)	21,2 årsværk
Scenarie 2 - 4.200 m ² byrum (13,0 mio. kr.)	15,6 årsværk

Note: Beskæftigelseeffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

Økonomi

Scenarie 1 - 5.800 m² byrum

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 17,7 mio. kr. i perioden 2015-2018. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i november 2018.

Scenarie 2 - 4.200 m² byrum

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 13,0 mio. kr. i perioden 2015-2018. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i november 2018.

Tabel 2. Overordnet økonomi

(1.000 kr. – 2016 p/1)	Anlæg 2015-2018	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2019
Scenarie 1 - 5.800 m ² byrum	17.657	200
Scenarie 2 - 4.200 m ² byrum	13.000	200

Det forventes, at der ved udførelse af nærværende opgave kan stilles krav om, at den eksterne entreprenør skal beskæftige praktikanter. Det vil ske sammen med områdets boligsociale indsats, der understøtter udsatte unge i at komme i job og uddannelse.

Risikovurdering

Projektet vurderes at være et forholdsvist ukompliceret anlægsprojekt. Da der på nuværende tidspunkt er uafklarede forhold, som kan påvirke projektets tidsplan og økonomi, afsættes 10 % af anlægssummen til uforudsete udgifter, jf. anlægsanalysen.

Der skal indgås en aftale med områdets grundejere om, at projektet kan gennemføres på deres arealer, ligesom der skal indgås aftale om et driftsfællesskab til driften af det færdiganlagte anlægsprojekt. En del af projektområdet er privat fællesvej. Der er indledt dialog mellem grundejerne herunder boligorganisationen fsb, vejlaug for tilstødende ejerforening, AlmenBolig + og Irma, som alle er positive over for projektet. Driftsfællesskabet vil understøtte et sammenhængende og velfungerende byrum, men er ikke en betingelse for realisering af byrummet. Såfremt der ikke kan opnås enighed omkring fremtidig drift, kan projektets væsentligste dele, der er beliggende på kommunal matrikel, fortsat realiseres.

NIRAS og EKJ Rådgivende Ingeniører A/S har foretaget orienterende forureningsundersøgelser. Jorden er ren på det areal, der er udlagt som frugtlund, mens jorden på øvrige arealer er lettere forurenede (se bilag 2). Anslåede udgifter til håndtering af dette er indregnet i anlægsudgifterne.

Udover den orienterende forureningsundersøgelse er der ikke foretaget tekniske forundersøgelser, så der er en usikkerhed i forhold til eksisterende ledningsforhold, hvilket kan få indflydelse på økonomi og tidsplan.

Overvejelser om skybrudssikring indgår i projektet. Der er umiddelbart fokuseret på arealer i nærområdet for håndtering af dette. Hvis det bliver nødvendigt at ekspropriere arealer, vil det kunne betyde forsinkelser og forøgede omkostninger. Det vurderes imidlertid ikke sandsynligt.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Scenarie 1 - 5.800 m² byrum

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 17,7 mio. kr. i perioden 2015-2018. Der skal som konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. årligt fra 2019 og frem til drift af det nye byrum.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter – scenarie 1

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering	100	1.500	2.140	350		4.090	*4.090
- Udførelse			2.300	11.267		13.567	
Anlægsudgifter i alt	100	1.500	4.440	11.617		17.657	*4.090
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift				17	200	217	
Afledte serviceudgifter i alt				17	200	217	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat september 2017 og ibrugtaget i november 2018.

Tabel 4. Tidsangivelse – scenarie 1

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	September 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	November 2018

Scenario 2 - 4.200 m² byrum

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 13,0 mio. kr. i perioden 2015-2018. Der skal som konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. årligt fra 2019 og frem til drift af det nye byrum.

Tabel 5. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter – scenario 2

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering	100	1.100	1.600	200		3.000	*3.000
- Udførelse			1.700	8.300		10.000	
Anlægsudgifter i alt	100	1.100	3.300	8.500		13.000	*3.000
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift				17	200	217	
Afledte serviceudgifter i alt				17	200	217	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i september 2017 og ibrugtaget i november 2018.

Tabel 6. Tidsangivelse – scenario 2

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	September 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	November 2018

Flere forvaltninger/udvalg

Arealet omkring Klub Smedetoften er ejet af Københavns Kommune ved Københavns Ejendomme, Økonomiforvaltningen (KEjd), hvorfor midler til drift skal overføres til samme.

Tabel 7. Fordeling mellem udvalg på styringsområde

Forvaltning (1.000 kr. – 2016 p/l)	Styrings- område	2016	2017	2018	2019	I alt
- Økonomiforvaltningen (KEjd)	Service			17	200	217
I alt				17	200	217

Tidligere afsatte midler

Der blev i budget 2014 bevilliget 9,2 mio. kr. til renovering af bygningen Smedetoften 14 og etablering af nye klubpladser.

Tabel 8. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr. – løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015
Budgetaftale 2014				9.200	
Afsatte midler i alt				9.200	

Henvisninger

Udviklingsplan for Bispebjerg/Nordvest 2012:

Udgør foranalysen af udfordringer, potentialer og mål for indsatser i området:

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/950_7Xs9f6lsBh.pdf

Udviklingsplan for Bispebjerg/Nordvest 2014:

[http://okf.kkintra.kk.dk/sites/okf.ks-lamp-aegirst01.ks.kk.dk/files-shared/media-root/TM31%20%20Udviklingsplan%20Bispebjerg-](http://okf.kkintra.kk.dk/sites/okf.ks-lamp-aegirst01.ks.kk.dk/files-shared/media-root/TM31%20%20Udviklingsplan%20Bispebjerg-Nord-vest%20%28Omr%C3%A5det%20omkring%20Bispebjerg%20Kirkeg%C3%A5rd%29_0.pdf)

[Nord-](http://okf.kkintra.kk.dk/sites/okf.ks-lamp-aegirst01.ks.kk.dk/files-shared/media-root/TM31%20%20Udviklingsplan%20Bispebjerg-Nord-vest%20%28Omr%C3%A5det%20omkring%20Bispebjerg%20Kirkeg%C3%A5rd%29_0.pdf)

[vest%20%28Omr%C3%A5det%20omkring%20Bispebjerg%20Kirkeg%C3%A5rd%29_0.pdf](http://okf.kkintra.kk.dk/sites/okf.ks-lamp-aegirst01.ks.kk.dk/files-shared/media-root/TM31%20%20Udviklingsplan%20Bispebjerg-Nord-vest%20%28Omr%C3%A5det%20omkring%20Bispebjerg%20Kirkeg%C3%A5rd%29_0.pdf)

Københavns Kommunes tryghedsundersøgelse fra 2015

<http://tryghedsundersogelsen.kk.dk/>

Bilag

Bilag 1. Masterplan Bispebjerg, herunder projektforslag for Smedetoften

Bilag 2. Notat vedr. jordforurening.



STRATEGIPLAN BISPEBJERG BYENS GRØNNE BAKKE

udarbejdet af
Hovedrådgiver Tegnstuen Vandkunsten
i samarbejde med Schul landskabsarkitekter og Orbicon
for
Københavns Kommune / fsb / AKB København / AAB



Boligforeningen





VISION

BYENS GRØNNE BAKKE

På toppen af bakken ligger Bispebjerg. Grønne by- og boligmiljøer, Bispebjerg Kirkegård og Utterslev Mose giver generøst fra sig og tilbyder naturoplevelser og rekreative åndehuller til kvarterets borgere og alle københavnere. De sikrer byen mod skybrud og bidrager til mere bynatur, et godt hverdagsliv og en klimasikker by.

På toppen af bakken ligger Bispebjerg. Med gode, varierede og sunde boliger, hvor mange forskellige mennesker bor. Hvor

boligernes nære udemiljøer tilbyder tryghed, livskvalitet og fællesskab. Hvor tryghed, livskvalitet og fællesskab tilbydes til alle københavnere. Hvor mange flytter til, og studerende og familier bliver boende.

På toppen af bakken ligger Bispebjerg. Frederiksborgvej inviterer beboere og besøgende op ad bakken og bidrager aktivt med erhverv og kultur. Attraktive forbindelser for cyklister og gående tiltrækker byens borgere og indbyder til ophold. Støjreducerede

grønne vejforløb binder bolig- og byområde sammen og skaber sammenhæng og klar identitet. Stærke forbindelser kobler området med det nye Bispebjerg Hospital og den omliggende by.

På toppen af bakken ligger Bispebjerg. Et aktivt og attraktivt kvarter, der viser sine kulturværdier, den unikke arkitektur, detaljerigdom og mangfoldighed. Hvor bygning og landskab mødes, tager lokalsamfund og byens borgere ophold, op ad den solbeskinnede kirkegårdsmur, på de nye pladser, langs livlige og

trygge vejforløb og i de grønne gårdrum. Gode institutioner og byliv bidrager til en sammenhængende by.

På toppen af bakken ligger Bispebjerg. Det er et særligt sted i København.

INDHOLDS FORTEGNELSE

STRATEGIPLAN_Løftestang til eksisterende kvaliteter

Strategiplanens indhold og disponering
Strategiplanens anbefalinger
Planens rammer

BISPEBJERG IDAG_Udfordringer og potentialer

Indledning Bydelen
Attraktioner, by og landskabsrum
Forbindelser
Boligmiljø
Vand i byen

STRATEGI

Strategiplanen

STRATEGIPLANENS INDSATSOMRÅDER

By og landskabsrum
Forbindelser
Boligmiljø

FORTÆTNINGS- OG KANTZONEMULIGHEDER

Fortætningsmuligheder
Kantzonemuligheder

INVESTERINGSPLAN OG PROCES

STRATEGIPLANENS ANBEFALINGER

Strategiplan

-Løftestang til eksisterende kvaliteter

Strategiplanen skal genfortælle og fortolke områdets historiske afsæt som have og parkby og de mange eksisterende kvaliteter. Klimatiltagene kan blive den fysiske løftestang der skal til for at Bispebjergs grundsten; Attraktioner, forbindelser og boligmiljøer, igen kan udleve deres store kvaliteter.



En poetisk attraktion
kirkebær allé på Bispebjerg kirkegård



ATTRAKTIONER, BY OG LANDSKABSRUM

Terræn, arkitektur, 100 år gamle træer og plads til det meste. Bispebjerg har unikke kvaliteter og store attraktorer. Byens rum skal gentænkes så det er tydelig at de kan og må indtages af aktiviteter.



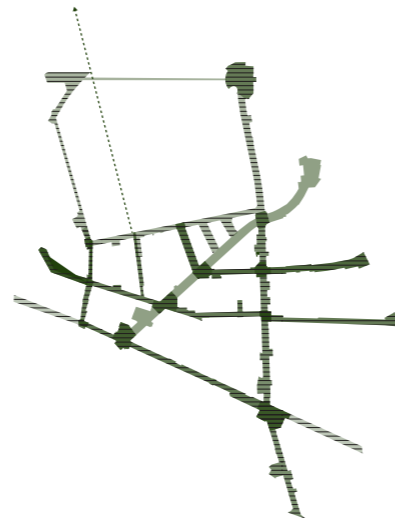
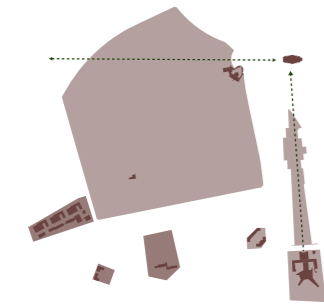
FORBINDELSER

Bispebjerg er grøn men byens vejrum er ikke. Begrønning, identitet og tydelighed vil kunne skabe trygge forbindelser til og i Bispebjerg og samle byens liv.



BOLIGMILJØ

Området var sin tids nytænkende og generøse bud på den gode liv. Lys, luft og landskab. Potentialet for grønne gårdum, aktive kantzoner til boligerne og et fællesskab i de nære boligmiljøer skal udfoldes på ny så Bispebjerg kan gå fra - fra udsat boligområde til attraktivt bymiljø.



Strategiplanens indhold og disponering - fra udsat boligområde til attraktivt bymiljø

Med de lokale boligforeninger og beboerne i centrum, ønsker denne strategiplan at koble Bispebjerg, som den stærke ressource den er som bydel, til resten af København, og samtidig åbne for nye tilbud til nærmiljøet. Tilbud, der tager afsæt i områdets identitet og behov, og som samtidig undersøger de landskabelige og arkitektoniske kvaliteter og den helt særlige identitet, der er områdets særkende.

Strategiplanen indledes med en registrering af byområdets særlige kvalitet som grøn ressource på toppen af byen. Der er et særligt potentiale i at koble disse store grønne kvaliteter med de blå i forbindelse med en forestående skybrudssikring. Byområdet på toppen af bakken er udpeget til at løfte en særlig

opgave for København.

Den efterfølgende registrering og analyse er disponeret ud fra tre niveauer, der peger frem mod en udvikling af området på forskellige skalatrin: Attraktioner og by- og landskabsrum, Forbindelser, samt Boligmiljø.

Hvert niveau ledsages af diagrammer, der redegør for de væsentligste udfordringer og potentialer.

Ovenstående leder over i en række strategiske greb, der anses som særligt væsentlige for udvikling af området. Det vises, hvordan disse greb kan sammenfattes i forslag til løsning af de problematikker og udfoldede potentialer, der er beskrevet

under registrering og analyse.

Forslagene skal ikke opfattes som færdige løsninger, men som konkrete oplæg til videre dialog og kvalificering af mulighederne på geografiske nedslagspunkter:

Attraktioner, by- og landskabsrum Grønningen, Degnestavnens Legeplads, kilerne ved Gravervænget.

Forbindelserne Birkedommervej/Smedetoften, Hovmestervej, Skoleholdervej, Tomsgårdsvej.

Boligmiljø, der viser, hvordan tryghed og fællesskab kan styrkes gennem etablering af LAR, åbning af stueetager, fortætning, der dæmper støj samt aktive kantzoner, som binder bolig- og bymiljø sammen.

Planen afsluttes med anbefalinger til prioritering af en kommende udvikling af området. Disse er opsummeret på næste opslag. Sidst i planen er indsat et kort over forventede investeringer, der kan sammentænkes og understøttes, så de bidrager til at realisere planens anbefalinger. Endelig følger en vejledende og helt overordnet procesplan for implementering og inddragelse.

Strategiplanen er således både en fysisk plan og en procesplan.



Foto fra Grønningens storslåede kig mod Grundtvigskirken



Åbning af kirkegården



Københavns længste bænk



Lar i gårdrum kan give grønne boligmiljøer

STRATEGIPLANENS ANBEFALINGER

- Åbningstrækket er at åbne kirkegården mod Skoleholdervej og Frederiksborgvej
- Forbindelserne styrkes, nyt lyskryds på Tomsgårdsvej og ombygning af vejtracé til 'Boulevard'
- Skoleholdervej omdannes til rekreativ forbindelse - Københavns længste bænk etableres
- Grønningen og Degnestavnen omdannes til nye trygge mødesteder, der samtidig kan håndtere skybrudssikring
- Smedetoften udvikles som mangfoldigt og trygt byrum med fortætning, herunder evt. beboerhus i sammenhæng med klub.
- Kommunen udvikler parallelt Frederiksborgvej som detailhandelsgade, gaden begrønnes og ombygges (erhvervsstrategi udvikles og midlertidige forsøg etableres i samarbejde med det almene).
- De lokale boligafdelinger indtænker LAR helhedsplaner og udvikling af området og intensiverer arbejdet med fortætning for at styrke lokale fællesskaber og kvalitet i det nære boligmiljø
- Hovmestervej udvikles til ny blå forbindelsesrute i bydelen og omdannelse af kilerne ved Gravervænget igangsættes



blå forbindelsesrute i Hovmestervej



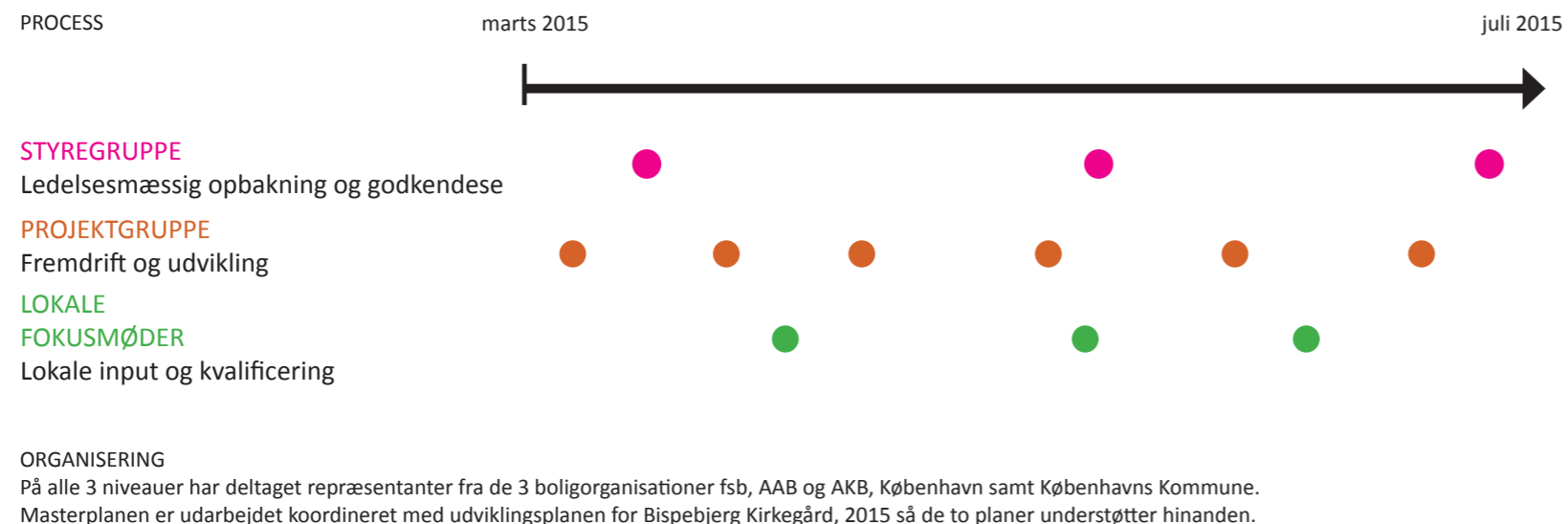
Frederiksborgvej - Grøn handelsgade



Byrum der kan rumme vand og leg



Bygninger har store arkitektoniske kvaliteter men området præges flere steder af utryghed



Planens rammer

Tre almene boligorganisationer og københavns kommune – fælles løft

Denne strategiplan for det udsatte by- og boligområde omkring Bispebjerg Kirkegård er udarbejdet i et samarbejde mellem Københavns Kommune og de tre almene boligorganisationer fsb, AAB og AKB, København, der alle har bidraget til finansieringen.

Særligt udsat område – sociale og fysiske udfordringer

Den geografiske afgrænsning dækker et by- og boligområde, hvor flere af Københavns særligt udsatte boligområder ligger. Området har en række fysiske og sociale udfordringer. Markant flere borgere end københavnergennemsnittet står udenfor arbejdsmarkedet, og sundhedstilstanden er markant ringere end i resten af København. I byområdet bor Københavns største andel af psykisk sårbare borgere og mange udsatte familier. Området er et af de mest utrygge i København.

Fysisk er dele af området nedslidt og uden klar identitet og funktion. De rekreative potentialer er ikke så tilgængelige og synlige. Området har et ensidigt boligudbud og er præget af store

trafikårer, der medvirker til, at områdets kvaliteter fremstår som isolerede og skjulte øer. Der mangler sammenhæng, og området udfordres af massiv trafikstøj. Forhold, der indvirker negativt på både sundhedstilstand, hverdagsliv og attraktion.

Sammenhængende, grøn og tryk - stedets store kvaliteter

Strategiplanen foreslår en række fysiske strategier og greb, der, i tæt samarbejde med borgerne, kan bygge videre på områdets store kvaliteter og bidrage til en grøn, tryk og sammenhængende by. Området har nogle helt særlige kvaliteter og en særlig identitet, der kan bruges som løftestang.

Fysiske greb, der løfter

Undersøgelser viser, at fysiske greb kan medvirke til at løfte udsatte områder, når de medtænker hele området og kombineres med sociale indsatser. Strategiplanen giver et fundament for en sådan udvikling, og har samtidig fokus på udvikling af gode bolignære rammer om nære fællesskaber. Den fysiske udvikling skal spille

sammen med sociale indsatser i området, herunder samarbejdet mellem Københavns Kommune og boligorganisationerne om det boligsociale arbejde og udlejningsredskaberne.

Investeringer, der hænger sammen

Gennem de kommende år er der forventet en række investeringer i området for eksempel skybrudssikring, vejgenopretning, renovering af almene boligafdelinger og udvikling af Bispebjerg Kirkegård. Strategiplanen viser, hvordan disse investeringer, der både er almene, kommunale og private kan forstærkes og realiseres i en sammenhæng, så de enkelte tiltag ikke blot løser det isolerede behov på den enkelte matrikel, men indgår i en samlet strategi, der bidrager til udviklingen fra et særligt udsat by- og boligområde til en tidssvarende og attraktiv del af København.

Tæt samarbejde giver synergi

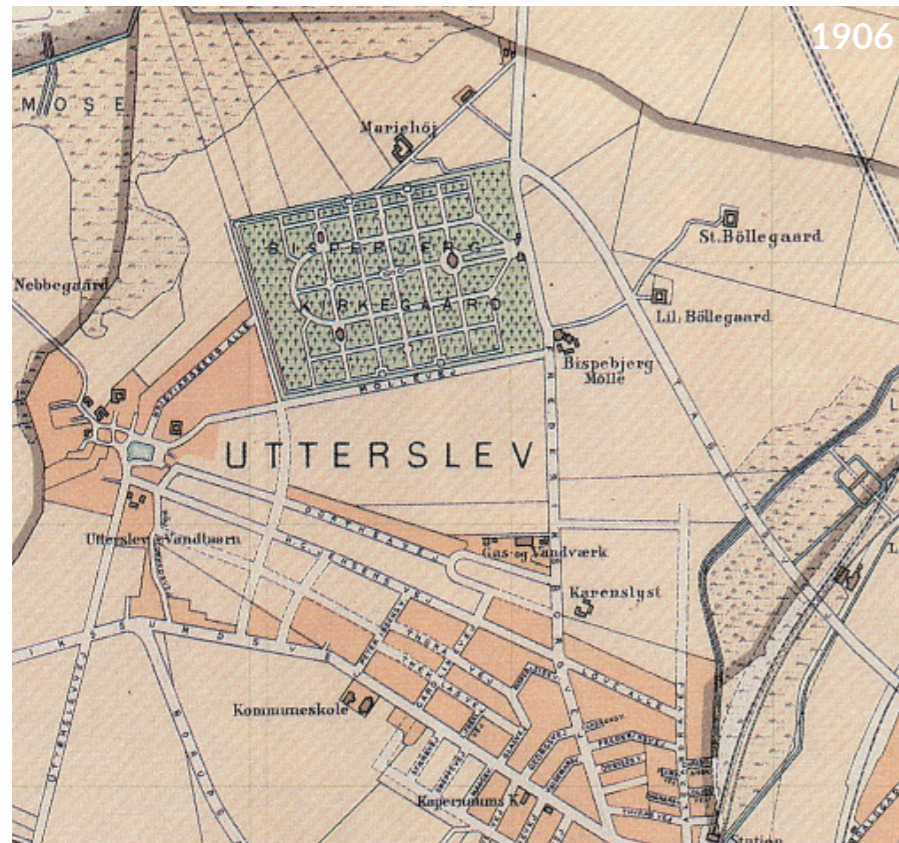
Med det tætte samarbejde om strategiplanen har Københavns

Kommunes og de tre almene boligorganisationer fsb, AAB og AKB, København taget et vigtigt skridt for at sikre fælles retning på de kommende års indsatser og dermed bidrage til at realisere ambitionen om at reducere byens udsatte by- og boligområder gennem sammenhængende investeringer (Politik for Udsatte Byområder, 2011, Hovedaftale mellem BL's 1. kreds og Københavns Kommune december, 2014).

Strategiplanen beskriver potentialer og skitser til mulige tiltag, som parterne kan arbejde videre med at kvalificere og udfolde under forudsætning af politisk godkendelse i henholdsvis boligorganisationer og Københavns Kommune.



BISPEBJERG I DAG_UDFORDRINGER OG POTENTIALER



Frederiksborgvej anlægges af kong Chr. d 4 i 1620 og Bispebjerg kirkegård åbnes 1903



Området var mestendels færdigbygget i begyndelsen af 1950'erne.



Indledning Bydelen

Bispebjerg, (1681 Biszebierg, 'bakken, hvor kærne bisser')

Bispebjerg er med sin topografi og beliggenhed på et af de højeste punkter i København, og med Grundtvigskirken som arkitektonisk pejlemærke, et ganske unikt område, der ikke har sit lige i København.

På trods af nærheden til det centrale København ligger bydelen dog lidt hengemt, som afslutning på den tætte by og med Bispebjerg Kirkegård og Utterslev Moses vilde natur som naboer.

Bydelen har et stort historisk og fysisk potentiale, der kan synliggøres og udfoldes, og dermed bidrage til at løfte området ud af sin udsathed. De eksisterende kvaliteter skal styrkes, der skal skabes nye forbindelser både internt i området og til den omliggende by. Endelig skal potentialerne for at understøtte fællesskaber udfoldes.

Bispebjerg er ultimativt 'Byens grønne bakke' - en stærk identitet, der skal understøttes af alle fremtidige tiltag i bydelen.

Et fornemt eksempel på velfærdsstatens planlægning

Bispebjerg blev i 1901 sammen med det øvrige Brønshøj Sogn indlemmet i Københavns Kommune. Udbygningen af området tog fart i mellemkrigstiden med store etagebebyggelser, opført af sociale boligselskaber. Bispebjerg er anlagt ud fra en overordnet byplan, der gjorde op med brokvarterernes tætte og kompakte struktur, en byplan der er præget af funktionalismens ønske om lys og luft, en plan der indførte åbne grønne arealer og moderne lejligheder med bad og moderne installationer. Datidens bedste arkitekter tegnede et familieboligkvarter med tidssvarende boliger, hvor også fællesskabet blev rammen om et nyt og sundere liv. Et godt sted at bo for alle københavnere.

En grundlæggende idé i realiseringen af flere af bebyggelserne var oprindeligt, at fællesanlæg og grønne områder var omdrejningspunkt om naboskabstanken. Inspireret af den amerikanske sociolog Lewis Mumford blev haveby-ideologien flere steder udfoldet ved bydele, der fungerede som selvstændige byer i pagt med naturen, med store fælles anlæg og plads til aktiviteter i boligbebyggelserne. Den sociale dimension kom til udtryk i de store fælles gårdrum og i anlæg af legepladser som noget særligt for dansk planlægning. Bispebjerg var en familiebydel, hvor de hjemmegående mødre med børn gav liv til bebyggelsen hele dagen. I fællesarealerne blev der skabt plads til hverdagens funktioner som småbørnsleg, tøjtørring osv. Herudover var der ikke nogen nærmere definition af brugen af bebyggelsens udearealer.

Kvaliteterne er stadig åbenlyse. Området er grønt og en vigtig

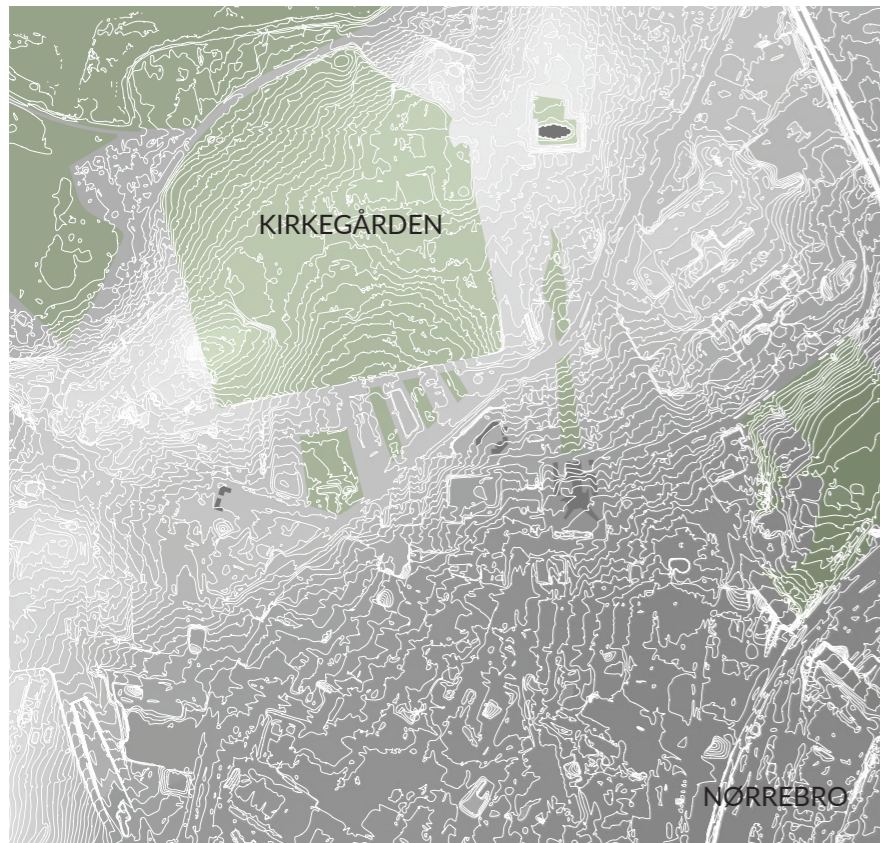
del af vores kulturarv. Det er et billede på den tidsånd, der formede Danmarks velfærd. Bygningskvaliteten er høj, og der bør værnes om de arkitektoniske og landskabelige kvaliteter, der er indlysende og særlige.

Strukturelt udviklede bydelen forskellige former for bygningstyper. Karréen udgør som type en væsentlig del af bydelen i området mellem Tomsgårdsvej og kirkegården samt i området øst for kirkegården. Vinkelformede stokbebyggelser med åbne gårdrum definerer hovedkarakteren mellem Tagensvej og Tomsgårdsvej. De fleste bygninger er udført i tegl med stor detailrigdom. De fremstår robuste og generelt af høj arkitektonisk kvalitet.

Utterslev Mose og Bispebjerg Kirkegård er de store, rekreative landskabsrum, der både henvender sig til bydelen og har mere overordnet regional betydning. Bydelens rummer udover de



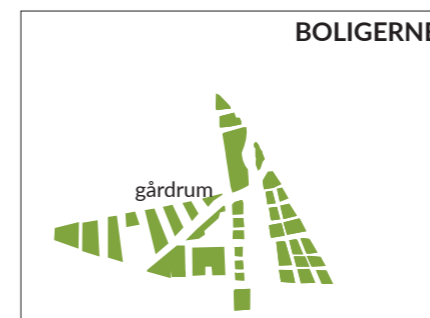
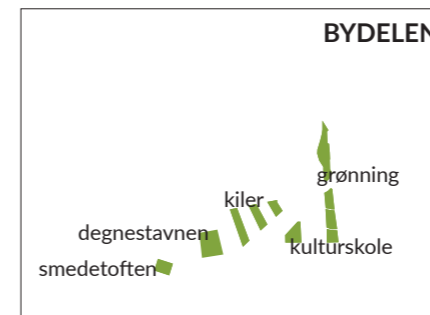
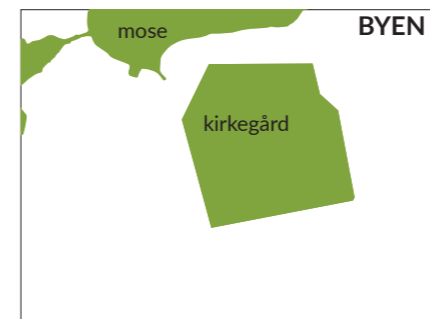
TERRÆN



Bydelen ligger højt med Grundtvigskirken på det højeste punkt. Bispebjerg kan hjælpe resten af byen ved at "holde på vandet" og skabe gode byrum der kan det samt ved at styre vandet den rigtige vej ned af bakken.

jo lysere farve des højere kote

BETYDNING_BISPEBJERGS BY OG LANDSKABSRUM

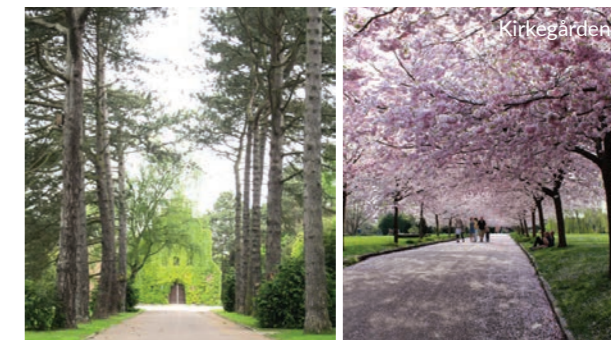


Landskabsrummenes skala og betydning

Den vilde mose og den parklignende kirkegård er begge destinationer for hele Byen.

Derudover har bydelen en række by og parkrum som kan rumme bydelen liv og aktiviteter.

Bebyggelsen ligger i grønne omgivelser med gårdrum der kan rumme det helt lokale boligliv.



Grønningen



Bispeparkens gårdrum

mange halvprivate gårdrum et antal offentligt tilgængelige grønne arealer af varierende størrelse.

Kvarteret stod færdigudbygget i 1950'erne, og området har groft sagt ikke udviklet sig siden. Træerne er blevet højere, mange af dem har stået der siden anlæggelsen af kirkegården i 1903. Børnene der legede i de fælles grønne anlæg er blevet pensionister, og det er forholdsvis begrænset, hvad der er sket af synlige og funktionsbetingede ændringer i det fysiske miljø.

Bispebjerg – byens blå ressource

København skal sikres mod oversvømmelser fra skybrud. Derfor har Københavns Kommune udarbejdet planer for håndtering af skybrud, og her spiller Bispebjerg en rolle.

Bydelen ligger højt og har ikke til dato været ramt af voldsomme oversvømmelser. Vandet kan let og hurtigt løbe ned af bakken, videre til andre bydele, hvor det til gengæld er med til at skabe store oversvømmelser. Derfor skal området hjælpe den resterende by ved selv at håndtere den del af regnvandet, der falder på

Bispebjerg. Det skal ske ved både at tilbageholde vandet og styre det overskydende vand hen til områder, hvor det gør mindst mulig skade og til sidst kan ledes ud i Svanemøllebugten gennem et net af store underjordiske rør.

Skybrudsplanerne bygger på to trin:

1. Små regnbyger håndteres, hvor de falder.
2. Skybrud ledes hen til store forsinkelsespladser eller til havnen, hvor vandet gør mindst mulig skade.

Skybrudskonkretiseringen for Bispebjerg beskriver tre typer af skybrudssikring i området: Skybrudsveje, forsinkelsesveje og forsinkelsespladser:

1. Flere af de store veje blandt andet Birkedommervej, Frederiksborgvej, Tuborgvej, Tomsgårdsvej, Tagensvej og Hovmestervej skal ombygges til skybrudsveje, som kombinerede skybruds- og forsinkelsesveje samt skybrudsrør, så vandet under skybrud kan strømme på vejene, enten på selve kørebanen eller

i grøfter i vejsiden. Målet er en hurtig og sikker transport af store vandmængder.

2. Vejene mellem Skoleholdervej og Tomsgårdsvej 'Kilerne' skal omlægges til forsinkelsesveje. De skal kunne samle og forsinke regnvandet, der langsomt frigives igen, når der er kapacitet på de store veje, og ledes videre i systemet. Det kan gøres med små bede, grøfter, lavninger i græsplæner, render i vejen og lignende mindre indgribende tiltag. Vandet vil under skybrud først løbe til lavningerne, og når de er fyldt, løber overskudsvandet videre til de større systemer. Målet er opsamling, forsinkelse og langsom frigivelse af skybrudsregn. Derved undgås overbelastning af de lavereliggende områder i byen.

3. Større åbne forsinkelsespladser, skabt ved at forsænke Degnestavens Legeplads, og de to grønne anlæg, der udgør Grønningen. Både legeplads og grønning vil kun blive fyldt med vand, når der er skybrud. Langt hovedparten af tiden vil de være åbne pladser med mulighed for leg og ophold. Målet er opsamling af betydelige mængder regnvand. Vandet skal senere sive ned

i jorden, fordampe eller i særlige tilfælde ledes langsomt ud i kloaken.

Skybrud er heldigvis sjældne. Anlæg, der er bygget til håndtering af skybrud, er derfor i udgangspunktet døde installationer i byrummet. Men de åbner muligheder for at skabe nye byrum og funktioner, når anlæggene designs og etableres. Skybrudsanlæggene kan formes, så de giver variationer i gadebilledet, danner stille rum og giver identitet i form af genkendelige elementer som grøfte, vejbed, bump/hulninger. Ved at tænke byrummene og stedets identitet ind i skybrudsløsningerne fra starten og samtænke med andre initiativer i området, kan der opnås synergi mellem skybrudsprojektet og forbedringer af det eksisterende byrum. Samlet set kan være med til at styrke områdets identitet og attraktion. Dette potentiale er meget tilstedeværende på Bispebjerg, der i særlig grad kan give byen grønne ressourcer, bynatur og blå forbindelser. Potentialet er fysisk udfoldet i strategiplanens enkelte løsningsforslag.

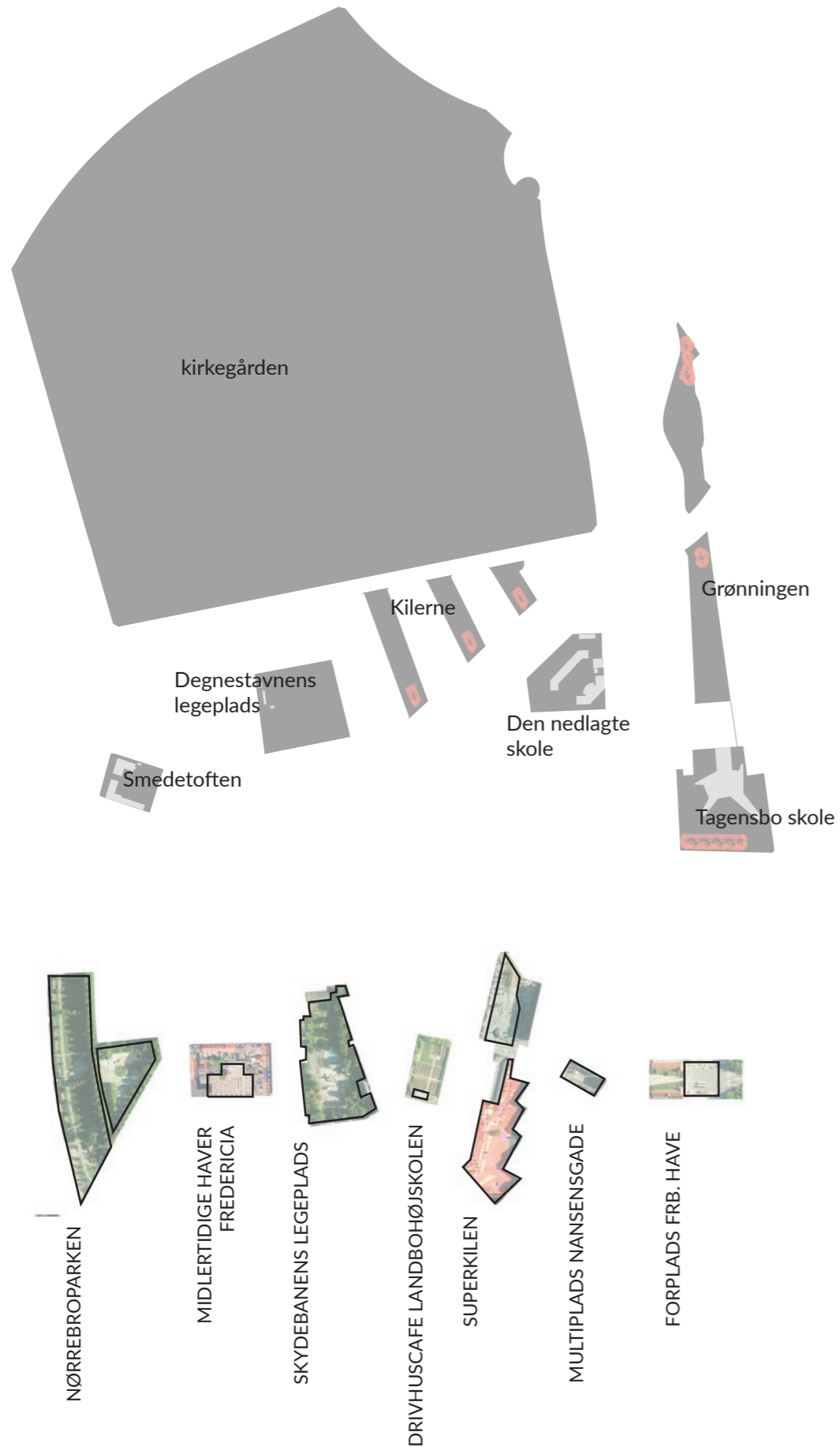


bunkers i Grønningen

Kilerne

Ubenyttede by og landskabsrum har stort potentiale

SKALASAMMENLIGNING BYRUM



SKALAREFERENCER



SKALA BYRUM

Bydelens by og landskabsrum er generøse i størrelse det bliver tydeligt hvis man sammenligner størrelsen på andre byrum som rummer nogle af de funktioner der efterspørges i Bispebjerg



FUNKTIONER I OMRÅDET



Bispebjergs attraktioner, by og landskabsrum - fra udsat boligområde til attraktivt bymiljø

Bispebjerg rummer i dag en funktionel og rekreativ struktur, der indeholder de grundelementer, som skal til for at skabe en velfungerende og levende bydel.

Den højt placerede og storslåede Grundtvigskirke, udgør sammen med Bispebjerg Torv en form for visuelt og strategisk centrum i bydelen.

Tydeligere bevægelseshieraki

Kulturfaciliteter, skoler og institutioner og et beskedent omfang af dagligvarehandel er jævnt spredt i bydelen. De seneste år har Bispebjerg fået nye attraktioner som Dansekapellet og Biblioteket Guldhuset, der begge udgør nye funktioner og ikoner i området. De forskellige tilbud er dog ikke bundet op på klare og entydige forbindelsesårer. De kan med andre ord være svære at finde. Det er derfor nærliggende, at en strategi for udvikling af området peger på en strukturering, der kan tydeliggøre bevægelseshierarkiet i bydelen og indarbejder de offentlige og lokale tilbud.

Åbning af kirkegården og omdannelse af Skoleholdervej

Utterslev Mose og Bispebjerg Kirkegård er de store regionale attraktioner i området. De fremstår ikke så tilgængelige, når man kommer fra sydsiden eller bor i områderne langs Skoleholdervej og Frederiksborgvej.

Det er oplagt at åbne kirkegården mere mod den omgivende bydel for at opnå en større sammenhængskraft og interaktion mellem bydelen og kirkegården som rekreativ destination og kulturarv. Herigennem styrkes også forbindelsen mellem byen og Utterslev Mose. Og mellem boligområder og by. En omdannelse af Skoleholdervej kan understøtte åbningen af kirkegårdsmuren, så det bliver et markant greb i omdannelsen.

Fra passiv til aktiv begrønning

Den store Grønning, der løber nord-syd fra Bispeparken til Tagensbo Skole er internt i bydelen et overordnet og strukturerende grønt træk. Et generøst grønt rum, der samtidig udgør en sigtelinie fra Hovmestervej til Grundtvigskirken - men

også et rum, der henstår lidt ubenyttet, utrygt og landskabeligt uden tydelig identitet.

Kilerne ved Gravervænget op mod Skoleholdervej og kirkegården er i dag støjplagede og fortrinsvis benyttet til parkering og hundelufferterritorie. De rummer et stort potentiale for at markere en grønnere ankomst til kirkegården og blive lokale byrum med mindre støj og nye brugsmuligheder.

Nye mødesteder, lokale fællesskaber og handel

Bydelen rummer, udover Bispebjerg Torv, ikke mange klart definerede byrum, der kan fungere som lokale mødesteder. Området savner generelt både bypladser og faciliteter, hvor forskellige aktiviteter kan udfoldes i lokalmiljøet. Nye mødesteder i det offentlige rum kan give mere liv til og større tryghed i bydelen. Frederiksborgvej har eksempelvis et reelt potentiale for at udvikle detailhandel og på sigt blive bydelens indkøbsgade, suppleret af lokale, mindre butikker og kiosker spredt rundt i bydelen til støtte for det lokale boligliv.

Bred vifte af tilbud og rigtig placering af mødesteder

Det er et by-strategisk mål, at områdets beboere vil udnytte mulighederne i bydelen til at skabe bedre trivsel og større tryghed, og at alle beboere får bedre mulighed for at blive integreret i bolig- og nærområdet. Derfor skal der udvikles en bred vifte af tilbud i by- og boligmiljøet, som både giver muligheder for rekreativt ophold og nye aktiviteter. De fysiske rammer skal gøre det nemmere for den enkelte at igangsætte initiativer og udvikle et endnu større fælles ansvar for dagliglivet i boligafdelingerne sammen med andre.

Arkitektoniske og funktionelle nedslag planlægges, hvor de kan skabe den størst mulige positive forandring. Ved at sætte fokus på de "banale" mødesteder - der hvor man kommer ofte, og hvor man derfor har anledning til at stoppe op for kortere eller længerevarende ophold, øges chancen for positiv modtagelse og reel aktivering i nærområdet.

LOKALE NØGLEAKTØRER , HERUNDER BEBOERNE I OMRÅDET, PEGER PÅ

- Man føler sig utryk nogle steder
- Pladser og gårdrum skal være fleksible, så de kan bruges, når nogen har en ide.
- Det vil være rart med flere cafeer og steder at sidde.
- Der er tomt i de store grønne områder.
- Der er brug for lokaler til store og små arrangementer.

UDFORDRING

MANGLENDE AKTIVITETER OG LIV I BY OG LANDSKABSRUM



De større byrum kalder på udvikling. Det grønne anlæg er ubenyttet. Kilerne er støjbelastede trafikrum, og Degnestavnens legeplads er overbebyrdet på grund af sin store succes.

POTENTIALE

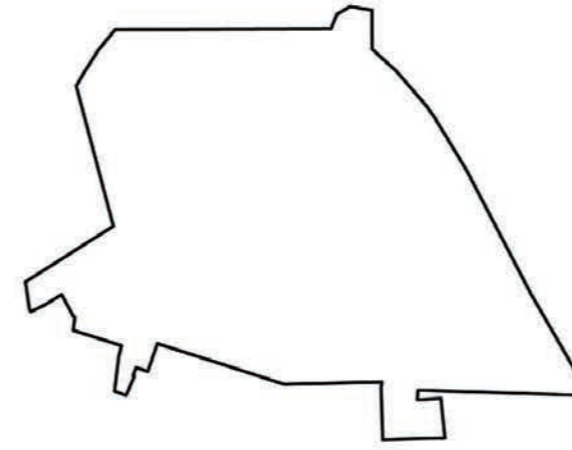
STYRKEDE VARIEREDE BY OG LANDSKABSRUM



Der ligger et potentiale i at skabe opgraderede, mangfoldige by og landskabsrum som kan rumme alle bydelens borgere.

UDFORDRING

MANGEL PÅ LOKALER TIL AKTIVITETER



Området mangler lokaler til aktiviteter. Dette er en vigtig præmis for en bydel der fungerer hele døgnet og året.

POTENTIALE

NYE LOKALER OG MØDESTEDER



1. Den nedlagte skole kunne blive områdets hjerte og rumme det lokale liv med lektiecafe'er, værksteder og beboerfaciliteter.
2. Flexzoner med el og vandtilkoblingsmulighed kan rumme midlertidige tiltag i byrummene.
3. Smedetoften har potentiale til at rumme vigtige børn og unge aktiviteter evt. med et beboerhus ovenpå for at blande livet i området.
4. Nogle af områdets mange bunkers kan omdannes til udstillingslokaler, øvelokaler og apteres med drivhus og udeareal.
5. Beboercafe i Kringlebakken med udgang til Grønningen

UDFORDRING

SPORADISK DETAILHANDEL



■ detail

Bispebjerg har handelsliv men de fleste steder er det klemt af store vejrum og lægger ikke op til ophold i gaderummet.

POTENTIALE

STYRKELSE OG SAMLING AF FORRETNINGSLIV I HANDELSGADEN FREDERIKSBORGGADE



■ detail

En koncentration af handelsliv og en styrkelse af stemningen og vilkårene for handeleggaden vil kunne gøre Frederiksborggade til en ryggrad i kvarteret.

TRAFIK OG STØJ



Trafikmængderne er flere steder store og vejrummene langs stokbebyggelse er karakteriseret af store åbninger mellem bygningerne. Det medfører støjfyldte zoner hvor vejrum møder boliglivet

FOTOS FRA OMRÅDET



Tomsgårdsvej udgør en stor barriere



Frederiksbrogvej fremstår primært som trafikrum



Frederiksborgs nordlige del fremstår meget hord på trods af den kirkegårds herlighedsværdi



Skoleholdervej er smuk med indbyder ikke til ophold

LOKALE NØGLEAKTØRER , HERUNDER BEBOERNE I OMRÅDET, PEGER PÅ

- Det kan være svært at orientere sig i området, særligt for psykisk sårbare.
- det er svært at krydse de store veje
- Der skal være plads til både biler, gående og cykler
- Parkering skal bevares, men tager meget plads i dag
- Der er meget asfalt og mange veje
- der er bælgmørkt
- Det kan være svært at vide hvor man må være henne- om arealer er private

Bispebjergs forbindelser- fra udsat boligområde til attraktivt bymiljø

Bydelen blev til i en tid med betydelig mindre trafik end i dag. Den åbne bebyggelsesstruktur fungerer mange steder i direkte modsætning til de trafikmængder og den støj, de genererer.

Bydelen gennemskæres af en ringvej og har Hillerød Motorvejen E16 i bydelens vestlige kant. Borups Allé, Tomsgårdsvej og Tagensvej håndterer alle betydelige mængder trafik, som ikke ser ud til at blive reduceret i den nærmeste fremtid. Frederiksborgvej er derimod overdimensioneret som trafikrum og underprioriteret som handelsegade på trods af dens umiddelbare og lokale potentiale.

Overdimensionerede vejarealer, store trafikårer og døde kantzoner

Bispebjerg er for mange blevet et 'transitrum', og der mangler naturlige begrundelser for at standse op og gå på opdagelse i området eller opleve dets kvaliteter fra en cykel eller som gående. Der er derfor indlysende potentialer i at styrke

forholdene for bløde trafikanter. Udover de store trafikårer er bydelen inddelt af et forholdvis uhierarkisk og lokalt vejnet. Bilen er generelt højt prioriteret i området, hvilket medfører store befæstede arealer i form af overdimensionerede vejrum og mange parkeringsarealer - selv i boligmiljøernes gårdrum, hvor de grønne fællesarealer oftest omkranses af køreflader, som en del af kantzonerne i de grønne anlæg.

De udifferentierede og uforholdsmæssigt store vejrum betyder sammen med en serie drejede og 'skæve' gadeforløb, at området virker labyrintisk, og at destinationerne ofte er svære at finde.

Støjplagede byrum og boliger

Stokbebyggelseens vejrum er karakteriseret af store åbninger mellem de enkelte bygninger. Det medfører ofte støjfyldte zoner hvor vejrum møder boliglivet. Disse områder er derfor hverken private eller bymæssige og bliver nemt til en form for neutrale zoner, hvor der ingenting sker. De store veje genererer

et voldsomt støjniveau generelt i bydelen, selvfølgelig mest voldsomt langs vejrummenes kanter. Det er oplagt at pege på hastighedsdæmpning på udvalgte vejstrækninger og samtidig introducere såvel bygningsmæssige som beplantningsmæssige tiltag, der overordnet kan og skal være med til at reducere støjproblematikken på de berørte friarealer. Det er således nærliggende at pege på vejrummenes potentiale for såvel fortætning som begrønning, og indlysende at deres barrierevirkning generelt skal reduceres eller søges fjernet gennem omdannelse af vejtracéerne. Se også indsatsområdet fortætninger og eksemplerne på kantzaneløsninger sidst i planen.

Ny organisering af parkering kan give aktive og grønne byrum

Organisering af parkeringsarealer kan ændres, så der skabes mere fredelige byrum, vejbredder kan indskrænkes så fortove kan udvides og give plads til udeservering. Vejrummene bør suppleret med grønne tiltag i form gadetræer og anden beplantning, der er med til at understrege området som et unikt

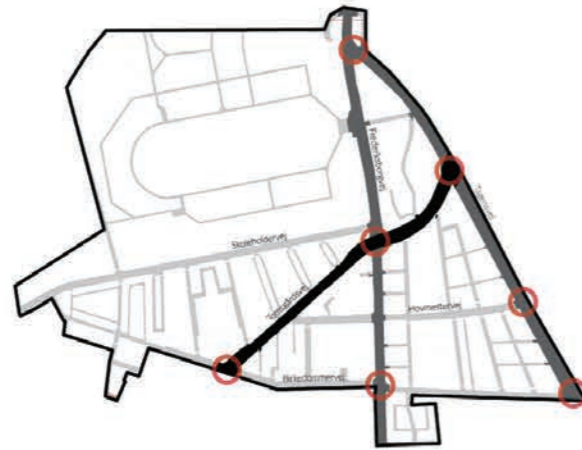
grønt område og dermed bidrage til en samlet set grønnere by. Det er strategiplanens præmis, at antallet af p-pladser bevares, men at det er muligt at omfordele i lokalområderne. Det skal dog understreges, at der ikke er foretaget en egentlig optælling og registrering af omfanget af p-pladser.

De nuværende, udifferentierede vejforløb kan udvikles med tydelige, individuelle identiteter, så der kan skabes lokalt tilhørsforhold. Varierede mødesteder kan opstå, hvor veje og bebyggelse (mennesker) mødes. Der kan derved skabes større synlighed i det offentlige rum, tydeligere grænser og mere trygge opholdsmuligheder.

Nedbrydning af barrierer, herunder nemmere krydsning af de store vejrum, mere variation i kantzonerne, flere åbne facader og udadvendte aktiviteter og fællesrum skal synliggøre den store mangfoldighed og spire et voksende lokalt kulturmiljø - noget bydelen rummer et stort potentiale for at udvikle og fremelske.

UDFORDRING

VEJRUM ER BARRIERER
MED FÅ LYSREGULEREDE KRYDSNINGER



Bydelen gennemskæres af ringvejen og har Hillerød motorvejen E16 i bydelens vestlige kant. Frederiksborgvej er overdimensioneret som trafikrum og underprioriteret som handelsgade på trods af et stort potentiale.



POTENTIALE

FLERE LYSREGULEREDE KRYDSNINGER OG TYDELIGE
FORBINDELSER IGennem BYDELEN

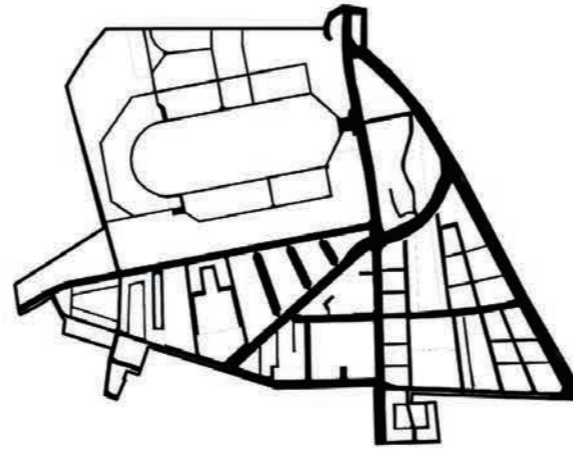


○ lysregulerede kryds

Flere sikre forbindelser for de bløde trafikanter med flere trafiklys vil skabe tryghed og samle livet i prioriterede gaderum. Frederiksborggade kan som hovedforbindelse for gående og cyklister forbinde bydelen med metro og tog ved Nørrebro station.

UDFORDRING

SVÆRT AT FINDE RUNDT



De udifferentierede og uforholdsmæssigt store vejrum gør sammen med en serie drejede og 'skæve' gadeforløb, at området virker labyrintisk og destinationerne ofte er svære at finde.



POTENTIALE

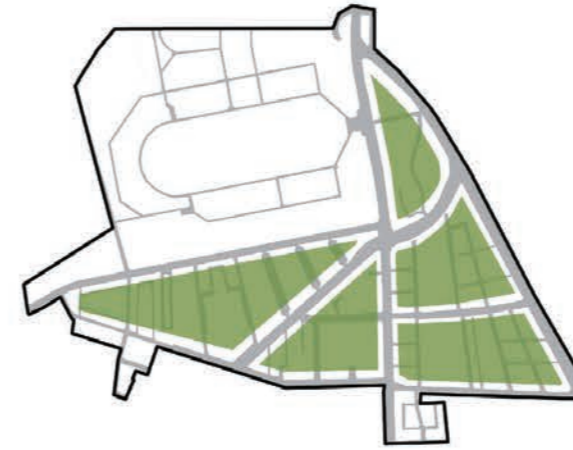
TYDELIGE FORSKELLIGE VEJRUMSIDENTITETER
TRYGHED



Tydigheden i forskelligartede forbindelser som fortæller hvor man er og er tilgængelige i deres udformning vil skabe større tryghed.

UDFORDRING

SVÆRT AT VIDE HVOR MAN MÅ OPHOLD SIG
FORSKEL PÅ PRIVAT OG OFFENTLIGE RUM

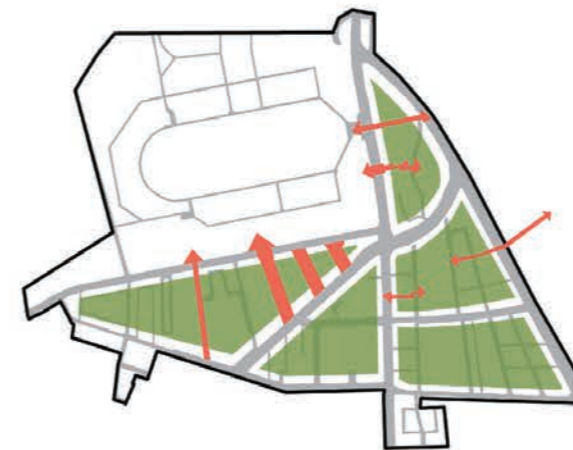


Oplagte forbindelser til Byrum er på privat område og det er svært at fornemme om man er på privat eller offentlig grund.



POTENTIALE

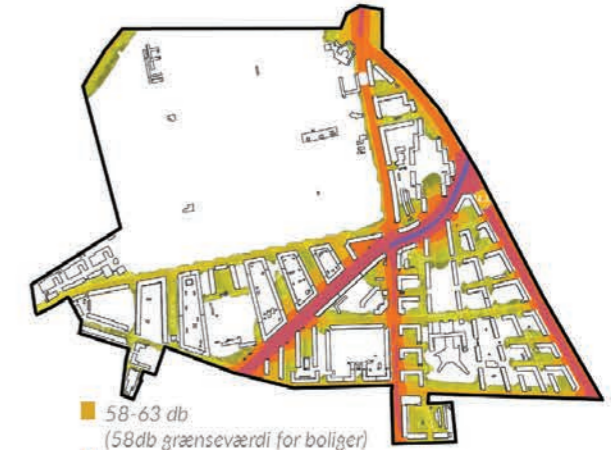
OFFENTLIGE FORBINDELSER TIL BYRUM IGennem
BOLIGFORENINGER



Tydelige forbindelser igennem boligområderne til byrum vil gøre bydelen mere tryk og nemmere at finde attraktionerne.

UDFORDRING

STØJ FRA TRAFIK



58-63 db
(58db grænseværdi for boliger)
63-68 db
68-73 db
over 73 db

Den åbne bebyggelsesstruktur og de store trafikmængder og store andel af kørearealer giver store støjgener



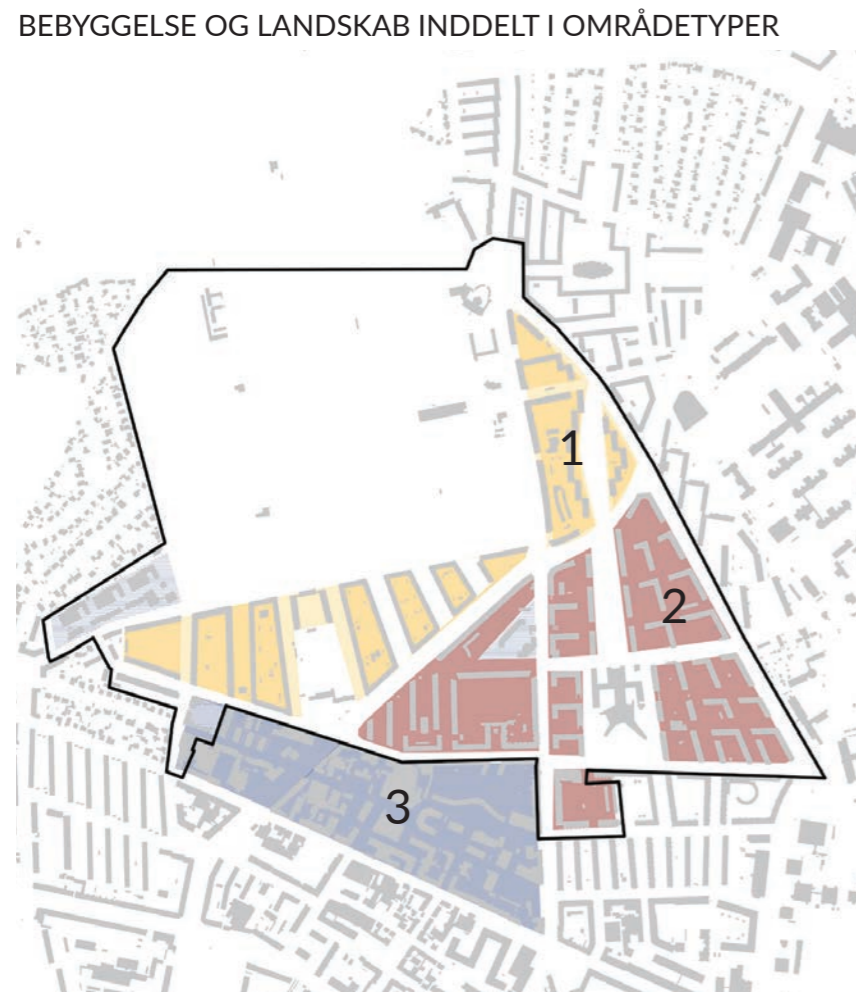
POTENTIALE

TRAFIKSTØJ HOLDES I TRAFIKRUM



Det forsøges at "lukke" kantzonen til vejarealer med fortætning, beplantning og byrumsudformning for at mindske støjen i bolig og byrum.

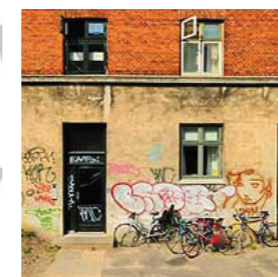
BEBYGGELSE OG LANDSKAB INDELT I OMRÅDETYPEN



1. LANDSKABSBY
Landskabsbyen styrkes i sin egenart, aktive zoner etableres langs kanter og i overgange



2. HAVEBYEN
muligt at fortætte. I havebyen fokuseres på den nære skala og der gives plads for større variation



3. KREATIV ZONE
Rentemesterkvarteret
I den kreative by etableres begrønning overalt hvor der er plads og initiativ. Her støttes op om facadebegrønning, byhaver og private initiativer



LOKALE NØGLEAKTØRER , HERUNDER BEBOERNE I OMRÅDET, PEGER PÅ

- Det er dejligt at bo på Bispebjerg
- Der er lys og luft
- Der er meget trafikstøj
- Støjende aktiviteter på fx legepladser skal ligge væk fra boligerne
- Det offentlige områder uden for boligblokkene bliver mest brugt til hundetoilet
- Der bor mange forskellige mennesker, der skal være aktiviteter for alle.
- Mange færdes lokalt, der er behov for lokale mødesteder også for unge
- Området skal være let at færdes i, også for ældre.

Bispebjergs boligmiljø - fra udsat boligområde til attraktivt bymiljø

Bispebjerg er som tidligere nævnt principielt sammensat af to forskellige bygningstypologier. De klassiske og lukkede karreer, og de halvåbne vinkel- og stokbebyggelser, hvor de grønne arealer er direkte tilgængelige fra de omgivende veje. Det sydlige område, "Rentemesterkvarteret", rummer en kreativ zone og er mere sammensat og tilfældig i det strukturelle mønster. Dette område ligger i udkanten af strategiplanens afgrænsning.

Indadvendt landskabsby skal give fra sig af sine kvaliteter
Det er oplagt at understøtte og udbygge områdets opdeling i forskellige kvartersidentiteter, og dermed forstærke kvarterens egenidentitet og attraktionsværdi.

"Landskabsbyen" (1) omkring Ringertoften, Degnestavnen, Gravervænget og de tilsvarende bebyggelser nærmest kirkegården er måske områdets mest homogene og karakterfulde bebyggelser. Samtidigt er det et område, som i høj grad vender sig indad, og mange af dette områdes kvaliteter er ikke synlige

for omverdenen. Bortset fra Degnestavnens Legeplads er her ikke levnet megen plads til aktiviteter mellem blokkene i de klassiske grønne stræder mellem karréerne. Området er samtidig utrygt og særligt udsat, hvorfor det er oplagt at arbejde med at udvikle rammer, der bidrager til 'flere øjne i byrummet', højere attraktionsværdi og bedre udveksling med den omliggende by.

Kilerne mellem boligblokkene ved Gravervænget, Klokkerhøjen og Møllerloden forbinder både fysisk og visuelt Tomsgårdsvej til kirkegården. De er i dag støjbelastede parkeringsrum og har et stort potentiale for en reorganisering, hvor den grønne karakter understøttes, og hvor der etableres byrum, der kan fungere som mødesteder for beboere fra de omliggende karréer. Samtidig kan der udvikles en synlig sammenhæng med, og let tilgængelig adgang til, kirkegården og Utterslev Mose. Den arkitektoniske harmoni bør bevares som skelet, men indholdsmæssigt er der rig plads til at integrere og samtænke skybrudssikring, grøn diversitet, leg og nye aktivitets- og opholdsmiljøer.

Haveby med aktive grønne områder
Området mellem Tomsgaardsvej og Landsdommervej (2) har en anden, mere vekslende og åben karakter. Betraget som områdets 'Haveby' er der potentiale for at introducere en større variation og især et større ejerskab til de grønne områder. Stokbebyggelserne har ofte det til fælles, at de relativt store grønne arealer ligger hen til at beskue, uden at være aktive som opholds- og brugsrum. Kvaliteten varierer fra elegante parklignende forarealer med fantastiske solitære træer til upersonlige og passive plæner uden særlige kvalitetstræk. Fælles for dem alle er, at der mangler klare grænser mellem det offentlige og det private, hvorved følelsen af ejerskab til arealerne vanskeliggøres.

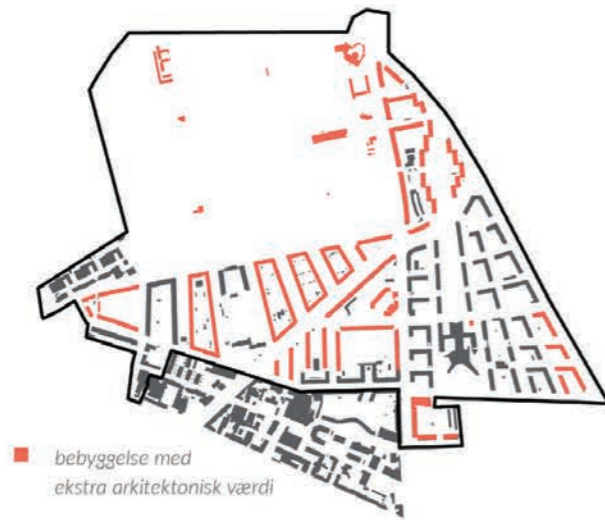
Fra at være områder præget af store fælles grønninger og forarealer uden afgrænsning, peger denne strategiplan på, at de udadvendte og eksponerede grønne arealer kan få nye kanter og dermed nye rammer for mere differentierede aktiviteter.

Variert boligudbud
Begge kvarterer er præget af almene boligbebyggelser. Der er mange små og ens boligtilbud i disse bebyggelser, hvilket kunne pege i retning af en fortætningsstrategi, hvor nye boliger kan være med til at fastholde fx børnefamilier og tilbyde nye boligformer.

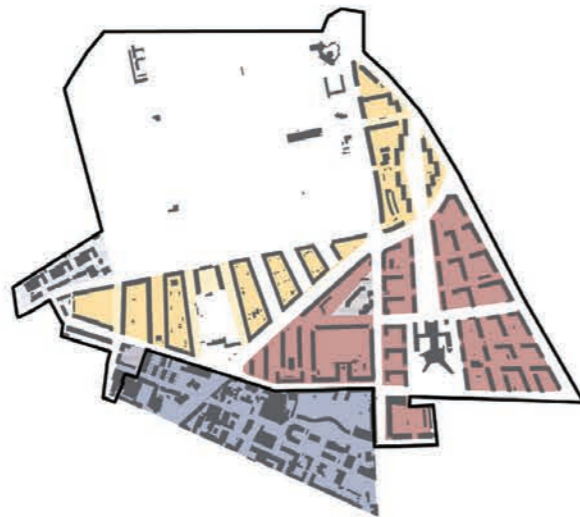
Udveksling på tværs i kvarteret
Den kreative bydel ved Rentemesterkvarteret (3) er mere sammensat, og det er i mindre omfang veldefinerede haveanlæg, der kendetegner området. Der er mindre grønt i denne del af kvarteret, og det virker oplagt at introducere en mere aktivistisk grøn strategi og indføre grønne træk, der binder denne del af Bispebjerg sammen med de rekreative ressourcer omkring kirkegården. Og dermed tilføre en potentiel udveksling på tværs af kvartererne. Rentemesterkvarterets kreative potentiale kan ligeledes trækkes op i boligområdet ved at etablere gode synlige rammer om for eksempel iværksætter- og kulturliv.

UDFORDRING

BEBYGSELSE MED EKSTRA ARKITEKTONISK HISTORISK BETYDNING MANGLER AT INDGÅ I SAMLET STRATEGI



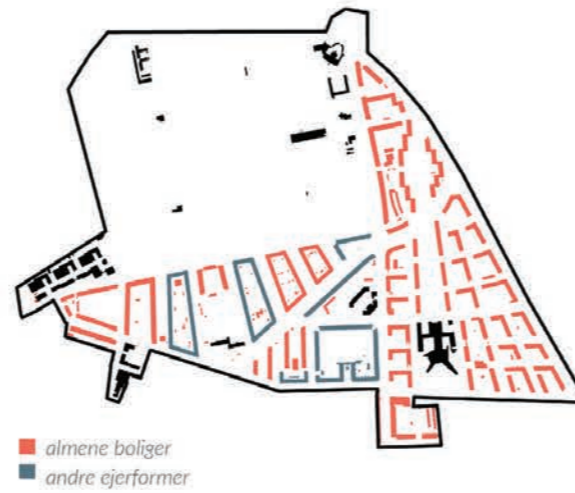
IDENTITET OG ROBUSTHED



Bebyggelsen inddeles og planlægges efter områdetyper med hver deres strategi for fortætning og grad af variation i bebyggelsen for at bygningsarv og kontekst går hånd i hånd.

UDFORDRING

STOR ANDEL AF SMÅ BOLIGER



POTENTIALE

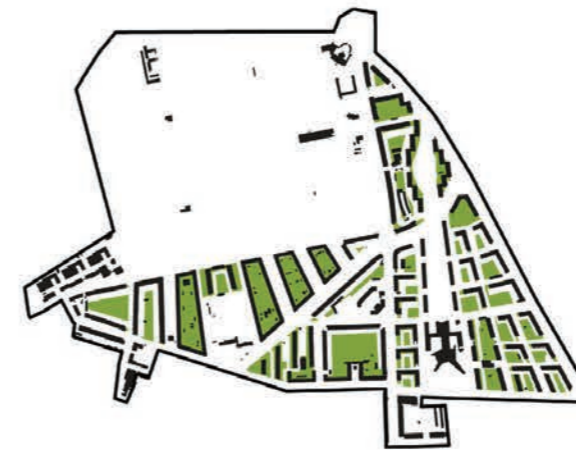
FORTÆTNING MED STØRRE BOLIGER



særligt i stokbebyggelsen kan boligfortætning være med til at skærme gårdrummet og udvide boligandelen med større boliger.

UDFORDRING

GRØNNE GÅRDRUM OMGIVET AF VEJE



POTENTIALE

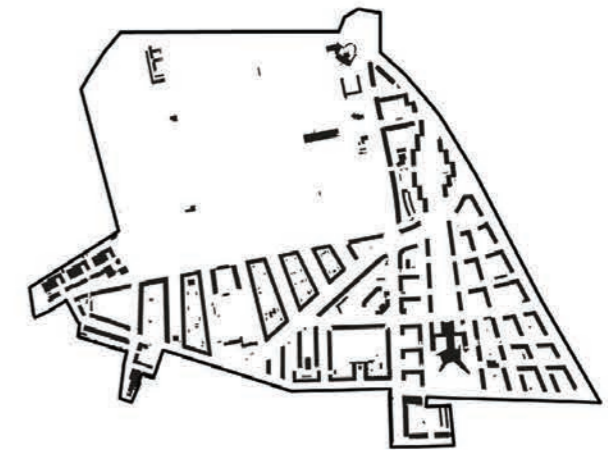
MULIGHED FOR AKTIVE OG TRYKKE GÅRDRUM



Kørearealer i gårdrum fjernes hvor muligt for at give mere rolige og trygge gårdrum uden biltrafik med mere plads til beboernes forskellige ønsker til funktioner.

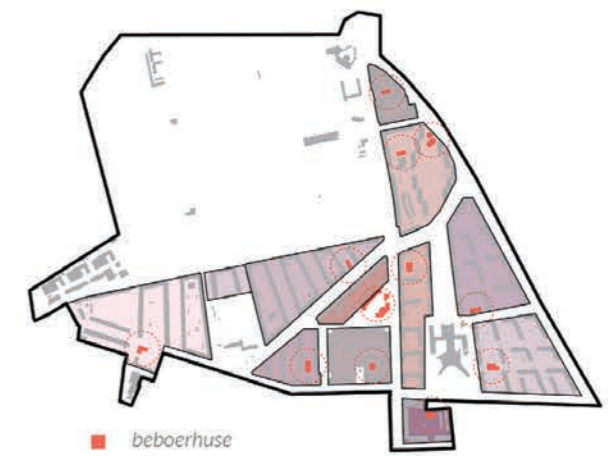
UDFORDRING

MANGEL PÅ MINDRE FÆLLESSKABER



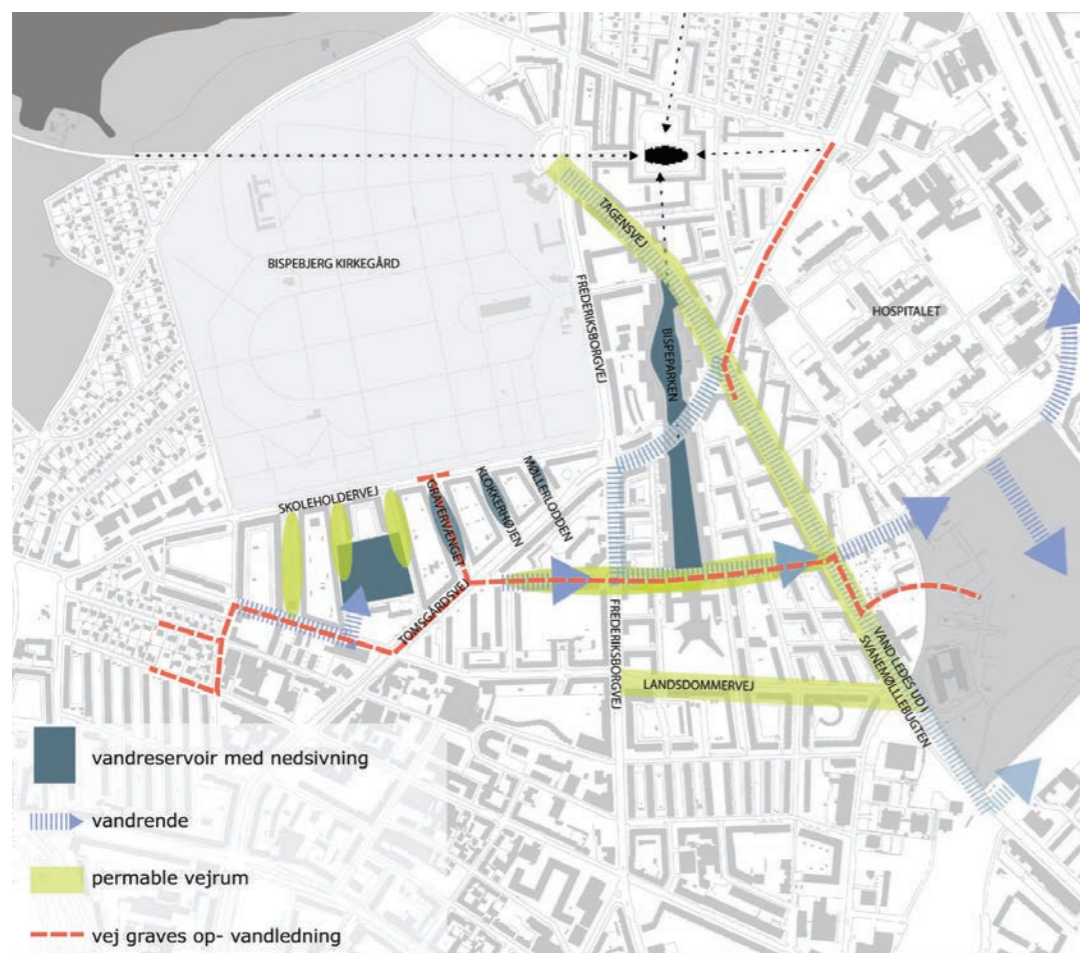
POTENTIALE

BEBOERHUSE TIL DE NÆRE FÆLLESSKABER



Beboerlokaler og forsamlingshuse er vigtige som katalysator for de nære fællesskab. Her kan holdes konfirmationer, fællesspisning og det er et sted man kan mødes i sit nærmiljø med de lokale initiativer der måtte være.

SKYBRUDSPLAN HOFOR



Eksisterende lokal udnyttelse af vand i Bispeparkens gårdrum



Vand i byen

Vandhåndtering byrum

Analysen af topografien ved Degnestavens Legeplads, Grønningen og de tværgående veje mellem Skoleholdervej og Tomsgårdsvej viser, at skybrudsplanens målsætninger om at skabe forsinkelse og volumen, størrelsesmæssigt er realistisk. Degnestavens Legeplads kan, som den er skitseret, holde 8.500 m³ regnvand, målet var 9.500 m³. Grønningen kan holde 11.000 m³, hvor målet var 15.000 m³. Endelig er det vurderet, at kilerne ved Skoleholdervej kan tilbageholde 1400 m³, hvor målet var 400 m³. Samlet set mangler volumen til 4.000 m³ vurderet på det nuværende planniveau. Dette kan bearbejdes i den videre detailbearbejdning af de udvalgte områder, alternativt håndteres på nogle af de øvrige matrikler, der er udpeget i skybrudskonkretiseringen for området.

Forbindelser og skybrudssikring

Der er flere variationer af de konkrete ombygninger. Fælles for dem er, at de har til formål at ændre terrænet, så vandet bliver ført kontrolleret hen til områder, hvor det gør mindst mulig skade. Finansieringen af disse terrænreguleringer, kaldet skybrudsprojekter, sker gennem medfinansieringsordningen. Finansieringen hertil kan dog kun dække de dele af projektet, der sikrer anlæggets hydrauliske funktion, nærmere bestemt kontrolleret bortledning og opmagasinering af regnvand.

I sin enkleste form er en skybrudsvej blot den eksisterende vej, hvor det sikres, at alle kantsten og overkørsler har tilstrækkelig højde til at holde vandet på vejbanen, hvor det strømmer mod de større fælles rørsystemer, eksempelvis dele af Tuborgvej. Det kan også være en omlægning af vejprofilen på en måde, der leder vandet ind på cykelstien eller i grøfter langs vejen, eksempelvis den vestlige del af Hovmestervej. Det er derfor ofte en mere intensiv ombygning. Mere indgribende er de steder, hvor lokale højdepunkter ligger i vejen. Her må man sænke terrænet, eksempelvis på Birkedommervej, hvor vandet

skal ledes ind på Degnestavens Legeplads. De steder, hvor en terrænsænkning ikke er mulig eller økonomisk optimal, nedgraves en skybrudsledning, eksempelvis i krydset, hvor skybrudsvandet fra Gravervænget løber ud under Tomsgårdsvej og videre, til det igen kommer til overfladen midt på den vestlige del af Hovmestervej. På flere strækninger er flere løsninger i spil, eksempelvis indeholder Hovmestervej både forhøjede kantsten, skybrudslavning (forsinkelse på vejen), regnvandsledning, skybrudsledning og terrænsænkning.

Målet og de fysiske rammer for skybrudsvejene er defineret af kravene til vandhåndtering og det afsatte budget hertil. Men skybrudsplanen er udviklet på et overordnet niveau, og detaljerne er ikke løst. Det vil med strategiplanen være muligt at lægge et gennemgående tema ind over løsningerne, og derved opnå synergieffekter, så tryghed, identitet og attraktionsværdi styrkes. Et landskabsarkitektonisk greb om skybrudsvejene kan inspirere de lokale løsninger, så der kommer et sammenhængende udtryk. Dette er udfoldet i strategiplanens forslag til, hvordan områdets forbindelser og vejrum kan styrkes.

Boligmiljø

De mange åbne arealer og gårdhaver, der karakteriserer Bispebjerg, har et potentiale for at indtænke håndtering af regnvand som en faktor, der kan være med til at udvikle attraktive gårdrum og kantzoner og dermed understøtte et kvalitetsløft i de enkelte boligområder og øge deres attraktionsværdi. Samtidig kan disse gårdrumsprojekter medvirke til at gøre København til en grønnere og mere klimasikker by. Potentialet udløses, hvis boligforeningerne i forbindelse med de kommende års renoveringer, løbende indarbejder lokal regnvandshåndtering som et fast programmeringselement i projekterne

UDFORDRING
 SKYBRUDSPLAN INDDRAGER BYRUM SOM VANDRESEVOIR



Områdets klimasisikring afhænger af at de større byrum håndterer store mængder vand

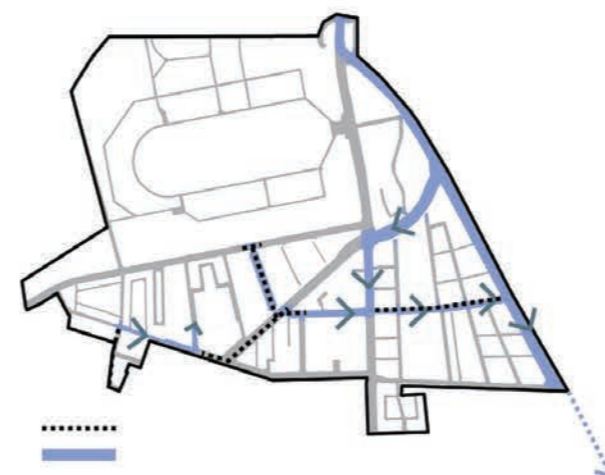
↓
POTENTIALE

MULIGHED FOR AT SKABE BEDRE BYRUM
 SAMMEN MED KLIMAINDSATS



Skybrudssikringen giver mulighed for samtidig at formgive varierede aktive byrum og parkrum.

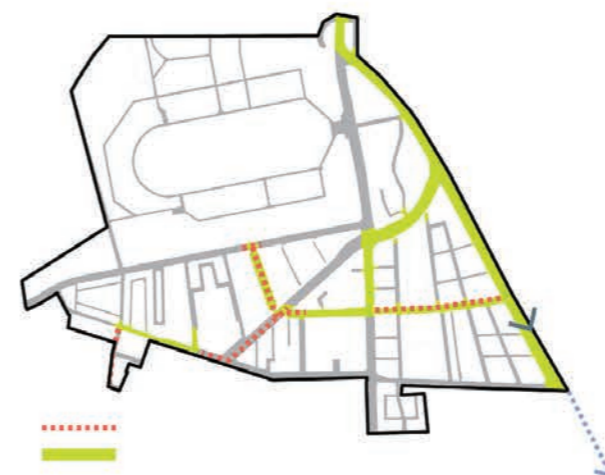
UDFORDRING
 SKYBRUDSPLAN BRUGER VEJRUM SOM VANDFØRINGER



De store vej i området Birkedommervej, Frederiksborgvej, Tuborgvej, Tomsgårdsvej, Tagensvej, og Hovmestervej skal ombygges til skybrudsveje *1. Målet er at de store færdselsårer under skybrud skal fungerer som vandløbene gør i det åbne land: samle og hurtigt lede vandet videre i systemet.

↓
POTENTIALE

MULIGHED FOR OMLÆGNING AF VEJRUM TIL GRØNNE VEJRUM



omlægningen af vejrummene vil kunne skabe anderledes vejrum som samtidig kan formgives for at opnå mere tryghed og bedre sammenhæng.

UDFORDRING
 TAGVAND AFVANDES MANGE STEDER TIL KLOAKER



Områdets klimasisikring kan få stor fordel af at gårdrummene håndterer vandet lokalt

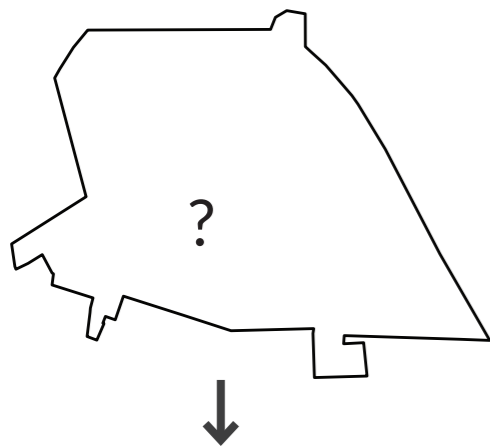
↓
POTENTIALE

LOKAL UDNYTTELSE AF VANDET KAN GIVE ØKONOMI
 TIL OMLÆGNING AF GÅRDNUM FRA ASFALT TIL
 GRØNNE RUM

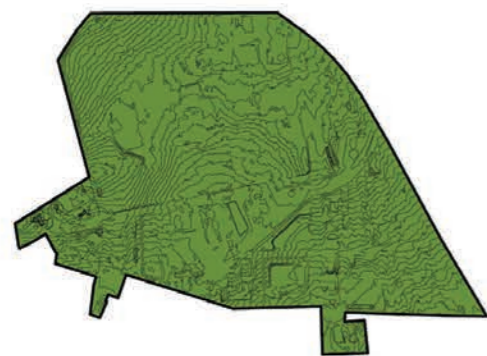


Områdets klimasisikring kan få stor fordel af at gårdrummene håndterer vandet lokalt

UDSAT BOLIGOMRÅDE
MANGLENDE IDENTITET
STORT POTENTIALE



BISPEBJERG_BYENS GRØNNE BAKKE
EKSISTERENDE KVALITETER
SKAL GØRES SYNLIGE OG TRYGGE



SKABE MANGFOLDIGE BY OG LANDSK-
ABSRUM - FLERE BYDELSFÆLLESKABER



STYRKE OG DIFFERENTIERE
FORBINDELSER TIL OG I BISPEBJERG!



UNDERSTØTTE GRØNNE BOLIGMILJØER
MED EGENIDENTITET!



Udvikling af 'byens grønne bakke' -fra udsat boligområde til attraktivt bymiljø

- det grønne og det blå skal opgraderes og medvirke til at forstærke identitetsfølelsen i bydelen
- der skal skabes bedre forbindelser til resten af byen
- der skal udvikles lokale fællesskaber og gives ejerskab til udviklingen
- der skal skabes større tryghed og gensidig synlighed i det offentlige rum
- der skal skabes potentiale for at mangfoldigheden i kvarteret kan udvikles
- der skal skabes mere brugbare og støjbeskyttede fælles friarealer
- der skal udvikles i kantzonerne på en måde, der tydeliggør hierarkiet mellem det offentlige og det private

STRATEGI - fra udsat boligområde til attraktivt bymiljø

Det særligt udsatte by-område omkring kirkegården skal være bæredygtigt socialt, økonomisk og klimamæssigt. Det skal ske ved at bringe bydelens potentialer i spil - og ikke bare i spil - men i samspil.

Den forudgående analyse af bydelen mange udfordringer og faktiske potentialer forsøges i dette afsnit omsat til brugbare strategier for den fremtidige fysiske og sociale udvikling af Bispebjerg. Ambitionen er at sammenfatte de reelle muligheder, der ligger i planen for skybrudssikring, de boligsociale og fysiske helhedsplaner og de potentielle muligheder for et områdeløft, i et samlet fysisk greb, der kan løfte bydelen på flere niveauer. Strategisk peges der på forskellige indsatser, der relaterer til områdets relation til den omkringliggende by - kaldet

forbindelserne, på bydelens potentialer for at udvikle lokale attraktioner, by- og landskabsrum som lokale mødesteder og endelig på mulighederne for at udvikle de enkelte bebyggelses lokalmiljø - kaldet boligmiljø.

Fra udsat område

til aktiv del af en grøn og sammenhængende by

Det er fastslået, at Bispebjerg har en stærk identitet. Den er måske ikke særlig kendt, men den er der. Byen på den grønne bakke tilbyder med sin topografi, sine fantastiske grønne rum og sin helt unikke og grundlødige arkitektur en kvartersidentitet, som mange nye byudviklingsområder må være misundelige på. For at transformere området omkring Bispebjerg Kirkegård fra særligt udsat til en central brik i udviklingen af en grøn og

sammenhængende by, udvikles derfor en række forskellige by- og landskabsstrategier som afsæt for den fremtidige udvikling.

Mangfoldige by og landskabsrum som nye mødesteder

Landskabsidentiteterne i de enkelte kvarterer skal respekteres og udvikles med udgangspunkt i de bestående kvaliteter. De store vejrum i bydelen mangler generelt landskabsindhold, ingen vejtræer eller anden beplantning - det er sammen med regnvandshåndteringen et helt basalt potentiale, der kan udfoldes. De overordnede forbindelsesårer skal gives forskellig bymæssig- såvel som landskabelig identitet.

De eksisterende by- og landskabsrum, som eksemplificeret i Grønningen og Degnestavnen, skal opgraderes og muliggøre nye aktivitetsmuligheder, bla. gennem udnyttelse af LAR og de

tilstedeværende muligheder for tilskud til skybrudssikring.

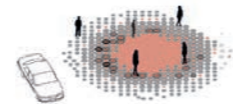
Der skal skabes grobund for et bydelsfællesskab og skabes attraktion gennem nye synlige kultur- og fritidstilbud. Allerede eksisterende tilbud skal synliggøres og kombineres med udvikling af flere fællesskabstilbud i de enkelte bebyggelser. Strategien skal endvidere åbne for, at der skabes flere lokaliteter i det offentlige rum, hvor den enkelte beboer kan være med til at præge og indtage lokalområdet.

Forbindelser, der sammenbinder bolig- og byområde og kobler Bispebjerg på byen

En af de største udfordringer er, at hele området er delt i to af Tomsgårdsvej og generelt opleves afskåret fra de omliggende bydele. Det skal derfor gøres enklere at krydse Tomsgårdsvej,

STRATEGIER BY

BIL-DOMINERET BY



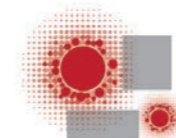
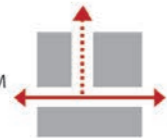
FREDELIGE UDERUM

ENSARTEDE FORBINDELSER



TYDELIGE IDENTITETER

OFFENTLIGT RUM - TRANSITRUM



OFFENTLIGT RUM - MØDESTEDER

MANGLENDE SOCIALT NÆRVÆR



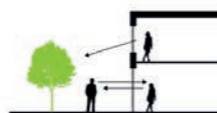
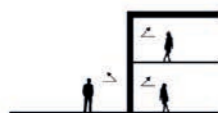
MØDESTEDER OG FÆLLESSKABER

MANGFOLDIGHED



VARIATION I BOLIGTYPER OG UDERUM, FORSKELLIGE MENNESKER OG AKTIVITETER

LUKKEDE FACADER



ÅBNE FACADER SKABER OVERBLIK OG SYNLIGHED I GADEBILLEDET.

STRATEGIER LANDSKAB

PASSIV BEGRØNNING



AKTIV BEGRØNNING

ENSÆTET BEPLANTNING



STØRRE BIODIVERSITET

TEKSNISKE KLIMATILTAG



NY KVALITET - OPGRADEREDE BYRUM OG PARKER

TRYGHED



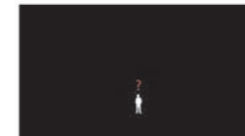
HØJSTAMMEDE TRÆER SIKKER UDSEENDE, SIKKER TRANSPORT OG BEVÆGELSE.

UDEFINEREDE KANTZONER



EJERFORHOLD/ANSVAR - EN TYDELIG AFGRÆNSNING SOM FORHAVER ELLER FÆLLES HAVER SKABER ANSVARLIGHED OG EJERSKABSFØLELSE

BELYSNING



BELYSNING SKABER TRYGHED OG ISCENESÆTTER LANDSKABET.

og der skal udpeges en serie nye hovedforbindelsesårer, som kan styrke bydelen internt og i forhold til nabobydelene. Hovedforbindelserne skal opgraderes med beplantning og belysning og gøres mere aktive og trygge i karakteren. Hovedforbindelserne skal udvikles og indeholde nye byrum og dermed mødesteder i de offentlige rum - mødesteder der kan styrke fællesskabet i bydelen, dæmme op for de store støjproblemer og medvirke til at skabe større tryghed generelt. Fortætning med bebyggelse eller en tilføjelse af nye beplantninger og funktioner kan være med til at understøtte og 'lukke' gaderummene og dermed holde støjen ved støjilden. Styrkede forbindelser skal også medvirke til at gøre bydelen mere synlig for resten af København og derved muliggøre en ny

synergi på tværs af storbyens bydele.

Trygge og attraktive boligmiljøer, der bidrager til tryghed og fællesskab

Bispebjerg kalder også på lokale steder, hvor den enkelte kan sætte sit præg og føle ejerskab. Det drejer sig både om de helt nære fællesskaber, som man deler med sine naboer og om steder, der kan samle folk med interessefællesskab på tværs af kvarterer. Strategiplanen skal styrke muligheder for at naboskabet kan udvikles, i særdeleshed de små fællesskaber i gårdum og boligenklaver. Parkering og brandveje fylder meget i de nære gårdmiljøer, og der opstår ofte "ø"lignende fællesskaber, der skaber en følelse af, at man bliver overvåget fra de omkransende

boligblokke.

Generelt skal belysning i de offentlige rum opgraderes, både for at skabe større tryghed og til 'iscenesætning' af udvalgte byrum.

Fra udsigtsgrønt til brugsgrønt og brugsblåt

Bispebjerg har, som Københavns grønne landskabelige bydel, meget at tilbyde byen. De grønne fællesrum, der i tidligere tider har været velfungerende fælled, opleves med nutidens briller ofte som lidt ejerskabsløse og uden egentlige destinationer.

Strategiplanen kan med en række strategiske greb, skubbe på en udvikling, der skaber større fysisk diversitet og dermed en større åbenhed overfor beboersammensætningens varierende

behov. Derfor foreslår vi, at der etableres en række mindre pladser og rum til aktiviteter, som hjælper med at støtte de lokale beboernetværk, skaber inddragelse og muliggør udvikling af de lokale fællesskaber.

Håndteringen af skybrudssikringen anvendes til at synliggøre vandets veje, give identitet og generere nye typer af byrum som beskrevet i eksemplerne for Grønningen, Degnestavnen og Gravervænget.



STRATEGIPLAN

De enkelte strategier kan sammenfattes i en egentlig strategiplan. Den indeholder konkrete forslag til løsning af en række af de problematikker og udfoldede potentialer, der er beskrevet under registrering og analyse.

Forslagene udmøntes på tre niveauer:

- De overordnede grønne rum bearbejdes med henblik på at opgradere dem i forhold til håndtering af skybrudssikring og tilvejebringelse af nye aktivitetsmuligheder og styrket tryghed. Der udvælges fire områder, der bearbejdes mere detaljeret

under de efterfølgende indsatsområder. De udvalgte områder er Degnestavnen, Grønningen, Gravervænget (og kilerne) samt kirkegårdsmuren.

- Den overordnede infrastruktur bearbejdes med henblik på at nedbryde barrierer og opgradere de overordnede forbindelsesårer i bydelen. Der udvælges tre eksempler, der bearbejdes mere detaljeret i de næste afsnit. De udvalgte vejrum er Frederiksborgvej, Landsdommervej / Birkedommervej, Skoleholdervej og Tomsgårdsvej. Hertil udfolder strategiplanen idéer til en stribe andre

Tomsgårdsvej omdannes og bliver en Boulevard med status af grøn trafikkorridor. Der etableres nyt lyskryds ved Hovmestervej.

Frederiksborggade omdannes og får i den sydlige del status af handelsgade, fortovet udvides og muliggør ophold. Gaden forbinder til Metro og S-togsstation ved Nørrebro og er hovedforbindelsen til indre by.

I den nordlige del ved kirkegården indsnævres Frederiksborgvejs store vejtracé og den begrønnes langs Bispeparken

Landsdommervej/Birkedommervej får status som Børne- og Ungerrute og forbinder skoler og fritidshjem i bydelen.

Gravervænget og Hovmestervej defineres som 'Vandruten', Den er områdets primære gang- og cykelforbindelse og det bevægelsesrum, der synliggør aktiv brug af regnvand.

Skoleholdervej omdannes til rekreativ gade med udvidet fortov og ophold langs kirkegårdsmuren. Den forsynes med Københavns længste bæk.

Mindre, lokale forbindelser styrkes og åbnes. Det gælder særligt i forbindelse med Bispeparken og adgangen til Grønningen

byrum, eksempelvis udpegning af særlige bypladser i krydsningspunkter mellem hovedfærdselsårerne og udpegning af Hovmestervej til hovedforbindelse for cykler og gående med opkobling på de overordnede cykelstinet i København.

- De enkelte bebyggelses/boligmiljøers potentialer for omdannelse og bearbejdning dokumenteres i eksempler og anviser potentialer for åbning af stueetager og aktivering af kantzoner. Strategiplanen anviser tillige fortætningsmuligheder, primært

langs de overordnede trafikårer, men også principielt skitseret i tilknytning til de enkelte bebyggelser i bydelen. Eksemplerne er udfoldet i et særskilt afsnit placeret sidst i mappen.

De udvalgte vejrum og grønne rum gives unikke identiteter, der beskrives nærmere under hvert udsnit, herunder forslag til, hvordan det enkelte vejrum særlige udformning og evne til at styrke forbindelser og nedbryde barrierer, kan implementeres i sammenhæng med løsning af den fremtidige skybrudssikring.

BISPEBJERG KIRKEGÅRD

BISPEBJERG HOSPITAL

UTTERSLEV
SKOLE

KULTUR DYNAMO

GRØNNINGEN

TAGENSBOSKOLE

DEGNSTAVNENS
LEGEPLADS



FUNKTIONER



- detailhandel
- attraktioner
- mulig kultur
- super hospital
- børn og unge funktioner
- grønne hovedattraktioner
- hoved cykelforbindelser eksist. og planlagte

VANDET I BYEN



- Vandbassiner i hovedbyrum
- Vandrender i gaderum
- Lar løsninger i grønne gårdrum i boligforeningerne.

DET GRØNNE



- begrønnede vejrum
- varieret beplantning i by og landskabsrum

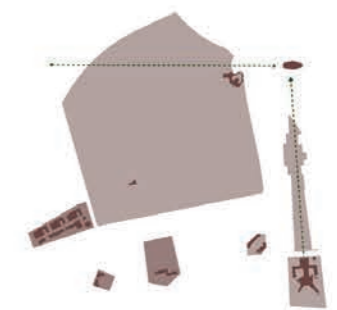
FORBINDELSER OG DESTINATIONER



HIERAKI FORBINDELSER



- Hovedforbindelser
- tydelige offentlige forbindelser gennem boligforeninger



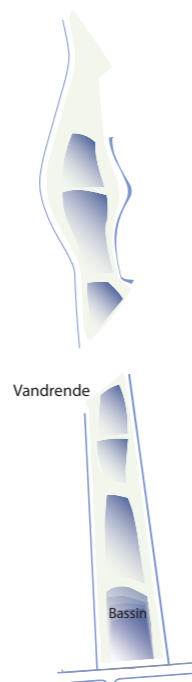
INDSATSOMRÅDE BY OG LANDSKABSROM

PLANUDSNIT

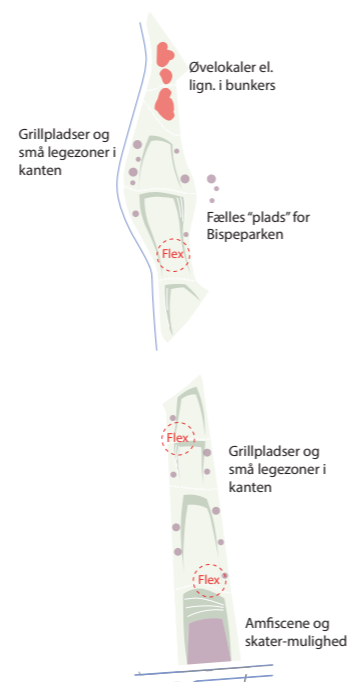


DIAGRAMMER

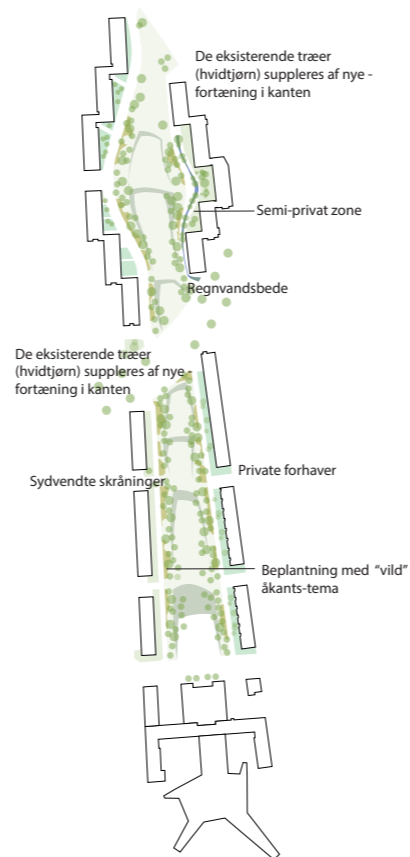
VAND



FUNKTIONER



GRØNT



Grønningen fyldes ved 100 års regn.

GRØNNINGEN - 'den grønne flod'

Overordnet tjener den lange, sammenhængende grønning som udsigtsskile fra Tagensbo Skole og op til Grundtvigs Kirken. Her oplever man meget tydeligt den særlige topografi, der kendetegner området. Et træk, som skal bevares og understøttes af den foreslåede omdannelse af det store landskabsrum, der samtidig er bydelens største rekreative byrum.

De velbevarede funktionalistiske beboelsesejendomme - der for de flestes vedkommende har fået karakteren "høj bevaringsværdi" i ByAtlas Bispebjerg - giver en fin rytme i kvarteret. Bebyggelsesstrukturens styrke og robusthed skaber mulighed for at forene den oprindelige, landskabsarkitektoniske helhedstænkning med nye unikke opholdsrum og beboerunderstøttede initiativer, såvel i de bygningsnære omgivelser som i de grønne strøg.

Konkretisering af skybrudsplanen for Bispebjerg lægger naturligt

op til, at Grønningen behandles med et stærkt helhedsgreb. Den efterlyste kapacitet i kravsspecifikationerne for klimatilpasningen fordrer en sænkning på næsten 1 meter, gerne udført efter "fejebakke-princippet".

Strategiplanen foreslår derfor terrasserede nedskæringer i terrænet, hvor de tværgående forløb fremhæver forbindelsen på tværs af grønningen. Samtidigt skaber den nødvendige sænkning af de centrale græsletter en række naturligt skærmede opholdsmiljøer med forskellige brugsværdier. Dels vil forsænkningerne være med til at dæmpe følelsen af støj fra Tomsgårdsvej og dels vil de skabe en serie sydvendte skrånninger, der vil være yderst attraktive til ophold. Fladerne vil kunne bruges til alle former for boldspil og lidt 'større' lege.

Kantzonen mellem boligbebyggelserne og grønningen foreslås

omdannet til mere brugsvenlige arealer, hvor forskellige beboeraktiviteter i form af grillområder, legepladser, have- og dyrkningsarealer kan skabe en levende og brugervenlig zone på kanten af den landskabeligt sammenhængende grønning. Forslaget muliggør en større fælles pladsdannelse i den nordlige del af bebyggelsen.

Samlet set opgraderes området, så der både er plads til at bevare det bærende træk - 'den grønne flod' - med sig til Grundtvigs Kirken og, parallelt hermed, at få trukket liv og mennesker ud i området. Forbindelserne til nabobebyggelserne i vest og øst styrkes gennem nye passager, som det er oplagt at styrke gennem lokale infrastrukturprojekter (se diagram).

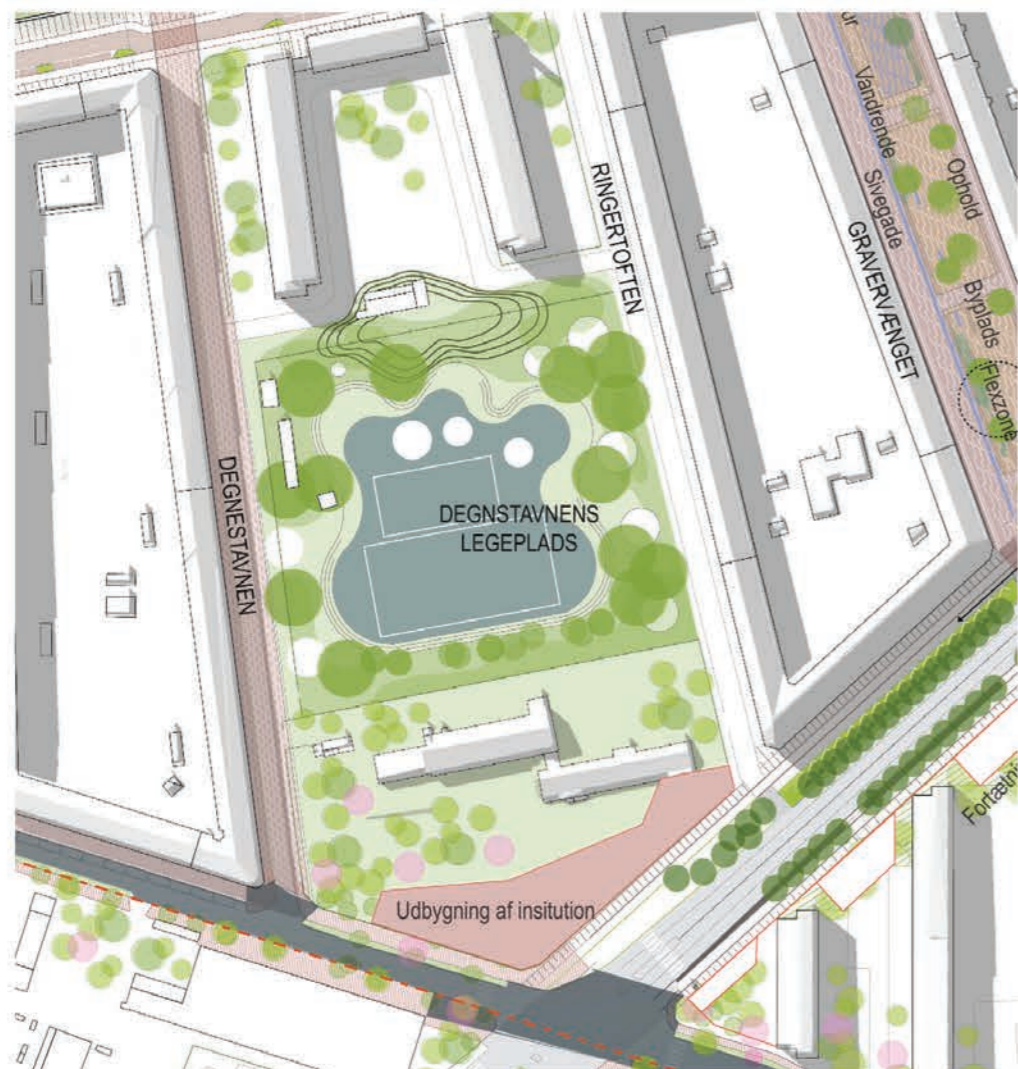
Byens grønne bakke

Med udsigt til Grundtvigskirken på bakkeroppen rummer Bydelsparken i Grønningen albuering til leg i sin vidstrakte landskabsrum og rolige oaser med mødesteder i kanten.

Eksisterende forhold



PLANUDSNIT

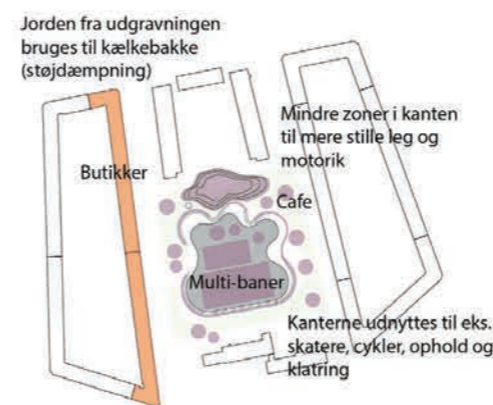


DIAGRAMMER

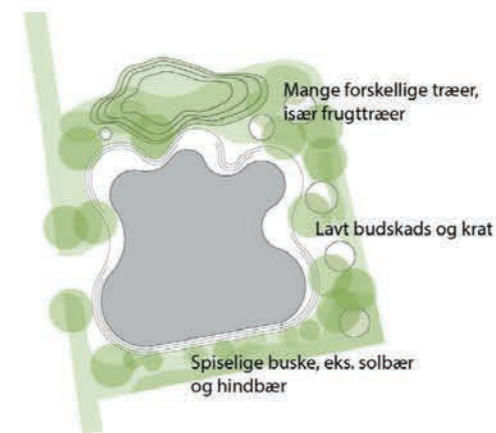
VAND



FUNKTIONER



GRØNT



REFERENCER



Degnestavnens Legeplads_ plads til alle

Degnestavnens Legeplads breder sig over et forholdsvis stort areal med en blanding af åbne områder, frodig natur og bakket terræn. Legepladsen er bemannet med pædagogisk personale. Degnestavnens Legeplads er uden sammenligning nærområdets store trækluster, når det gælder leg og aktivitet. Det engagerede personale holder løbende arrangementer med spisning og ambitiøse, sportsprægede events. Her er en legende tilgang til sundhed og sammenhold, som bør fastholdes og understøttes.

Legepladsen rummer svævebane med udsigtstårn, en kuperet birkelund med rutschebane, et tunnelsystem og små stier gennem bevoksningen. Der er endvidere boldbane, klatremur og plads til basket, hockey, tennis, volley mv.

Legepladsens store, fine asfalområder har små fordybninger og forhøjninger, som allerede nu gør det interessant for børn, der cykler, står på rulleskøjter eller øver skateboard.

Med planerne for skybrudssikring i området får Degnestavnens Legeplads en central rolle som potentielt forsinkelsesbassin. Kravet til den fremtidige forsænkning og dens volumen giver en særlig mulighed for at udnytte den topografiske udfordring maximalt. Strategiplanen foreslår en kuperet forsænkning, der kan fastholde den nuværende funktion som multiboldbane. Den beskriver en udnyttelse af kanterne til en blanding af ophold og leg - det kan være træning for skater-nybegyndere eller til akrobat-cykeltræning.

I randzonerne fastholdes områder til mere stille aktiviteter. Den eksisterende beplantning suppleres, så rummet opfattes rumligt mere intimt og lukket. Jorden fra nedsænkningen bruges til at skabe en jordhøj, der kan bruges til kælke- og løbebakke og samtidig fungere som støjdæmpning for bebyggelsen nord for Degnestavnen.

Foran den eksisterende institution foreslår strategiplanen en fortætning med en eventuel ny institution. En ny bygning vil kunne fungere som støjdæmpning for legepladsen og samtidig muliggøre en mere bymæssig kant mod Tomsgårdsvej.

Legepladsens kantzoner, der i dag ligger øde hen og er

meget utrygge, foreslås opgraderet med udadvendte funktioner, der binder legepladsen sammen med området omkring, styrker den naturlige overvågning og forstærker forbindelsen til Børne- og Ungeruten på Birkedommervej samt den foreslåede åbning af kirkegårdsmuren ud mod Skoleholdervej i forlængelse af Degnestavnen.

Plads til alle

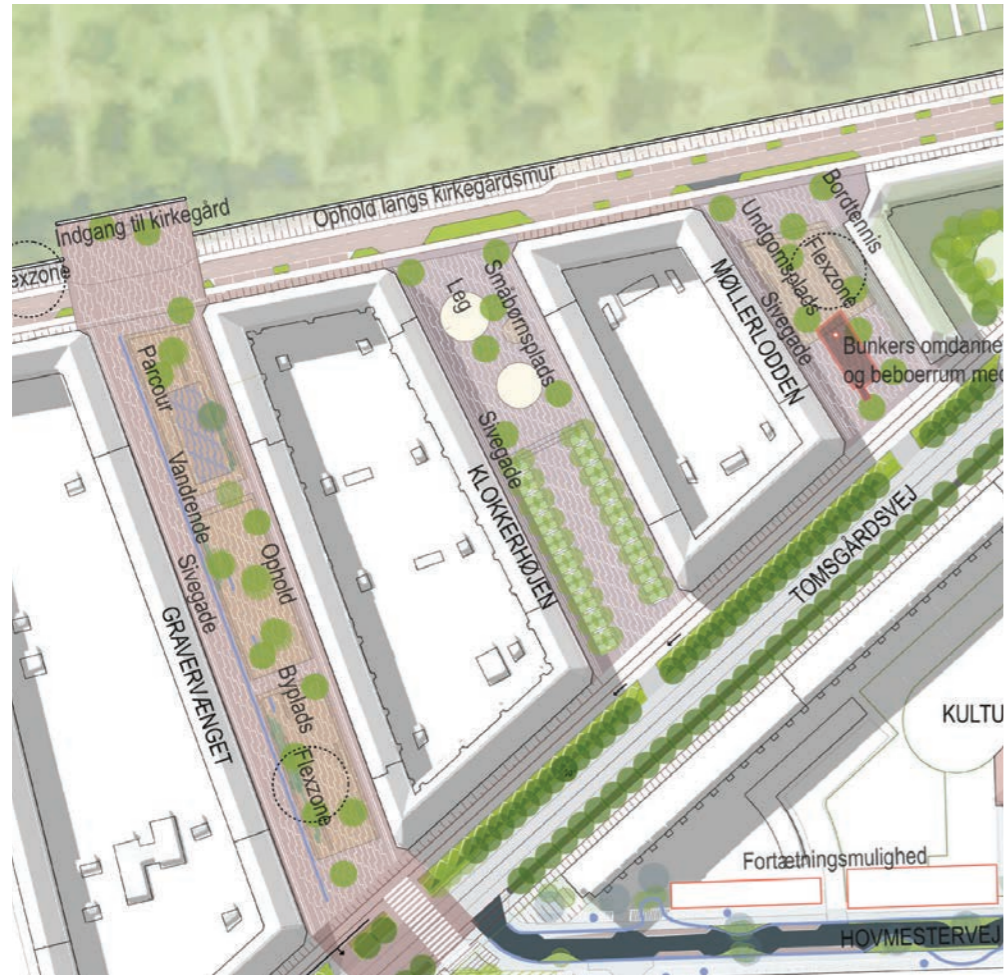
Med planerne for klimasikring i området får Degnestavnens legeplads en central rolle som potentielt forsinkelsesbassin og mulighed for at udnytte den topografiske udfordring som legetopografi maximalt.



Eksisterende forhold

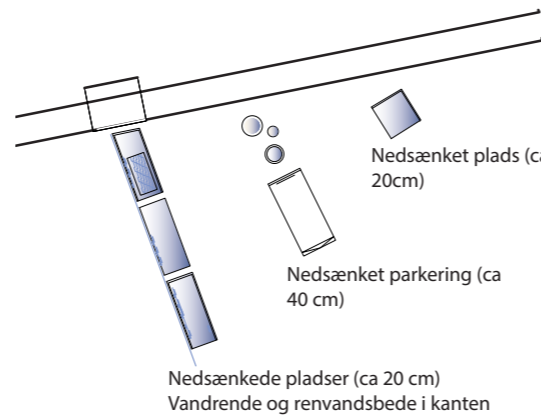


PLANUDSNIT

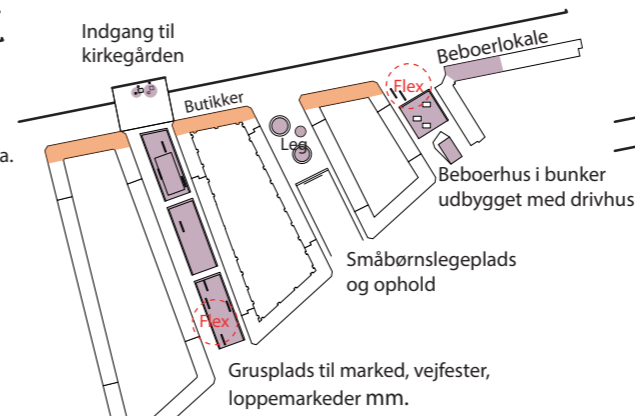


DIAGRAMMER

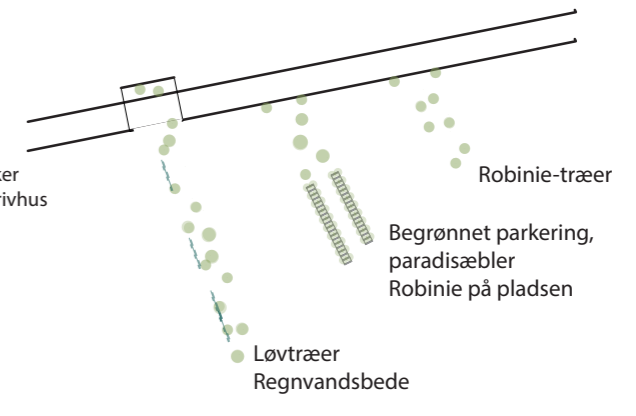
VAND



FUNKTIONER



GRØNT



KILERNE - Gravervænget, Klokkehøjen og Møllerloden

Klokkegården, Degnegården og Gravervænget/Møllerloden er alle eksempler på boligafdelinger i en mindre skala. Karéerne samler sig hver især omkring et klassisk gårdrum, og der er tale om en veldefineret strukturel ramme.

Byrummene har en stram formgivning og en klar lokal identitet, der understøtter det hierarki, vi kender det fra den klassiske karré med den lukkede baggård. Konsekvensen er meget lidt aktivitet i de offentlige gaderum, der først og fremmest bruges til parkering. Der savnes egentlige kontakthaver imellem boligafdeling og bydel. Det er derfor nærliggende at arbejde med en opgradering af gaderne, så de får større brugsværdi og en stærkere grøn og bymæssig

identitet. Skybrudskonkretiseringen for området peger på gaderne som oplagte reservoirs for opsamling af regnvand. De rummer samtidig et indlysende potentiale for anvendelse til ophold, leg, fælles dyrkning m.m.

Strategiplanen foreslår, at parkeringspladserne nedlægges på Møllerloden, og at Klokkehøjens p-plads optimeres. Ved at omlægge vejprofilen langs Tomsgårdsvej kan p-udnyttelsen gøres noget mere rationel og muliggøre den foreslåede disponering.

Det betyder, at hele Møllerloden og halvdelen af Klokkehøjen kan omdannes til fælles, grønt friareal, der kan fungere som koblingsled mellem bydelen og beboere

i de tilstødende bebyggelser. Der er plads til både leg og ophold og aktiviteter a la Sdr. Boulevard (bordtennis, skakspil, boldbure o.a.), og på Møllerloden kan etableres en forsænket byplads, som kan fungere som en del af skybrudssikringen.

Den overordnede forbindelse videre i bydelen (via Hovmestervej) er placeret i Gravervænget. Her fastholdes cykelsti og vejtracé som en sivegade med længdeparkering i gaden vestside. Resten af gaden foreslås omdannet til et egentlig byrum med tre nedsænkede pladser (20cm) der kan anvendes til markedsdage, vejfester, lokale loppemarkeder m.m. Der suppleres med flere træer af samme art som de eksisterende, og der tænkes etableret et 'lysloft', der

spænder på tværs i rummet - det skaber både tryghed, giver identitet og medvirker til en stemning af eventyrlighed i skumringstimerne. Gaden aktiveres og bliver inddraget som en del af kvarterets fælles identitet.

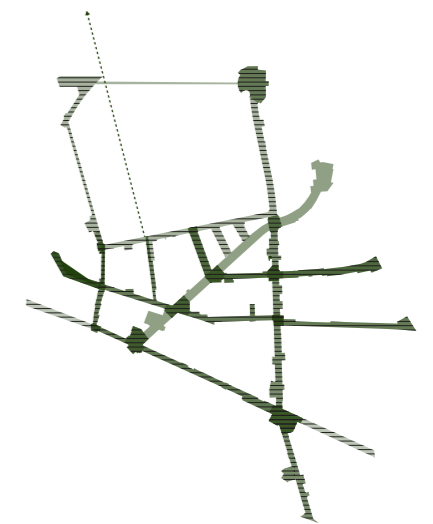
Forbindelsen mellem Gravervænget og kirkegården kan endvidere styrkes ved at sammenkæde områderne med en belægning hvor grafiske/geometriske elementer er fremherskende. Hermed skabes en visuel bevægelse på tværs af vejens forløb og hierarkiet mellem vej og ophold ændres.



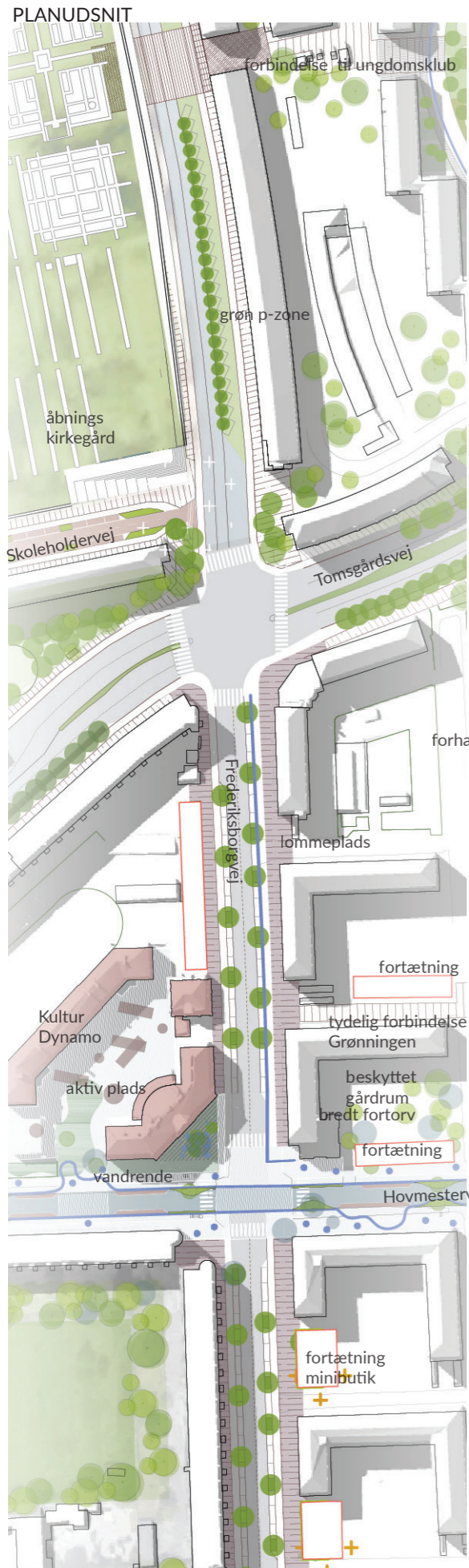
Eksisterende forhold



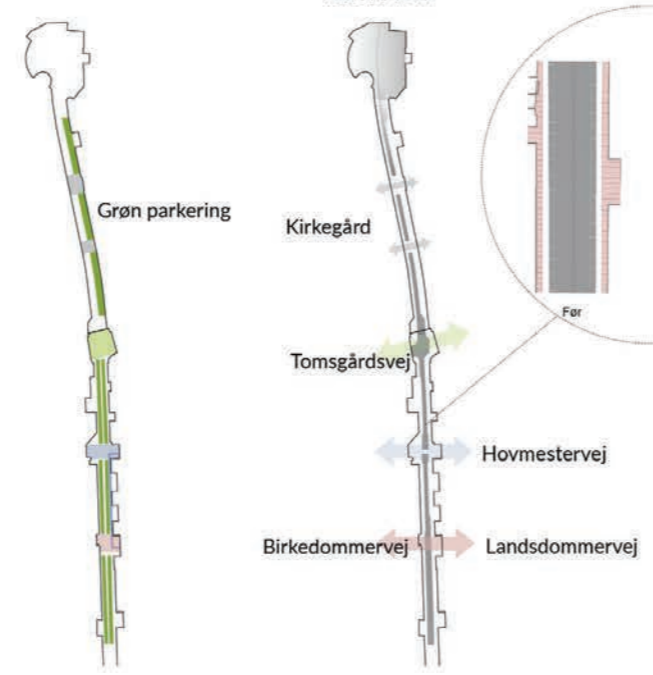




INDSATSOMRÅDE_FORBINDELSER



DIAGRAMMER GRØNT



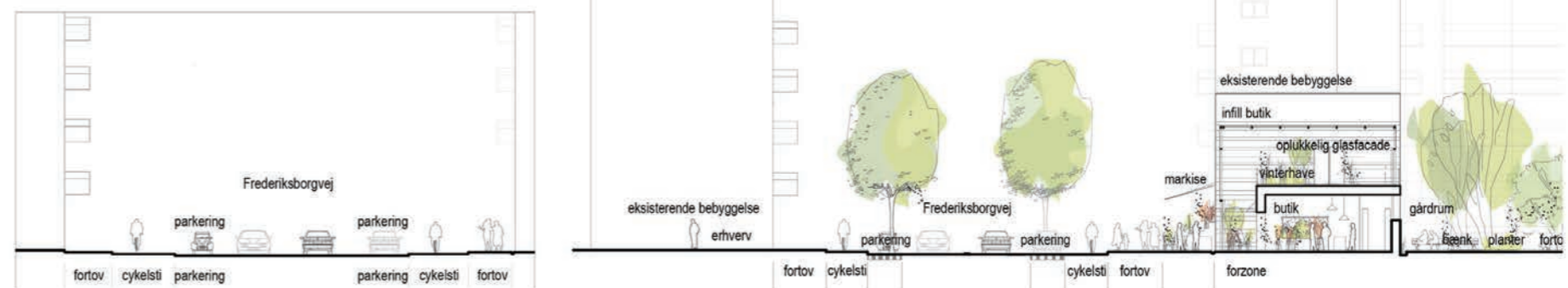
Bredere fortorv, gadetræer og bedre forhold for handelslivet kan gøre Frederiksborgvej til en livlig handelsgade og tryk hovedforbindelse til metro og tog ved Nørrebro station

FUNKTIONER



Frederiksborgvej kan blive en grøn, pulserende handelsgade og forstærket hovedforbindelse til metroen ved Nørrebro for områdets mange beboere.

eksisterende forhold



Handelsgaden Frederiksborgvej

Den sydlige del af Frederiksborgvej kan udvikle sig til en interessant, levende og grøn handelsgade med ophold, udeservering og naturlige små lommeparker. Der bør rettes særlig opmærksomhed på at understøtte initiativer og ildsjæle, der har idéer og mod på at gøre noget særligt for at bringe liv til gaden. Man kan forestille sig, at der etableres særlige tværkulturelle samarbejdsformer, hvor kulturliv, belysningsekspertes, aktivistiske arkitekter eller urban gardening entusiaster kan skabe fokus på butikslivet i området og være med til at indrette "mikropladser", hvor hastigheden sættes ned, og ny lokal identitet kan udfolde sig.

En indsnævring af vejrummet muliggør en udvidelse af fortovet i vejens østside. Det vil skabe attraktive opholdsmuligheder langs den solbeskinde side af gaden og de foreslåede, markante

træplantninger vil på sigt kunne give 'Berlinerstemning' til gaden. Det er nærliggende at pege på fortætningsmuligheder i form af nye butikker, event med boliger ovenpå, for handelslivet og for at gøre overgangen mellem de private gårdzoner og det offentlige rum mere tydelige. I den sydlige del af Frederiksborgvej, vil der kunne integreres en synlig vandrende.

Den nordlige del af Frederiksborgvej kan få en helt ny grøn kvalitet, med promenadelignende fortove og en defineret grøn P-zone foran bebyggelsen. Der kan skabe en stærkere mental og visuel sammenhæng til kirkegården og den foreslåede, sammenhængende træække, vil kunne understøtte fornemmelsen af Bispebjergs 'grønne bakke'.

Ved det vigtige hjørne Frederiksborgvej/Skoleholdervej og Tomsgårdsvej, kan etableres en markant indgang med et smukt, landskabeligt trappeforløb. Ovenfor trappen er et område af kirkegården med mange hjemfaldne grave, som på relativ kort sigt kan udvikles til et vigtigt nyt ankomstmiljø.

Langs Frederiksborgvej vil en åbning overfor Bispeparken invitere til øget brug af kirkegården og styrkelse af de grønne sammenhænge og ruter i området. I samme forbindelse kunne en markant åbning ved det store kryds lette adgangen og medvirke til at synliggøre bydelen som en rummelig, grøn og attraktiv bydel - både for forbi passerende og besøgende. Åbningerne kunne yderligere styrkes gennem trafikoverføring af Frederiksborgvej.



Frederiksborggade omdannes og får i den sydlige del status af handełsgade, fortovet udvides og muliggør ophold. Gaden forbinder til Metro og S-togsstation ved Nørrebro og er hovedforbindelsen til indre by.

Alternativ
Frederiksborgvej uden bygningsfortætning. Der kan lukes med begrønnede mure mod gårdrum og skabes mindre lommeparker som tillader midlertige funktioner/popup butikker pladsrum mm.



Bredere fortov, allé beplantning og infill bygninger med erhverv vil skærme beboernes gårdrum og gøre Frederiksborgvej mere bymæssig.



temesterkvarteret

Birkedommervej

Hovmestervej

Nedlagt skole

Tomsgårdvej

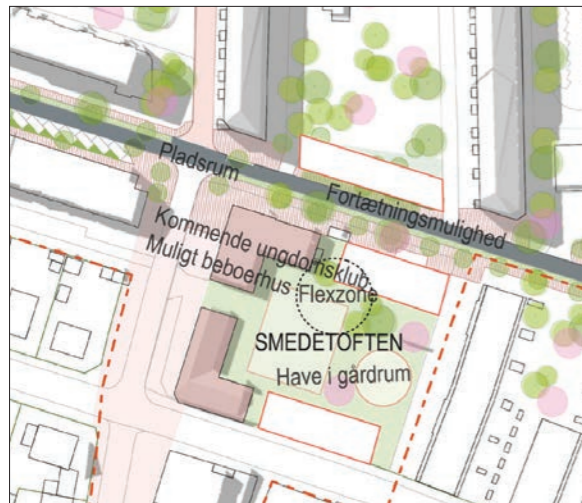
Skolemestervej

Bispebjerg Kirkegård

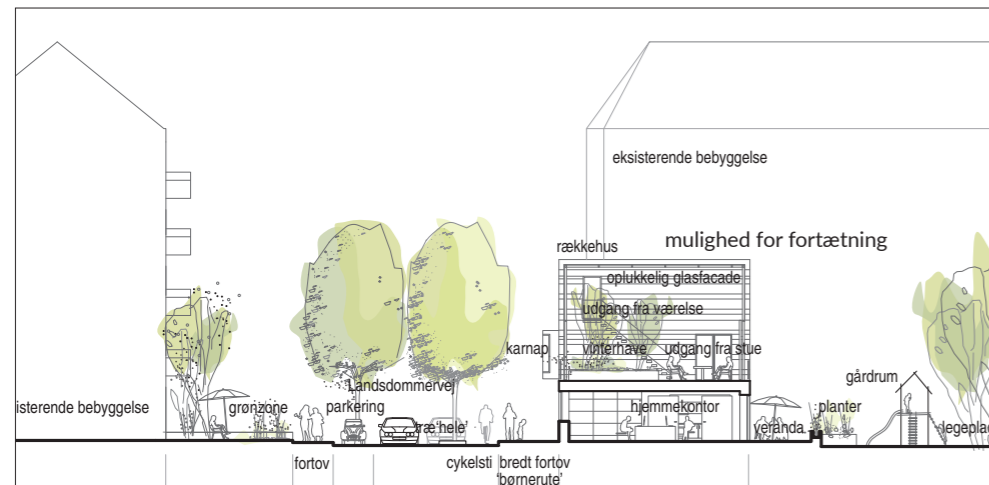
Dansekapellet



PLANUDSNIT VED SMEDETOFTEN



PLANUDSNIT VED TAGENSBO SKOLE



LANDSDOMMERVEJ/BIRKEDOMMERVEJ/SMEDETOFTEN
'Børne - ungeruten'

Strækningen er tæt og intim i skalaen. Vejprofilen er smalt, og det overskuelige gademiljø giver en fin kvarters identitet. Langs ruten er flere institutioner og blandede boligformer, der samlet giver gadeforløbet et potentiale som tydelig kvartersgade, med lav hastighed og plads til uformelle møder.

Gaderummets skala kan tale for, at der skabes en mere varieret beplantning, hvor årstidsvariation og den nære skala kan være med til at understøtte kvaliteten i det sammensatte bygningsudtryk og stedets diversitet. Strækningen er forholdsvis grøn og tilplantet med træer - disse suppleres i mindre omfang med blomstrende arter for at skabe en særlig identitet til gaden.

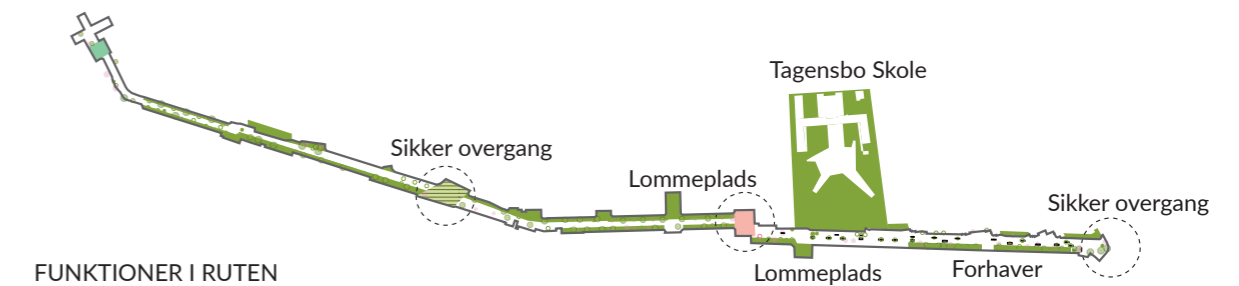
Der er flere steder langs forløbet, hvor der nemt kan skabes aktiverende ophold, som kan understøtte sundhed, og hvor børne-/ungelivet får mulighed for at udfolde sig på naturlige stop langs ruten mellem hjem og fritidsordning. En legeplads ved skolen og en aktivering af arealet ved Smedetofte er eksempler på mulige tiltag.

Ved eventuel introduktion af et nyt institutionsbyggeri på hjørnet af Tomsgårdsvej og Birkedommervej, vil de bagvedliggende arealer opnå en væsentligt forbedret opholdskvalitet, med den støjafskærmning en bygning på stedet vil bibringe.

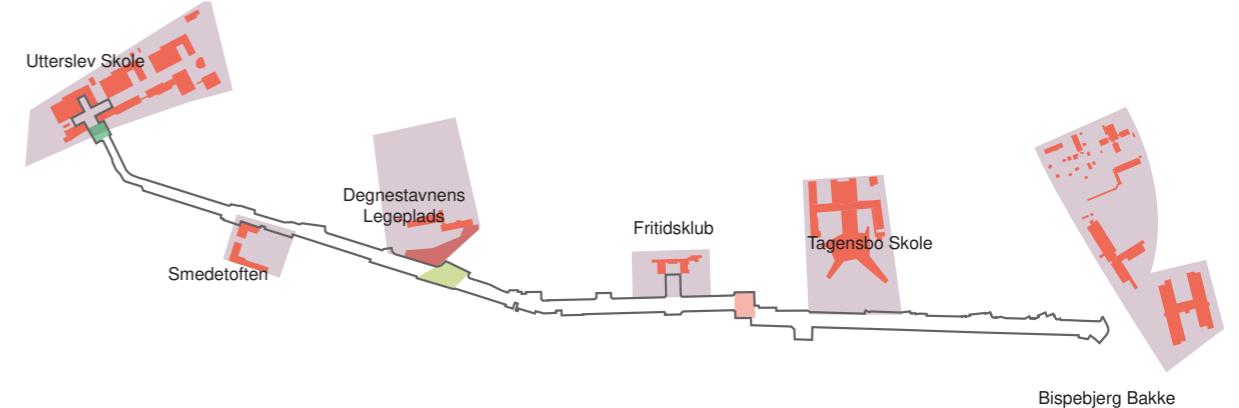
Et engageret samarbejde mellem institutioner, beboere og boligselskabernes driftspersonale kan både have et lærings- og et socialt aspekt. Eksempelvis kan samarbejde udfolde sig gennem fælles byhave/bybi eller lignende projekter. Dyrkningsfællesskaber er et oplagt interessefelt som knytter på tværs af alder og kulturelle præferencer, og som kan styrke ejerskab til gadens grønne rum, og forståelsen af hinandens liv og ønsker til stedet.

I forbindelse med klubberne på Smedetofte er der mulighed for at tilføre et beboerhus til bebyggelsen umiddelbart nord for (fsb) og samtidig foretage en fortætning på arealet. Begge dele kan medvirke til at styrke en mangfoldig brug af Smedetofte og sikre naturlig overvågning.

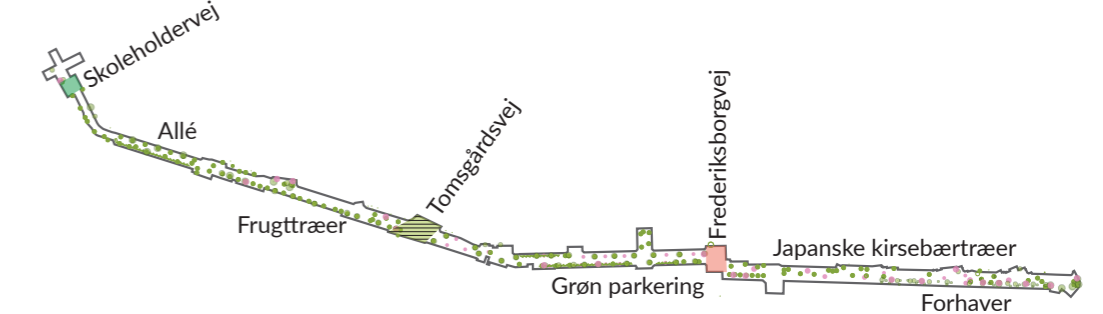
TRYK FORBINDELSE



FUNKTIONER I RUTEN



BEPLANTNING



**På tværs af Bispebjerg
børne/ungeruten**

Dejnestavnen, skolehaverne, alle institutioner og skoler forbindes i dag af Birkedommervej/Landsdommervej.

"Døde kantzoner foran boliger, bygninger såsom Smedetoften der står forfaldne hen og zoner med buskads og dårlig belysning gør i dag forbindelsen utryk og usammenhængende.
Fortætning og aktiv begrønning, belysning, aktive kantzoner ud til vejen samt tydelighed i trafikken er vigtigt for at gøre ruten tryk som hovedforbindelse for områdets børn og unge.

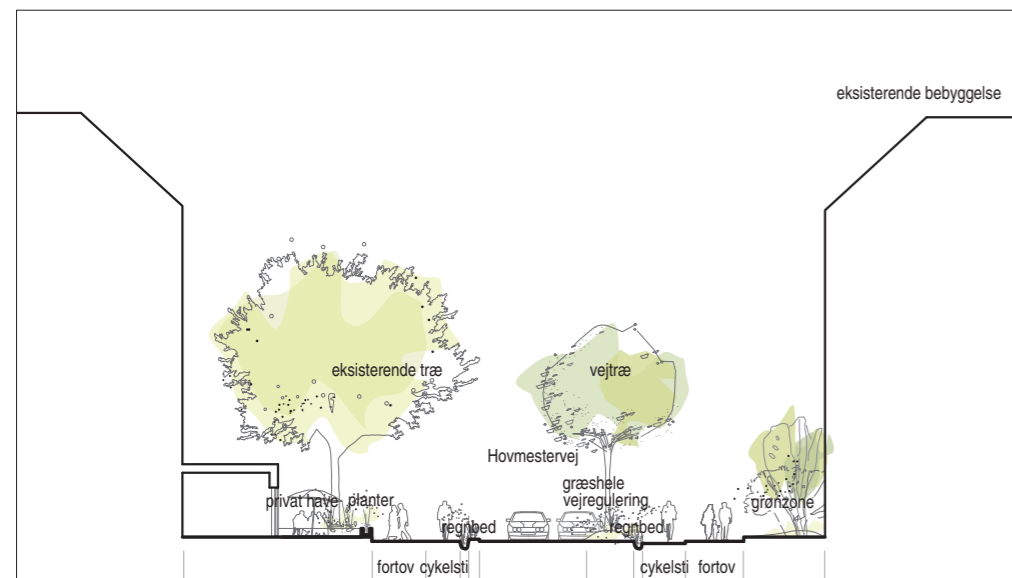


Fortætning og aktiv begrønning, belysning, aktive kantzoner ud til vejen samt tydelighed i trafikken er indsatser der vil gøre ruten tryk som hovedforbindelse for områdets børn og unge.

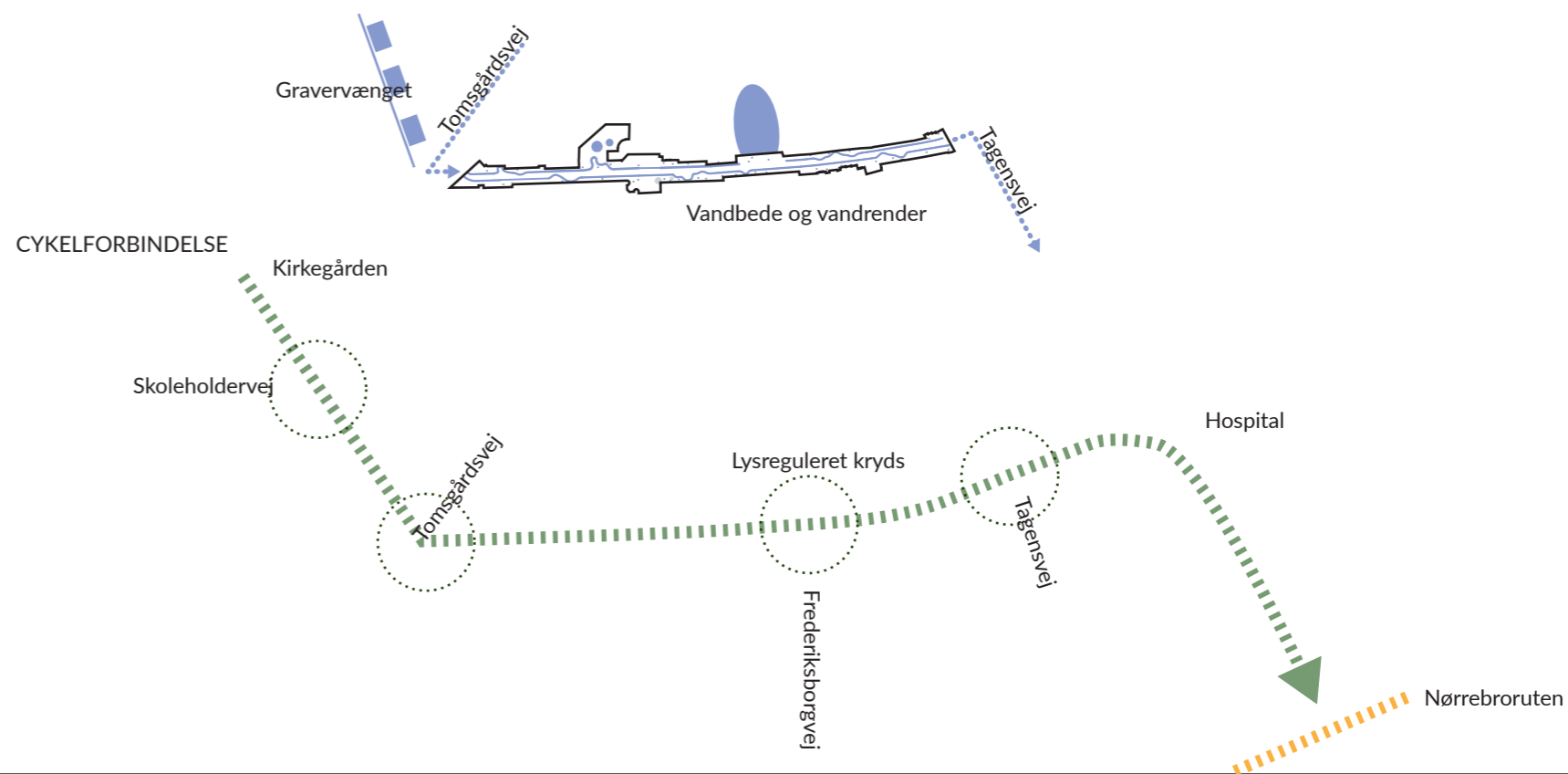
PLANUDSNIT



SNIT



VAND



VANDFORBINDELSEN_HOVMESTERVEJ

Hovmestervej udgør potentielt områdets stærkeste nye forbindelsestrøg på tværs af boligmiljøerne.

Gaden er udpeget som indsatsområde i forhold til klimasikring, hvilket giver mulighed for en stærk flerstrengt udviklingsstrategi, hvor byliv og skybrudssikring tænkes tæt sammen. Men gaden er også en vigtig cykelrute og vil, med en foreslået ny lysreguleret krydsning af Tomsgårdsvej, fungere som den centrale kobling mellem den vigtige Hospitalshave, skolemiljø, en kulturplads på Frederiksborgvej og videre til en ny åben kirkegård.

I den østlige ende af Hovmestervej ligger stokbebyggelser med deres sydvendte udearealer ganske åbent hen. En

strategi for at sikre et mere levende havemiljø omkring boligerne kunne indeholde elementer, som skaber en mere defineret kant mellem privat og offentlig zone, og hermed et styrket ejerskab til arealerne.

De relativt store, åbne arealer giver mulighed for både at skabe fortætning i form af egentlige bygninger, beboerhuse, mindre boligbebyggelser, butikslokaler eller andet. Men mindre indgreb som begrønnede vægge, pergolaer, tribuner eller andre rumlige elementer kan også bibringe stedet et mere tydeligt hierarki mellem byen og boligen. Denne differentiering kan være en afgørende forudsætning for mange, for at tage aktiv del i livet mellem husene og dyrkningen af haven.

Klare grænser mellem det offentlig og det private skaber større synlighed og større tryghed – og et stærkere engagement i det lokale liv i bydelen.

I forbindelse med Tagensbo Skole's overgang til Grønningen foreslår vi en lokal byplads med en forsænket amfiscene, placeret i parkens kant. Skolen kan bruge pladsen til forskellige events, og den vil kunne fungere på tværs af boligbebyggelser og by som socialt samlingspunkt. Skaterne er kun på besøg!

Klimasikringen giver mulighed for at synliggøre de blå/grønne elementer samt skabe en større variation og

sanselighed i boligkvarteret. Med strategien lægges op til, at netop Hovmestervej er særligt bærende for fortællingen om, at klimasikring er bidrag til byen og ikke kun til ulejlighed: Der kommer noget gavnligt og rekreativt ud af gravearbejderne, støjen og alle de afledte gener. Teknik og landskabsarkitektur skal samtænkes meget omhyggeligt så rammer, terrænbevægelser og plantevalg tilpasses de nedbørsudsving som er uundgåelige. LAR-bede i et område som Bispebjerg bør rumme tidløse kvaliteter og være både teknisk såvel som arkitektonisk velfungerende i tørkeperioder såvel som efter skybrud.

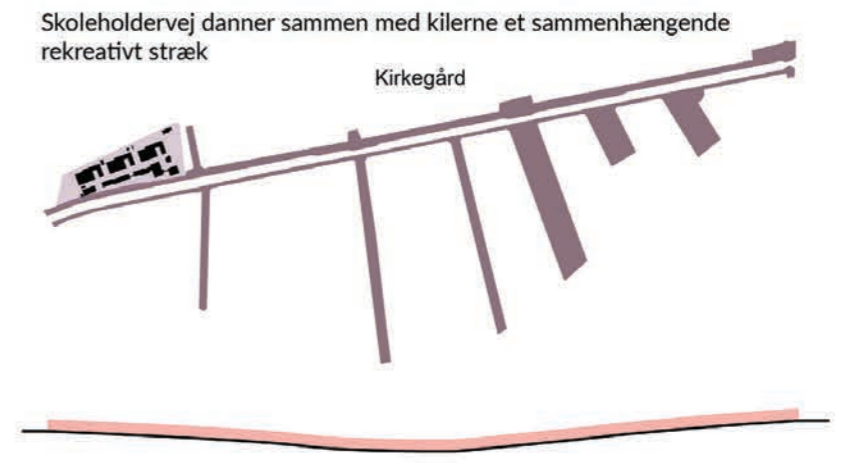
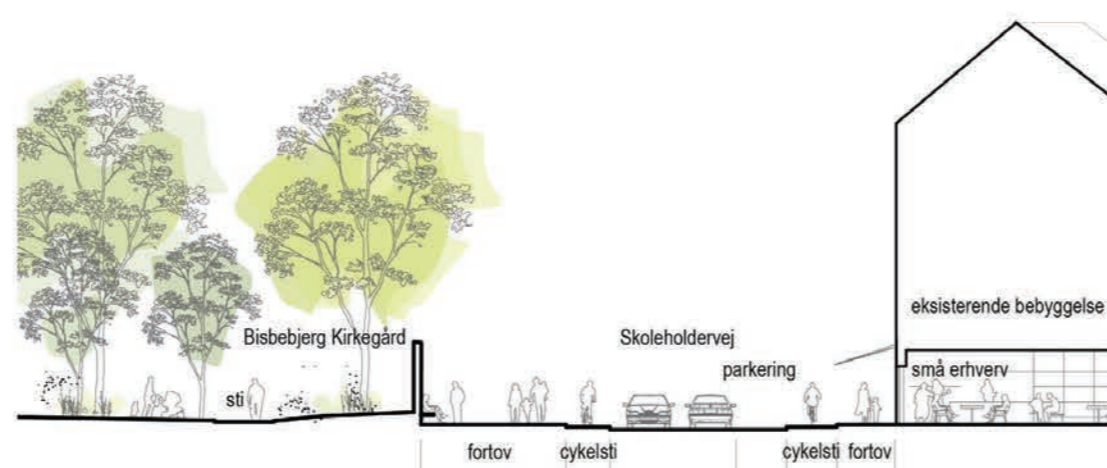
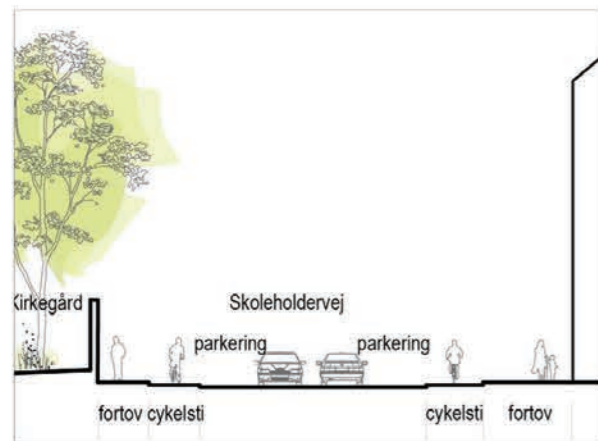


Vand som formgivende element

Hovmestervej skal i sit tracé og tilstødende byrum rumme en stor del af vandet ved skybrud. Vandet skaber vandreder, grønne bede og lavninger som alle vil kunne rumme aktivitet og leg og ændre rummet helt når vandet kommer.

En cykelforbindelse fra hospitalets supercykelsti til Kirkegården forbinder bydelens største byrum og giver tryk forbindelse på tværs af bydelen med 2 nye lysregulerede kryds over de store vejrum.

PLANUDSNIT



SKOLEHOLDERVEJ

Skoleholdervej er en af de smukkeste veje på Bispebjerg. Den uendelig lange kirkegårdsmur understreger gadens bevægelse og tilfører et helt særlig og arkitektonisk stærkt indtryk. Det er oplagt at åbne kirkegården mod denne del af området og understøtte gadens rekreative værdi. Gaden må blive Bispebjergs nye sommermødested.

Skoleholdervej er ganske lang, og kun et enkelt sted på vejstrækningen brudt af en hævet flade med fartdæmpende funktion. Der er blandt beboere et ønske om et bedre gadeliv, hvor det er muligt at inddrage offentligt areal til nabosamvær og ophold for børn, unge og familier. I forslaget

er indtænkt et stræk med ny gadeprofil, som kan understøtte disse ønsker.

Det er oplagt at lægge en sådan lav-hastigheds zone ud for de boligkarreer, som har port-adgang direkte til gaden og i forbindelse med nye indgange til kirkegården.

Parkeringen samles i gadens skyggeside, og fortovet ved muren udvides, så der dannes en reel opholdsszone langs den solbeskinnede og fantastiske mur. Selvfølgelig skal muren også have Københavns længste bænk - den vil givetvis blive et tilløbsstykke og stærkt identitetsskabende.

De grønne kiler imellem karréerne understøtter

Skoleholdervej som aktivt byrum i et nyt Bispebjerg. På gadens modstående side er der mulighed for, i samarbejde med boligafdelingerne, at genåbne nedlagte butikslokaler til små kaffebarer, is- og blomsterbutikker. Fremtidige lokale udviklingsinitiativer bør understøtte en nærmere undersøgelse af muligheden for netop at opgradere erhverv og midlertidige forsøg i de områder, som strategiplanen udpeger som oplagte, herunder Skoleholdervej.

I forslag til udviklingen af Bispebjerg Kirkegård indgår bl.a. nye legeområder. Det samme er tilfældet i udviklingen af de bolignære områder omkring. De skitserede opholdsarealer

omkring de nye indgange er tænkt relativt uprogrammerede. Hegnet kan lukkes efter kirkegårdens behov. Beplantningen i og omkring nicheerne skal være robust og gerne med helårsattraktioner. Denne kan også knyttes til LAR projektet og være med til at skabe en grøn forbindelse til de foreslåede rekreative områder i kilerne.

Københavns længste bænk

Skoleholdervej har stort potentiale som rekreativ gade med ophold i aftensolen og 100 år gamle træer som scenetæppe for gadens liv.

Åbninger til kirkegårdsmuren, opholdsmulighed, bredere fortorv og mindre parkering i solsiden vil kunne skabe liv og grobund for små forretningsdrivende.



Nye åbninger i kirkegårdsmuren skaber også et stort rekreativt rum







ÅBNINGER I KIRKEGÅRDSMUREN

Området omkring Bispebjerg Kirkegård har både stort potentiale og store udfordringer. Med sociale og arkitektoniske tiltag kan en stor regional ressource bringes i spil og give nyt liv og attraktionsværdi til bydelen.

Det mest markante potentiale er måske åbningen af den lange mur. Her er en, i klassisk forstand, lavthængende frugt for en opgradering af området samlede grønne profil og en bedre sammenhæng mellem det udsatte boligområde og naboområderne. Den kulturelle og sociale betydning kan blive betragtelig i koblingen mellem den kvalitetsprægede arkitektur,

de grønne strøg og kirkegården.

En udviklingsplan for Bispebjerg Kirkegård, i retning mod en mere åben parkkirkegård med respekt for primærfunktion er med til at synliggøre og understøtte Bispebjergs grønne præg/bynære natur. Med åbninger mod Skoleholdervej og Frederiksborgvej knyttes de nærliggende udsatte boligafdelinger tættere på kirkegårdens stille områder og væk fra trafik og støj. Etablering af byrum for ophold og møder i nye stillegade-forløb kan yderligere bryde utryghed og monotoni langs muren på Skoleholdervej.

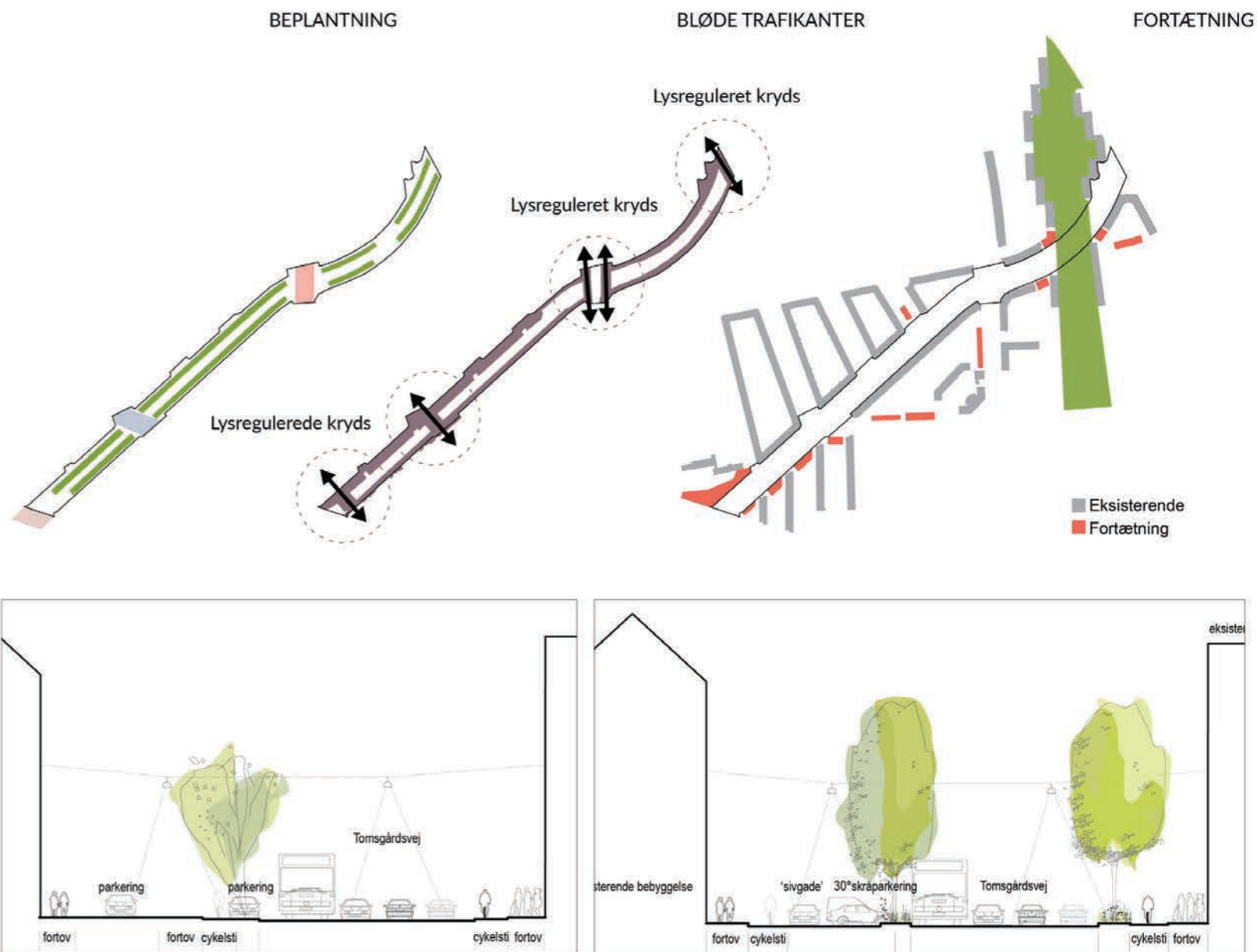
Københavns Kommunes gennemførte omverdensinddragelse i forbindelse med udvikling af en ny strategi for byens kirkegårde (2014) viser, at brugerønskerne går i retning af, at fremme københavnernes adgang til både mødesteder i den bynære natur og til kirkegårdens fredelige og rolige grønne herlighedsværdier. Også motion og sundhed, nye lege- og bevægelsesmuligheder, (spiselige) byhaver med mulighed for at dyrke jorden og muligheden for at fremme byens fællesskaber fremhæves som kvaliteter, der kan gøre det muligt for borgerne at mødes på kirkegården og danne venskaber på tværs af social, trosmæssig, aldersmæssig og etnisk forskel.

NB.. Åbningernes placering er udfoldet i en indledende fase, og kan findes i særskilt rapport om Åbning af Bispebjerg Kirkegård (2015) samt i Udviklingsplanen for Bispebjerg Kirkegård (2015).

PLANUDSNIT



DIAGRAMMER



TOMSGÅRDSVEJ
Den grønne boulevard - en trafikkorridor

Tomsgårdsvej er på en gang, både fysisk og mentalt, akilleshæl og nerve i forhold til Bispebjergs kobling til resten af byen.

Det er i høj fart, gennem Tomsgårdsvej, at bydelen opleves for langt størstedelen af Københavns trafikanter. Det nuværende vejprofil er, på stykket der løber gennem strategiplanens område, uklart, utrygt og dårligt udnyttet. Ved at samle parkering på indersiden af en boulevard-lignende træ plantning, kan vejen blive meget nemmere at orientere sig i og få en væsentlig mere profileret urban karakter med synlig vandhåndtering i en åben vandrende. Ved samtidigt at introducere en ny lysreguleret krydsning

ved Gravervænget/Hovmestervej vil hastigheden blive dæmpet og den tværgående forbindelse komme højere op i det trafikale hierarki. Dette vil være et stort løft for trykningen i området og formentlig også skolevejens reelle trafikikkerhed.

I en fremtidig situation, hvor man eventuelt åbner til kirkegården og opgraderer institutionerne i området og legepladsen ved Degnestavnen, vil denne nye sikre forbindelse komme til sin fulde ret. Hermed styrkes kendskabet til bydelens mange kvaliteter på tværs af boligområder og boligselskaber, og barrierewirkningen vil blive voldsomt reduceret.

Den markante træplantning vil give bygningskroppene et modspil, der nedtoner vejens betydning. Ved at rykke træækken længere væk fra facaderne gives også mulighed for at udvikle større sammenhængende kronedannelser, uden at det er på bekostning af dagslys i boligerne. Træbeplantningen vil samtidig framhæve Bispebjergs grønne identitet.

Ved udvalgte facader, hvor det oprindelige altanmotiv er forsvundet, kan udvikles større facade-begrønninger, der både kan koble klimastrategi med arkitektonisk opgradering. En grøn skærm, som omhyggeligt tilpasses husets arkitektur, kan samtidigt give en væsentlig reduktion af den støjreflekterende virkning, som de lange glatte

facadeforløb udgør i dag. Samtidig kan det medvirke til en grønnere by.

Den nuværende tunnel, der er stort set ubenyttet og dermed kan virke utryk, kan med etableringen af en ny fodgængerovergang nedlægges. Men en anden mulighed, der måske ligger lige for, når man tager kvarterets kreative potentiale i betragtning, er at skabe et nyt kulturelt undergrundsmiljø hernede. Som man har gjort med bunkers andre steder, kan også hér etableres spillesteder, eller lignende. Men også et mere profileret kulturmiljø er en mulighed. Der skal ikke nødvendigvis meget til, før her kan opstå et markant NV-Galleri



Mødet med den grønne bydel

33.000 biler passerer hver dag igennem Bispebjerg i Tomsgårdsvejs store trafikrum. Tomsgårdsvej omdannes og bliver en Boulevard med status af grøn trafikkorridor.

Træbeplantning, optimerede p-forhold, mere skærmede cykel og fodgængerarealer og eog der etableres nyt lyskryds ved Hovmestervej vil være med til at binde byen bedre sammen på trods af den store trafikbelastning.





INDSATSOMRÅDE_BOLIGMILJØ

PLANUDSNIT



Boligmiljø- gårdrum og forbindelser

Havebyen - Nyt ejerskab til fællesarealerne i gårdrummene
 Det er nærliggende at åbne mulighed for at styrke de små fællesskaber i de enkelte bebyggelses gårdrum. Strategiplanens fokus på de store greb suppleres derfor her af en understregning af, hvordan de nære boligmiljøer kan styrkes gennem etablering af mere grønne gårdrum, hvor der gives mulighed for ophold, lokalt initiativ og grund til at mødes.

Parkering og brandveje fylder meget i de nære gårdmiljøer, og der opstår ofte "ø-lignende" fællesarealer med følelsen af at blive overvåget af de omkransende lejligheder. Vores forslag respekterer de eksisterende brandveje, men viser muligheden for at omdefinere karakteren og foreslå en kraftig opgradering af begrønningen i rummene og tilbyde et nyt funktionelt indhold.

For at styrke tryghed og sammenhæng mellem boligafdeling og byen omkring, kan kantzonerne indtages med private haver og opholds- og mødesteder, der kan være med til at generere et nyt liv i boligbebyggelserne og understrege områdets grønne identitet og fællesskab.

Som tidligere nævnt, blev arealerne nær boligområderne udformet med reference til det danske kulturlandskab med plæner, solitære træer og trægrupper, som i vid udstrækning var noget man kiggede på. Det er nærliggende at pege på en nytænkning i brugen, der kan matche mange forskellige beboeres behov og styrke tryghed og gode rammer om hverdagslivet i boligområderne. Det er også nærliggende at pege på etablering af flere udadvendte fællesfaciliteter i form af bygninger, f.eks. fælleshuse og beboercafèer, der kan understøtte behovet for et mere udfoldet fællesskab og socialt aktivt liv i de enkelte bebyggelser. Disse bør placeres i

FOTOS FRA GÅRDRUM



Eksisterende grønne beboer tiltag



Store arkitektoniske kvaliteter



inaktive kantzoner



EJERSKAB I KANTZONER



Private forhaver giver nabokontakt og liv i gaden.



kørearealer kan mange steder erstattes af grønne gårdrum.



Kantzone langs grønningen vil føles tryggere med liv langs kanten i form af private og fælles forhaver.

kantzonerne.

Bydelsfællesskab

Fremtidige udviklingsinitiativer i byområdet, fx en områdefornyelse, kan være med til at skabe steder i det offentlige rum, som borgerne kan være med til at præge og indtage. Flexzoner med adgang til vand og el kan være den platform, der skal til for at en midlertidig haveforening eller en udendørs sommerrestaurant, drevet af lokale foreninger, kan indtage de store grønninger og kiler. Bunkers kan blive til øvelokaler, lektiecafeer og kunstprojekter, og tomme lokaler kan midlertidig indtages, hvis der er en institution, som kan være med til at administrere de initiativer, der løbende opstår i bydelens offentlige rum, f.eks. den enkle men vigtige funktion; at udlevere nøglerne. Strategiplanen udpeger 'Kulturskolen' eller et 'kraftcenter' i den i dag tomme skole på Frederiksborgvej, som en oplagt mulighed, der er ud over at

være en kulturinstitution i sig selv, er en ideel og nødvendig driver for en kreativ brug af byen. Og så kan den blive et nyt ikon i området.

Flere øjne på gaden og i gården og dermed større ejerskab giver tryghed på tværs af alle aldre og kulturer. Med mere tryghed kommer mere bevægelse, aktivitet og fællesskab - så sundhed bliver integreret i hverdagen.

Lokal håndtering af regnvand kan give værdi i det nære boligmiljø

Skybrud er sjældne, og de elementer der indgår i skybrudssikringen giver ikke automatisk blå og grønne elementer i byen. Vandhåndtering i de indre gårdrum, de fælles grønne anlæg, og arealerne mellem boligerne kan bringes i spil, og til sammen give mere synligt vand og mere grønt. Da Bispebjerg ligger på et højdepunkt i landskabet, vil selv de



mindste forsinkelser og tilbageholdelse af regnvandet i lokale løsninger, være af stor betydning for de kvarterer, der ligger nedstrøms.

Skybrudsplanen er rygraden i den store skybrudsplan for København, og den vil kun blive bedre, hvis der lokalt tages initiativer til mere opsamling og forsinkelse af regnvand. Det er de enkelte boligforeninger, der skal tage initiativet, men en fælles forståelse og koordinering er et stort potentiale. Skybrudssikring og lokal håndtering af regnvand er forholdsvis nye begreber, og lovgivningen på området og regler for tilskud til anlæg af denne type er under konstant omskrivning.

- På nuværende tidspunkt er der på visse betingelser mulighed for at få delvist tilbagebetaling af tilslutningsbidraget, hvilket betyder tilbagebetaling af de penge, alle ejendomme betalte for regnvandskloakkerne, da de i sin tid blev bygget.

Tilbagebetalingen gives for den del af regnvandet, som håndteres på egne arealer. Det er oplagt at holde lokale informationsmøder om denne ordning i tilknytning til en eventuel områdefornyelse. Se procesplan bagerst.

- Når områder er udpeget som en del af Københavns Kommunes skybrudshåndtering, som fx Bispeparken og kilerne ved Gravervænget er i skybrudskonkretiseringen for området, er der mulighed for at søge medfinansiering til at løfte regnvandshåndteringen i byrummet. Se procesplan bagerst i planen.

Når bygninger, udearealer og kloakker renoveres, er der særligt gode betingelser for at opnå en økonomisk fordel ved brug af ovennævnte to tilskudsmodeller og dermed styrke værdi og kvalitet i det nære boligmiljø. I de tilfælde, hvor boligerne

er ramt af oversvømmelser i forbindelse med skybrud, skal der under alle omstændigheder ske en skybrudssikring af bygningen.

Lokal håndtering af regnvand kan udformes på mange måder. Metoderne har de senere år været i en rivende udvikling. På www.laridanmark.dk, findes en altid opdateret samling af viden og eksempler på løsninger.

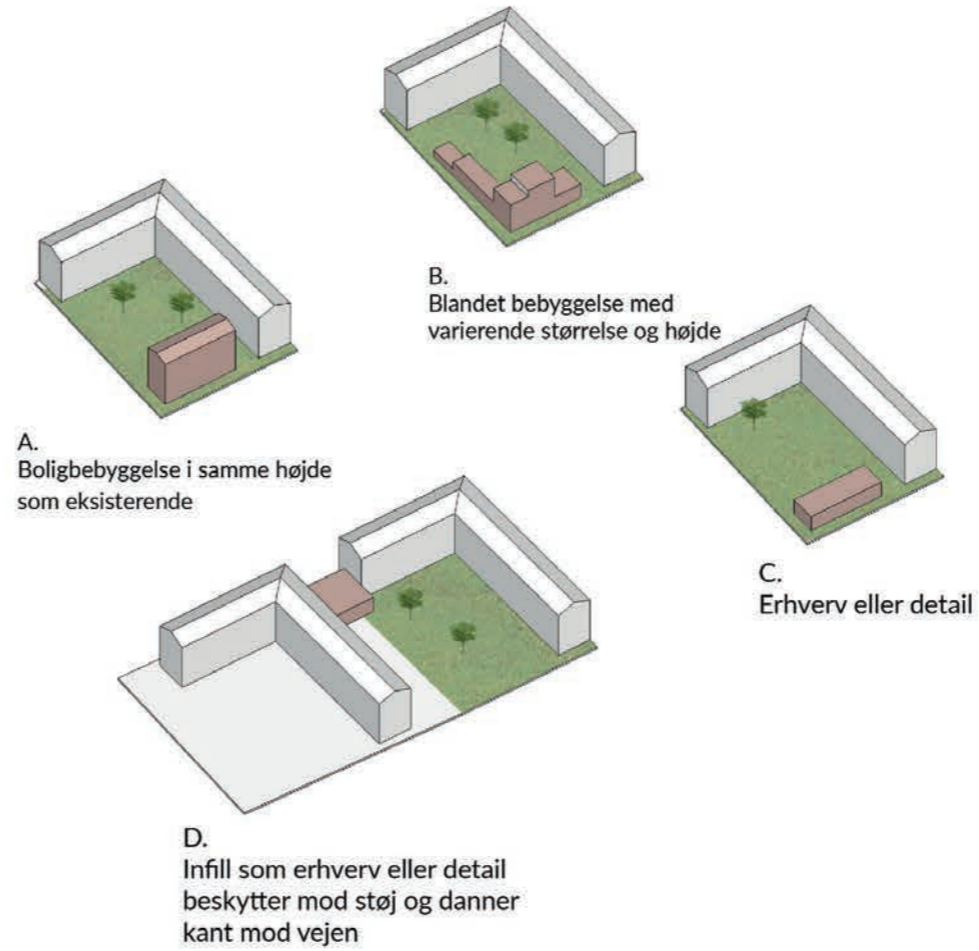
De mange åbne arealer og gårdhaver, der karakteriserer Bispebjerg, har et potentiale for at yde et væsentligt bidrag til den samlede klimasikring af København og kan være med til at understrege Bispebjergs særlige identitet og kvalitet og begrønne byen. Potentialet kan udløses, hvis boligforeningerne i forbindelse med de kommende års renovering, løbende indarbejder lokal regnvandshåndtering som et fast element i bebyggelserne.

Gårdhaver som et eksempel

Der er en del erfaringer med håndtering af vand fra egne tage og gårdarealer i selve gårdarealet. Københavns Kommune har igangsat 'Fremtidens Gårdhaver', som netop har regnvandshåndtering og inddragelse som omdrejningspunkt. Disse eksempler kan bruges som inspiration i hele byen. Gårdhaverne vil ofte kunne udformes, så de håndterer hverdagsregn, op til regnhændelser, der forekommer hvert 10. år. Samtidig vil omlægning af overfladerne i gårdrummene kunne skybrudssikre bygningerne, så regnvandet ved skybrud løber væk fra gården og ud på de åbne arealer.

Den mulighed der ligger i skybrudssikringen, kan således udvides, hvis der lægges et bredere perspektiv på inddragelse, samskabelse og nye rum i både det private og fælles område.

FORTÆTNINGSMULIGHEDER



Der kan lukkes for støjgener med bygning eller med murer som kan give ryglæg til mindrelommepladser

Fortætningsmulighed

Strategiplanen anviser på overordnet niveau en række muligheder for fortætning i bydelen. Fortætning kan i den sammenhæng forstås som egentlig bygningsmæssigt supplement til eksisterende bebyggelser, det kan være i form af boliger, fælleshuse eller erhvervslokaler. Flere områder har indlysende potentiale for at tilføje boliger i form af bebyggelse i to-tre etager, der potentielt kunne være såvel ejerboliger som almene boliger, rækkehuse, eller ungdomsboliger.

Grundlæggende en mulighed for at skabe større diversitet i de enkelte boligbebyggelses boligudbud, og fysisk en mulighed for at skabe tydeligere hierarki i den rumlige struktur.

Planen peger også på fortætning som en særlig option langs de store forbindelsesårer. Her er der oplagte muligheder for at styrke byrummene som by'rum' og samtidig tilføje kvadratmeter til detailhandel og fællesfunktioner, samt reducere støj - en oplagt chance for at styrke fællesskab og byliv i de offentlige transportårer. Frederiksborgvej udpeges som potentiel handelsgade på sigt og kan udvikle fortætning med små butikker kombineret med boliger.

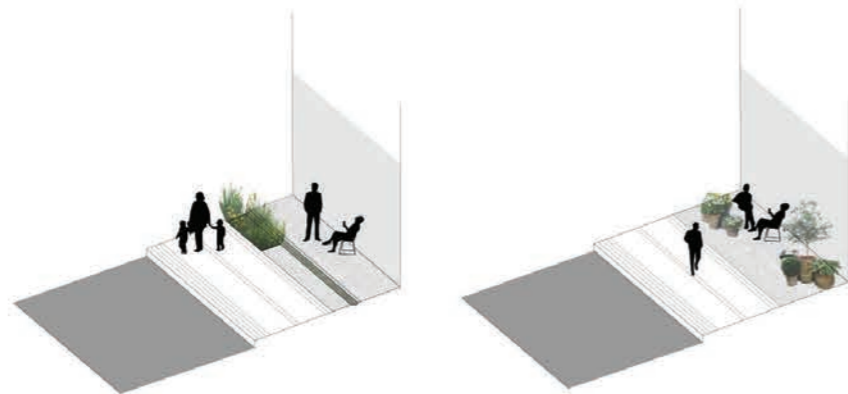
Fortætning er ikke nødvendigvis bygningsudfyldning, men kan også forstås som lukninger i form af beplantede mure eller andre tilsvarende afgrænsninger der kan løfte

flere formål - at være rumdannende og samtidig fungere som støjafskærmning for de berørte friarealer i de lokale bebyggelsesenheder.

Generelt en win-win option - både økonomisk og socialt

KANTZONERMULIGHEDER

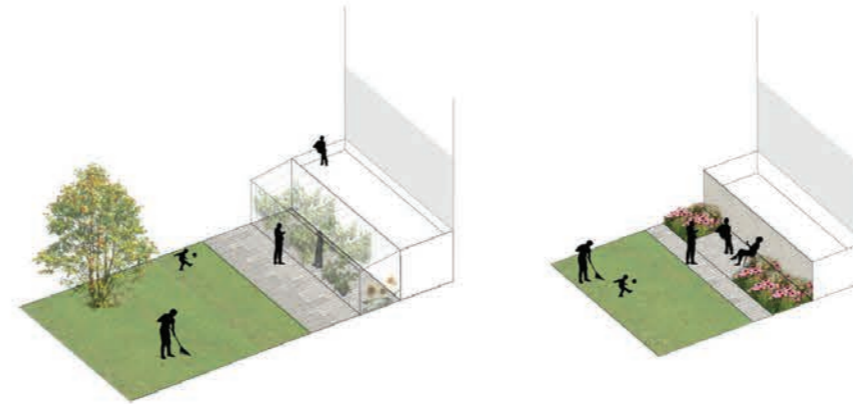
KANTZONE 1 BYGNING OG GADE



A. Regnvandskanal og smalle regnvandsbede skaber en rolig zone langs huset. Eksemplet kan bruges både i forbindelse med beboelse og erhverv og udendørsservering.

B. Belægningsskift eks. chaussésten eller klinker giver en tryk zone langs bygningen. Her kan placeres store krukker eller plantekummer som beboerne kan tilplante selv. Eksemplet kan bruges både i forbindelse med beboelse og erhverv.

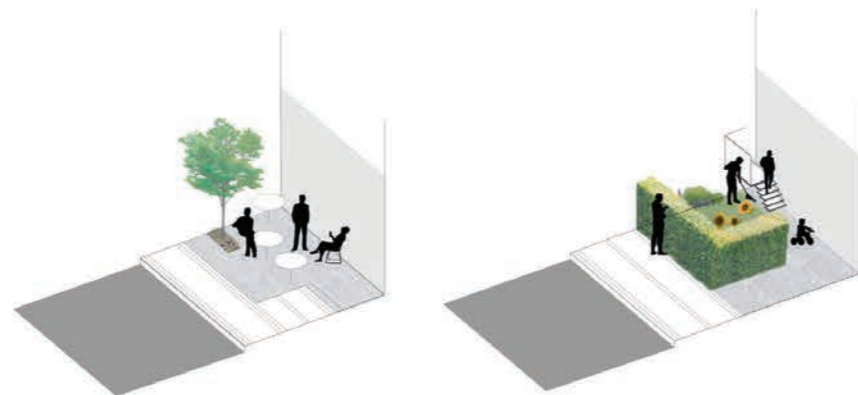
KANTZONE 2 BYGNING OG GÅRDRUM



A. Brandvejen omlægges og der bygges drivhus på den eksisterende (have-)mur. Dette er oplagt de steder hvor muren er så høj at den får bygningen til at virke afstødende.

B. Brandvejen omlægges og der skabes opholdszoner langs facade eller havemur. Eksemplet er oplagt i næsten alle gårdrum med undtagelse af de steder hvor altanerne sidder meget lavt.

KANTZONE 1 BYGNING OG GADE



C. Særlig belægning danner en lille plads og fortovet indsnævres. Træer danner skygge og en ekstre buffer-zone. Zoner som denne danner små knudepunkter på de ellers lange lidt monotone strækninger. Eksemplet er velegnet til steder med udendørsservering.

D. De ubrugte små fælles forhaver eller græsstykker omskabes til private forhaver til stueetagens boliger. Hækkene bør ikke være alt for høje, formålet er "øjne på gaden" og synligt ejerskab.

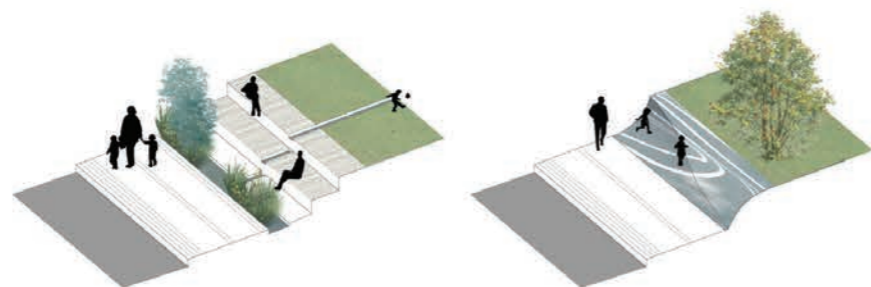
KANTZONE 2 BYGNING OG GÅRDRUM



C. Private haver i forbindelse med stueetagens boliger. Nedgang fra de lavthængende altaner eller døre etableres. Fredelige zoner evt. med dyrkningshaver dannes umiddelbart op til for at give tryghed.

D. Regnvandskanal og regnbede skaber diversitet og begroening, samtidig giver det en grænse og bufferzone mellem stueetagenes lave altaner og opholdsområder.

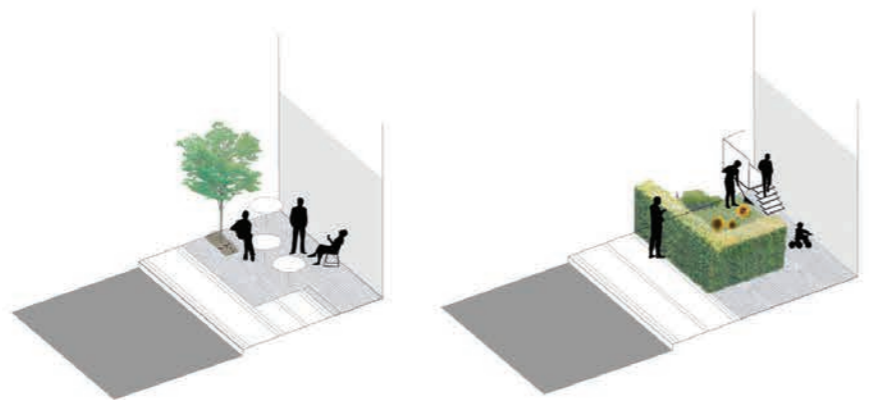
KANTZONE 3 GÅRDRUM OG GADE



A. Niveau-springet mellem gården og fortovet udnyttes til sidde-trin. Regnvandet fra gården ledes via regnvandskanal og "vandfald" ned til vejens regnvandskanal og bede. Denne løsning kan bruges de steder man ønsker større sammenhæng mellem offentlig og halv-privat zone. Det åbne kan også give tryghed og nye mødesteder.

B. Niveau-springet udnyttes til legezone, eks. klatrevægge, ballanceleg eller skaterkanter. Børn i gaderummet skaber tryghed. Løsningen er især relevant på børne-unge-ruten.

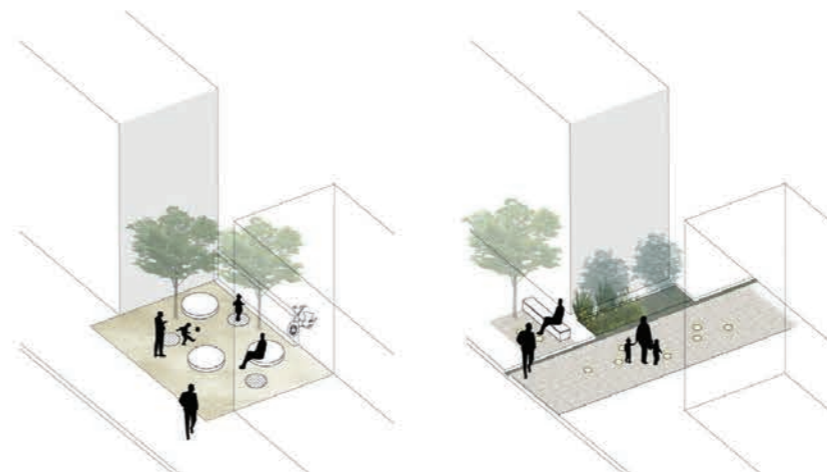
KANTZONE 3 GÅRDRUM OG GADE



C. Særlig belægning danner en lille plads og fortovet indsnævres. Træer danner skygge og en ekstra buffer-zone. Zoner som denne danner små knudepunkter på de ellers lange lidt monotone strækninger. Eksemplet er velegnet til steder med udendørsservering.

D. De ubrugte små fælles forhaver eller græsstykker omskabes til private forhaver til stueetagens boliger. Hækkene bør ikke være alt for høje, formålet er "øjne på gaden" og synligt ejerskab.

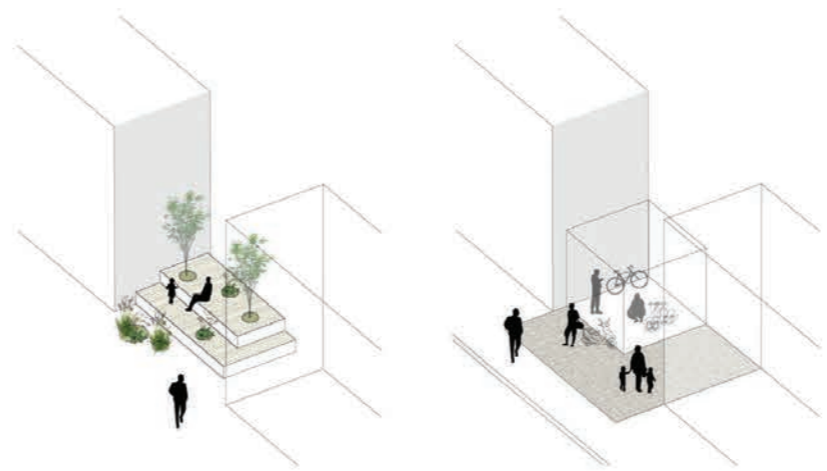
KANTZONE 4 MELLEMRUM



A. Mellemrummet udnyttes til lomme-plads med leg og ophold. Pladsen afgrænses i forhold til den bagvedliggende gård.

B. Forbindelsen -eks. til skole eller Grønningen understreges. Belægningen trækkes ud over fortovet og en mini-plads synliggør forbindelsen. Lys og LAR projekt skaber tryghed og kvalitet i oplevelsen, forbindelsen.

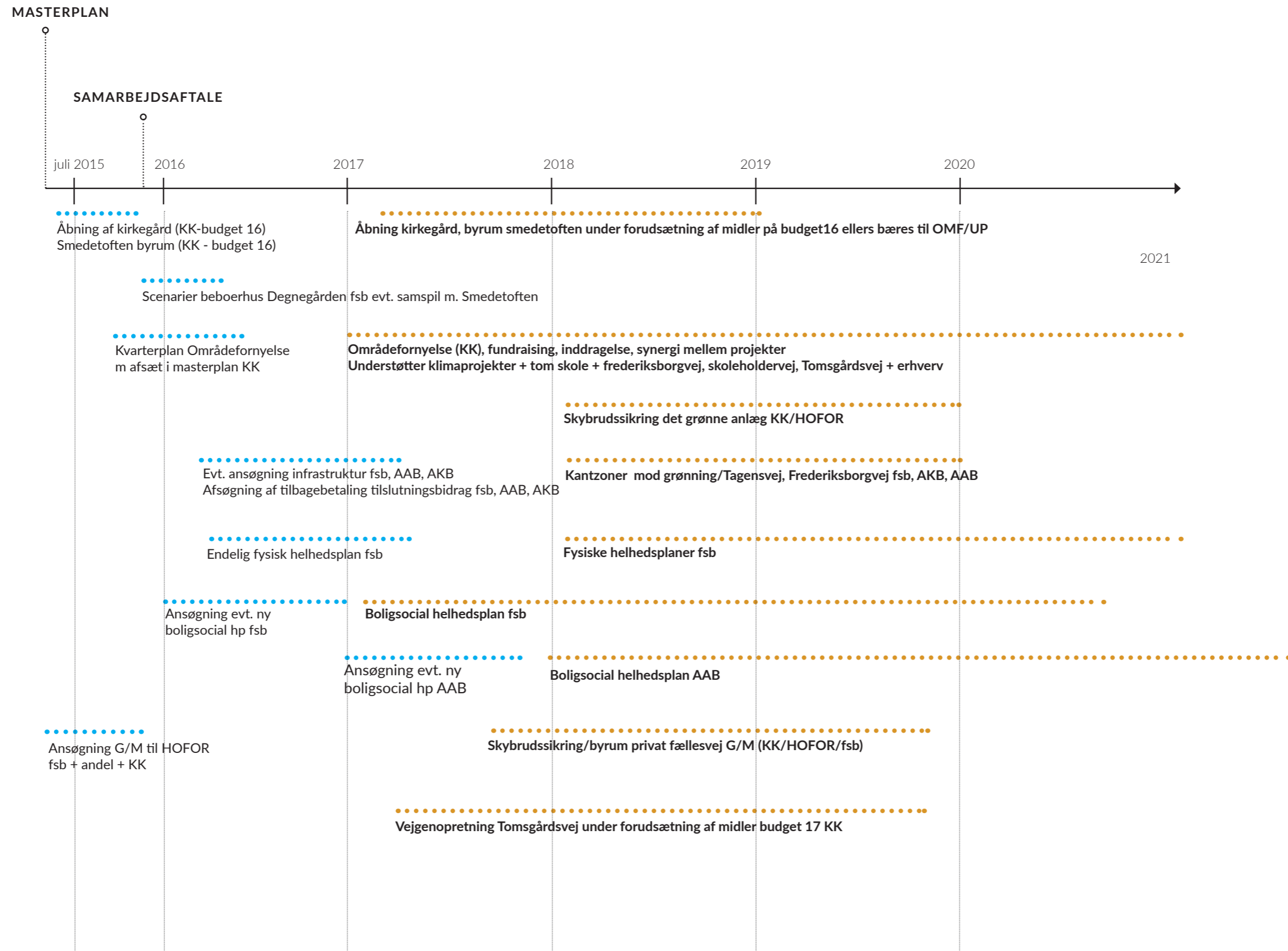
KANTZONE 4 MELLEMRUM



C. Mellemrum med højdeforskelle kan udnyttes til opholdstrapper. Denne løsning kan benyttes mange steder, også hjørner og i gaderum.

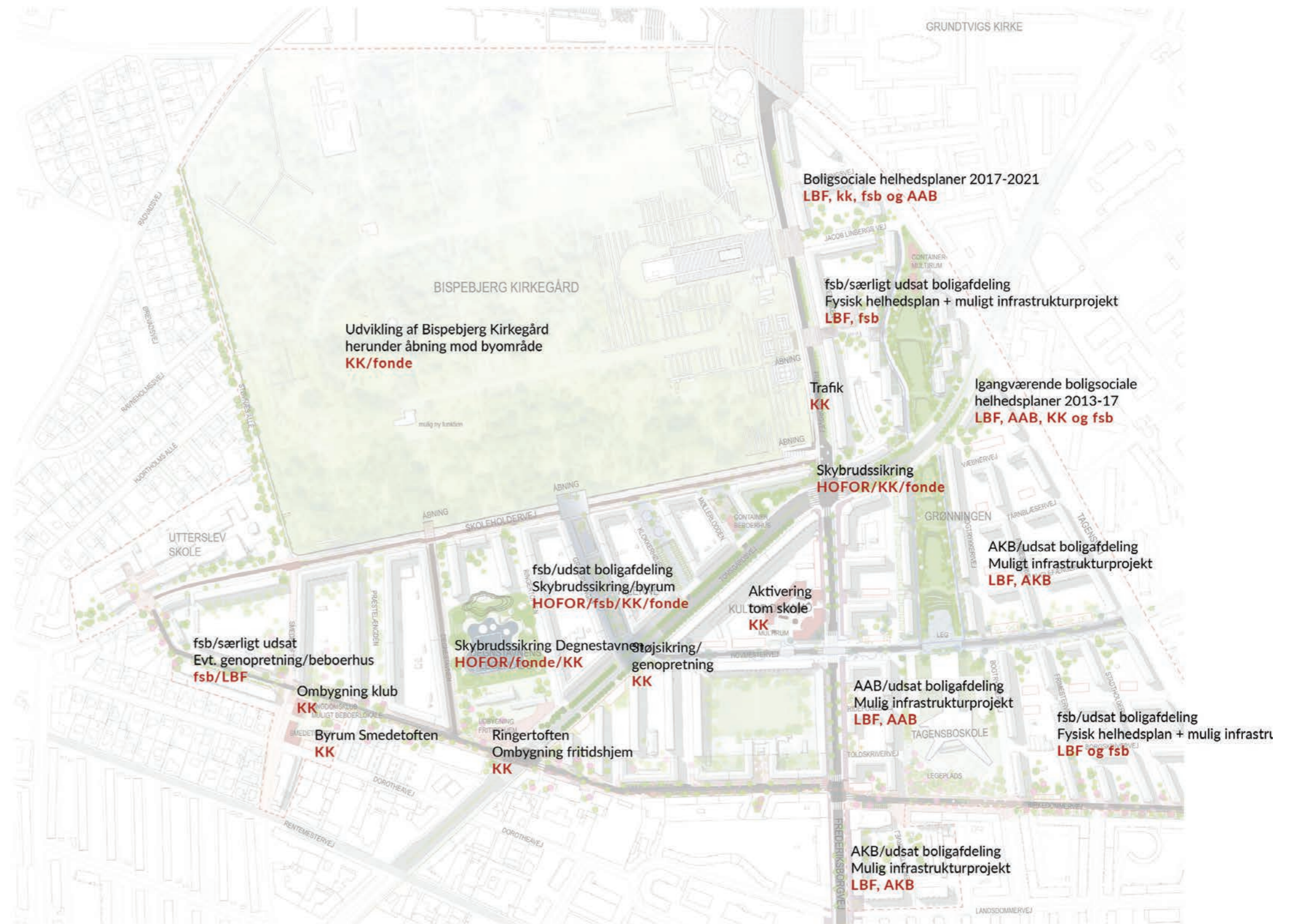
D. Mellemrummet fortættes af lille bygning, eksempelvis værksted, grønhandel, blomsterskur el. lign. Dette giver liv i ellers døde zoner og ekstra og billig plads.





STRATEGIPLANENS ANBEFALINGER

- Åbningstrækket er at åbne kirkegården mod Skoleholdervej og Frederiksborgvej
- Forbindelserne styrkes, nyt lyskryds på Tomsgårdsvej og ombygning af vejtracé til 'Boulevard'
- Skoleholdervej omdannes til rekreativ forbindelse - Københavns længste bænk etableres
- Grønningen og Degnestavnen omdannes til nye trygge mødesteder, der samtidig kan håndtere skybrudssikring
- Smedetoften udvikles som mangfoldigt og trygt byrum med fortætning, herunder evt. beboerhus i sammenhæng med klub.
- Kommunen udvikler parallelt Frederiksborgvej som detailhandelsgade, gaden begrønnes og ombygges (erhvervsstrategi udvikles og midlertidige forsøg etableres i samarbejde med det almene).
- De lokale boligafdelinger indtænker LAR helhedsplaner og udvikling af området og intensiverer arbejdet med fortætning for at styrke lokale fællesskaber og kvalitet i det nære boligmiljø
- Hovmestervej udvikles til ny blå forbindelsesrute i bydelen og omdannelse af kilerne ved Gravervænget igangsættes



Bilag 2 - Byrum ved Smedetoften

Analyse og notat vedr. jordforurening EKJ



Sagsnavn: **Smedetoften 14**
Sag nr.: 13-0262.04
Emne: **Økonomisk overslag - udearealer**

EKJ
RÅDGIVENDE
INGENIØRER AS

Udført/kontrol: TIG/LGR

Nr.: 02
Dato: 2014-08-25
Rev.:

Indledning

Københavns Kommune har planer om at ændre arealanvendelsen i Smedetoften 14, således bygningen i fremtiden bl.a. skal huse en fritids- og ungdomsklub. I forbindelse med renovering af ejendommen skal udenoms arealerne også ændres.

Dette notat omhandler forventede foranstaltninger ved udenomsarealerne samt et overslag på omkostninger.

I forbindelse med at bygningens stueetage for fremtiden skal anvendes til fritidsklub og ungdomsklub skifter udenoms arealernes brug status til følsom arealanvendelse. Ved denne type anvendelse skal den øverste ½ meter på ubefæstede arealer bestå af ren jord. På arealer som har fast belægning er der ikke et krav om ren jord.

På den baggrund er der gennemført en indledende forureningsundersøgelse af overjorden. Undersøgelsen har omfattet nogle stikprøver af overjorden til belysning af den nuværende forureningsgrad.

Feltaktiviteter

Der blev d. 18. og 19. august 2014 udtaget 6 stikprøver (HB1, HB3-HB7), som blandeprøver á 5 nedstik i dybden 0,1-0,5 m.u.t. Stikprøverne blev udtaget fra områder, som ikke er befæstet og som i fremtiden vil være helt eller delvist ubefæstet. Det var ikke muligt at udtage HB2, da arealet var befæstet. Placeringen af stikprøverne fremgår af bilag 1.

Det skal nævnes at jordprøverne kun udgøre stikprøver. Såfremt jorden skal opgraves og deponeres eller genindbygges som ren jord på ejendommen skal prøveintervallet være 1 jordprøve pr. 30 ton. Jordprøverne er udtaget med den baggrund at få en indikation af forureningsituation på ejendommen.

Jordprøverne blev sendt til kemisk analyse hos analyselaboratoriet ALS og analyseret for byjordsparametrene; tungmetaller, tjærestoffer og olieprodukter.

Analyseresultater

I tabel 1 fremgår analyseresultaterne og af den nederste række fremgår den samlede forureningsklasse for hver jordprøve. I bilag 2 er analyserapporterne vedlagt.

Tabel 1: Analyseresultater for jordprøver. Alle værdier er angivet i mg/kg TS.

	HB1 -	HB3 -	HB4 -	HB5 -	HB6 -	HB7 -
	Øvrige arealer					Smedetoften 14
Bly (Pb)	78	3	10	12	9	95
Cadmium (Cd)	0.57	0.14	0.14	0.17	0.17	1.1
Chrom Total (Cr total)	23	3.3	5.1	5.3	9.3	17
Kobber (Cu)	51	5.0	10	8.6	8.4	61
Nikkel (Ni)	15	3	5	4	4	16
Zink (Zn)	189	76	28	29	30	249
Benz(a)pyren	4.6	0.030	0.12	0.28	0.18	0.81
Dibenz(a,h)antracen	0.74	<0.010	0.029	0.066	0.048	0.17
PAH total	26	0.11	0.57	1.5	0.93	4.7
Flygtige (Benzin) (C6-C10)	<1.0	<1.0	<1.0	<1.0	<1.0	<1.0
Let olie (C10-C15)	<5.0	<5.0	<5.0	<5.0	<5.0	<5.0
Let olie (C15-C20)	<5.0	<5.0	17	24	18	<5.0
Tung olie (C20-C35)	<25	<25	64	99	89	<25
Olie Total (C6-C35)	i.p.	i.p.	81	120	110	i.p.
Forureningsklasse	3	0	1	2	2	3

Det ses af tabel 1, at der påvist klasse 0 og 1 jord, svarende til ren jord i to borer (HB3 og HB4). HB3 og HB4 er udtaget på den nordlige del af det, der i fremtiden bliver "LUND med frugtræer".

De øvrige prøver viser en forurening med klasse 2 og 3 jord, svarende til lettere forurenede jord.

I forbindelse med besigtigelse og gennemførelse af håndboringer er der observeret udluftningsstudser til en eller to olietanke jf. nedenstående foto. I ifølge historikken er der tidligere blevet etableret to olie tanker i dette område.



På baggrund af observationerne tyder det på, at olietankene stadig ligger i jorden og ikke er blevet opgravet eller sløjfet korrekt (ved korrekt sløjfning skal udluftningsstudser fjernes). Det anbefales at olietankene i forbindelse med ændringen af arealanvendelsen opgraves og at der udtages nogle ren- og bundprøver til dokumentation af evt. efterladt forurening eller ren bund.

Økonomisk overslag

Der er udarbejdet et overslag over omkostninger til ekstern jorddeponering af den øverste ½ meter jord på arealer, som i fremtiden vil være uden belægning. Der er desuden også givet et overslag på udgifter til opgravning af olietanke samt udtagning af dokumentationsprøver. Da ejendommen er kortlagt skal myndighederne have et kort notat, som beskriver al jordhåndtering på ejendommen.

I det økonomiske overslag er følgende forudsat:

- Der er ikke medregnet omkostninger til fjernelse af belægninger og dertil hørende bærelag eller omkostninger til opgravning, jordkørsel samt udlægning af rene materialer.
- Alle arealer holdes i samme kote som på nuværende tidspunkt og ved udskiftning af jord fjernes 0,5m jord.
- Fjernelse af eksisterende belægninger og dertil hørende bærelag er ikke indeholdt i overslaget.
- Beregningen af de aktuelle jordmængder er foretaget på baggrund af Vandkunstens fremtidige situationsplan for området, som vist på skitse 03 og 04 dateret 12.06.2014. Jordmængderne er beregnet ud fra de ubefæstede arealer på disse skitser. Der er mindre forskelle mellem placeringen af ubefæstede og befæstede arealer i dag og på de fremtidige situationsplaner. Der er i jordberegningen ikke taget højde for disse forskelle, idet det forudsættes, at disse arealer går nogenlunde lige op med hinanden.

Det er valgt at opdele omkostningerne i to budgetter; arealer ved "Smedetoften 14" og "Øvrige arealer".

Følgende hører med til Smedetoften 14

Jordhåndtering:

Arealer på de to sider foran bebyggelse (mod Smedetoften og Birkedommervej): 196m², arealer med bålplads og bærbuske: 200m². Hvis der afgraves 0,5m jord giver dette ca. 200m³ jord. Der kunne ikke udtages jordprøver ved bærbuskene (HB2), så det antages at jorden er lettere forurennet (klasse 2/3 jord).

Olietanke:

I budgettet er det forudsat at der skal opgraves to tanke. Der er ikke indhentet et konkret tilbud, så omkostningerne bygger på erfaringspriser. I forbindelse med opgravning af olietankene kan der evt. være en mindre olieforurening under tankene som skal bortgraves. Der afsættes derfor et mindre beløb til denne jord (15.000 kr).

Følgende hører til øvrige arealer

Jordhåndtering:

Lund med frugttræer på 625m². Hvis der afgraves 0,5 m, giver dette 315m³ jord. Halvdelen af prøverne viste klasse ren jord (klasse 0 og 1) og den anden halvdel viste lettere forurennet jord (klasse 2/3 jord). I det økonomiske overslag er det antaget, at al jorden skal bortgraves, selvom der er påvist ren jord i HB3 og HB4. Såfremt 1 prøve pr. 30 ton viser, at jorden ved HB3 og HB4 er ren, så behøver jorden ikke at blive udskiftet.

Deponeringspriserne er indhentet fra By&Havn landvindingsprojekt i Nordhavnen og KMC.

I tabel 2 og 3 fremgår et estimat over forventede omkostninger ved Smedetoften og de øvrige arealer. Da forureningsgraden på ejendommen kun er dokumenteret med stikprøver, er forureningsgraden af overjorden behæftet med usikkerhed. Der er derfor afsat 15.000 kr til uforudsete udgifter for hvert område.

Tabel 2: Økonomisk overslag – Smedetoften 14 (ekskl. moms)

	Jordmængde	Jorddeponeringspris	Kr. ekskl. moms
Smedetoften 14-jorddeponering	200 m ³ ≈ 400 ton (klasse 2/3 jord)	68 kr/ton (klasse 2/3 jord)	27.200
2 stk olietanke – opgravning og dokumentationsprøver			35.000
Evt. bortgravning af mindre mængde olieforurenede jord ved tank			10.000
Kort notat til myndighederne ang. jordhåndtering og opgravning af olietank			15.000
Uforudsete udgifter			15.000
I alt			97.200

Det fremgår af tabel 2, at det skønnes at omkostningerne ved Smedetoften udgør ca. 97.000 kr. ekskl. moms.

Tabel 3: Økonomisk overslag – Øvrige arealer (ekskl. moms)

	Jordmængde	Jorddeponeringspris	Kr. ekskl. moms
Øvrige arealer-jorddeponering	315 m ³ ≈ 315 ton (klasse 0/1 jord) + 315 ton (klasse 2/3)	46 kr/ton (klasse 0/1 jord) 68 kr/ton (klasse 2/3 jord)	15.000 21.500
Kort notat til myndighederne ang. jordhåndtering			15.000
Uforudsete udgifter			15.000
I alt			66.500

Det fremgår af tabel 2, at det skønnes at omkostningerne ved de øvrige arealer udgør ca. 67.000 kr. ekskl. moms.

EKJ RÅDGIVENDE INGENIØRER AS

Notat tilsendt:

Camilla Stilling, tegnestuen vandkunsten
Gunnar Sigfredsson, Københavns Ejendomme, Københavns Kommune
Aviaja Julie Sigsgaard, Byens Udvikling, Københavns Kommune



ALS Denmark A/S
 Bakkegårdsvej 406 A
 DK-3050 Humlebæk
 Telefon: +45 4925 0770
 www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Udskrevet: 21-08-2014
Version: 1
Modtaget: 19-08-2014
Påbegyndt: 19-08-2014
Ordrenr.: 271575

EKJ rådgivende ingeniører as
 Blegdamsvej 58
 2100 København Ø
 Att.: EKJ rådgivende ingeniører as

Sagsnavn: 13-02062.04
Lokalitet: Smedetoften 12
Udtaget: 18-08-2014
Prøvetype: Jord
Prøvetager: EKJ/CNE
Kunde: EKJ rådgivende ingeniører as, Blegdamsvej 58, 2100 København Ø

Prøvenr.:	97047/14	97048/14	97049/14	97050/14	97051/14		
Prøve ID:	HB1	HB3	HB4	HB5	HB6		
Dybde:	- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t	- m u.t		
Kommentar	*1	*1	*2	*2	*2		
Parameter						Enhed	Metode
Tørstofindhold	87.6	94.7	92.3	90.3	92.4	%	DS 204
Bly, Pb	78	3	10	12	9	mg/kg TS	DS259+ICP
Cadmium, Cd	0.57	0.14	0.14	0.17	0.17	mg/kg TS	DS259+ICP
Chrom (total), Cr	23	3.3	5.1	5.3	9.3	mg/kg TS	DS259+ICP
Kobber, Cu	51	5.0	10	8.6	8.4	mg/kg TS	DS259+ICP
Nikkel, Ni	15	3	5	4	4	mg/kg TS	DS259+ICP
Zink, Zn	189	76	28	29	30	mg/kg TS	DS259+ICP
Emballage	Membranglas	Membranglas	Membranglas	Membranglas	Membranglas	-	-
PAH'er, 7 komp. REFLAB 4						-	REFLAB 4:2008
Fluoranthen	12	0.015	0.15	0.45	0.25	mg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(b+j+k)fluoranthen	6.5	0.039	0.19	0.46	0.31	mg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(a)pyren	4.6	0.030	0.12	0.28	0.18	mg/kg TS	REFLAB 4:2008
Indeno(1,2,3-cd)pyren	2.1	0.023	0.088	0.19	0.13	mg/kg TS	REFLAB 4:2008
Dibenzo(a,h)anthracen	0.74	<0.010	0.029	0.066	0.048	mg/kg TS	REFLAB 4:2008
PAH, sum af 7 stoffer	26	0.11	0.57	1.5	0.93	mg/kg TS	REFLAB 4:2008
Kulbrinter VKI 2010						-	REFLAB 1/VKI 2010
Kulbrinter n-C6 - n-C10	<1.0	<1.0	<1.0	<1.0	<1.0	mg/kg TS	REFLAB 1/VKI 2010
Kulbrinter > n-C10 - n-C15	<5.0	<5.0	<5.0	<5.0	<5.0	mg/kg TS	REFLAB 1/VKI 2010
Kulbrinter > n-C15 - n-C20	<5.0	<5.0	17	24	18	mg/kg TS	REFLAB 1/VKI 2010
Kulbrinter > n-C20 - n-C35	<25	<25	64	99	89	mg/kg TS	REFLAB 1/VKI 2010
Total kulbrinter 2010	i.p.	i.p.	81	120	110	mg/kg TS	REFLAB 1/VKI 2010

side 1 af 2

Laboratoriet er akkrediteret af DANAK. Analyseresultaterne gælder kun for de(n) analyserede prøve(r).
 Analyserapporten må kun gives i sin helhed, medmindre skriftlig godkendelse foreligger
 Oplysninger om måleusikkerhed findes på www.alsglobal.dk

Tegnforklaring:
 #: Ikke akkrediteret
 <: mindre end >: Større end



ALS Denmark A/S
Bakkegårdsvej 406 A
DK-3050 Humlebæk
Telefon: +45 4925 0770
www.alsglobal.dk

ANALYSERAPPORT

Prøvenr.:	97052/14		
Prøve ID:	HB7		
Dybde:	- m u.t		
Kommentar	*1		
Parameter		Enhed	Metode
Tørstofindhold	87.4	%	DS 204
Bly, Pb	95	mg/kg TS	DS259+ICP
Cadmium, Cd	1.1	mg/kg TS	DS259+ICP
Chrom (total), Cr	17	mg/kg TS	DS259+ICP
Kobber, Cu	61	mg/kg TS	DS259+ICP
Nikkel, Ni	16	mg/kg TS	DS259+ICP
Zink, Zn	249	mg/kg TS	DS259+ICP
Emballage	Membranglas	-	-
PAH'er, 7 komp. REFLAB 4		-	REFLAB 4:2008
Fluoranthen	1.7	mg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benzo(b+j+k)fluoranthen	1.6	mg/kg TS	REFLAB 4:2008
Benz(a)pyren	0.81	mg/kg TS	REFLAB 4:2008
Indeno(1,2,3-cd)pyren	0.45	mg/kg TS	REFLAB 4:2008
Dibenzo(a,h)anthracen	0.17	mg/kg TS	REFLAB 4:2008
PAH, sum af 7 stoffer	4.7	mg/kg TS	REFLAB 4:2008
Kulbrinter VKI 2010		-	REFLAB 1/VKI 2010
Kulbrinter n-C6 - n-C10	<1.0	mg/kg TS	REFLAB 1/VKI 2010
Kulbrinter > n-C10 - n-C15	<5.0	mg/kg TS	REFLAB 1/VKI 2010
Kulbrinter > n-C15 - n-C20	<5.0	mg/kg TS	REFLAB 1/VKI 2010
Kulbrinter > n-C20 - n-C35	<25	mg/kg TS	REFLAB 1/VKI 2010
Total kulbrinter 2010	i.p.	mg/kg TS	REFLAB 1/VKI 2010

Kommentar

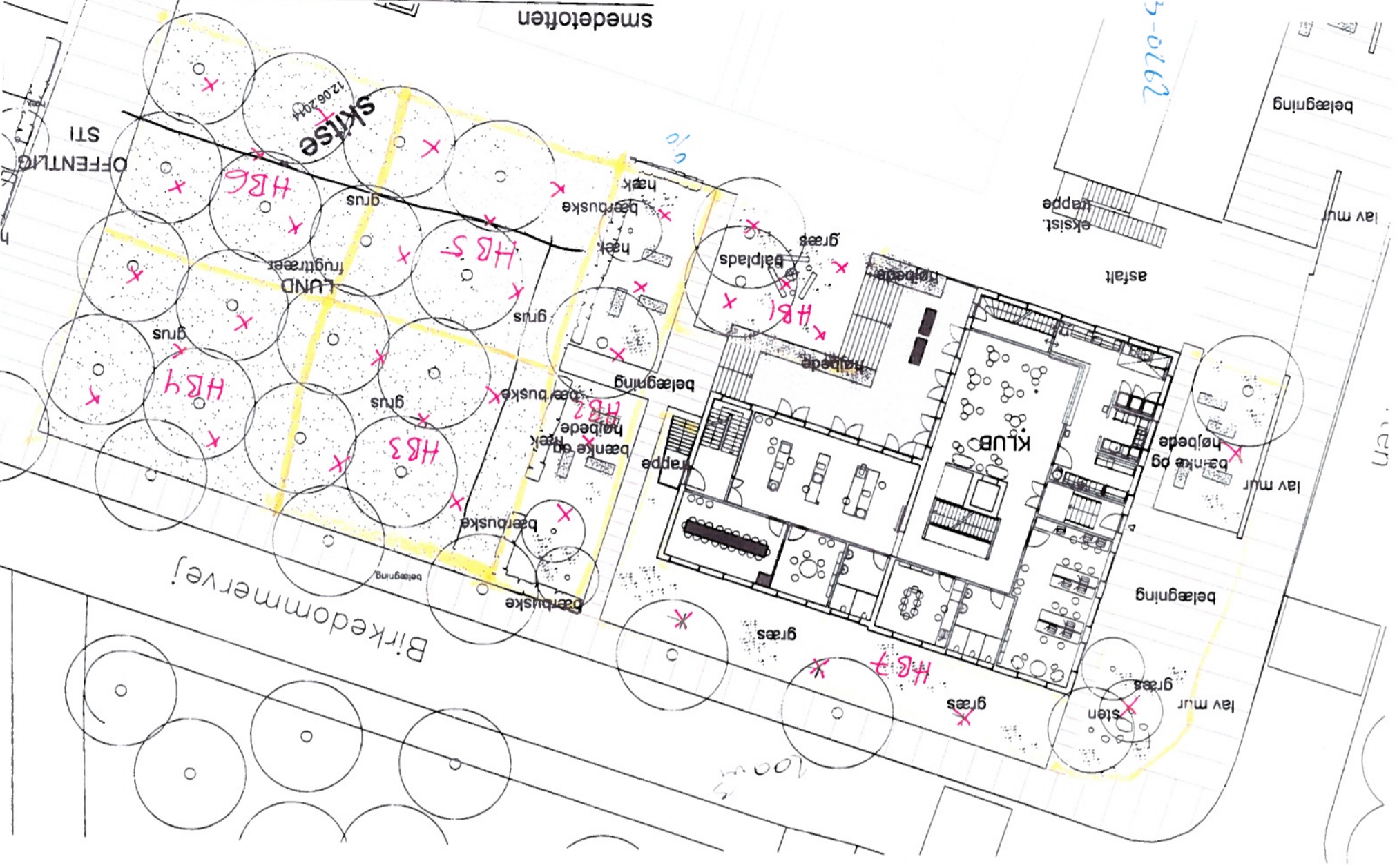
- *1 Ingen kommentar
- *2 Laboratoriet vurderer: De påviste kulbrinter består af en blanding af diesel/fyringsgasolie og smøre-, hydraulik-, transmission-, eller fuelolie.
Det påviste produkt har en anden sammensætning end det tilsvarende friske produkt. Produktet er udvasket, mikrobiologisk nedbrudt, fordampet eller varmepåvirket.

Dorte Lund Troelsen

SKITSE 03

SAG NR.: ACAD FIL: TEKN. NR.:
Ø SVÆRRE: Keld
Ø NØJLØSE: EKV
Ø ARKITEKT: VANDKUNSTEN A/S
VANDKUNSTEN@VANDKUNSTEN.DK TLF. 3254211 FAX 3255410
NYROPSGAD 1 1602 KBH V
NØRREGADE 66 D 2700 KBH N
VANDKUNSTEN@VANDKUNSTEN.DK TLF. 3254211 FAX 3255410
Tlf. -
Tlf. -
Tlf. -

EMNE: Situationsplan
MÅL: 1:200
Dato: 12.06.2014



15-0162

15-0162



Åbning af Bispebjerg Kirkegård



Baggrund

Københavns Kommunes Politik for Udsatte Byområder udpeger seks udsatte byområder i København, herunder Bispebjerg/Nordvest. Området omkring Bispebjerg Kirkegård er særligt udsat, hvorfor tre almene boligorganisationer og Københavns Kommune samarbejder om at udvikle området på tværs af matrikler og investeringer frem mod 2021 (Se bilag 1. Uddrag af Strategiplan Bispebjerg – Byens grønne bakke).

Med dette budgetnotat ønskes der afsat midler til at indlede en tidssvarende og fremtidssikker udvikling af kirkegården, som kan være med til at give et markant løft af hele det udsatte byområde omkring kirkegården.

Indhold

På Bispebjerg Kirkegård foreslås etableret fire indgange med tilhørende byrum i den lange ubrudte kirkegårdsmur mod Skoleholdervej/Frederiksborgvej. Derudover to åbninger i muren, der giver forbipasserende indkig på kirkegården. Den foreslåede placering af pladser og byrum tager afsæt i grundige analyser af udviklingspotentialerne omkring kirkegården og inden for kirkegårdens mure.

Åbningen af Bispebjerg Kirkegård indeholder syv delprojekter, der kan gennemføres samlet eller enkeltvist. Delprojekterne er oplyst i prioriteret rækkefølge:

1. *Handlingsplan* for gennemførelse af udviklingsplan for hele Bispebjerg Kirkegård. I handlingsplanen overføres udviklingsplanens langsigtede strategiske retninger til konkrete anlægsprojekter og drift og vedligeholdelsesplaner, som ikke omfatter de ansøgte delprojekter i dette budgetønske.
2. *Ny hjørneindgang og plads* ved Skoleholdervej/Frederiksborgvej, der skal bidrage til en grøn ankomst til Bispebjergs højeste punkt og et nyt kig i byen.
3. *Belysning af mur* langs Skoleholdervej og Frederiksborgvej, der skal styrke tryghed i området.

31. juli 2015

Eksekveringsparat?

	JA/ NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Bydel
Bispebjerg

Lokalitet/Adresse
Bispebjerg Kirkegård

4. *Ny indgang og byrum ved Gravervænget*, der skal øge fremkommelighed og forhold for bløde trafikanter ved at knytte an til en vigtig cykel-forbindelse fra Nørrebro over Bispebjerg Hospital til Utterslev Mose.
5. *Ny indgang og byrum ved Bispeparken*, der skal indlede en grøn udvikling af Frederiksborgvejs store potentialer og knytte den udsatte boligafdeling Bispeparken sammen med byen omkring.
6. *Ny indgang og byrum ved Degnestavnen*, der skal give en god forbindelse mellem børne- og ungemiljøet på den bemandede legeplads.
7. *Visuelle åbninger i muren* langs Skoleholdervej og Frederiksborgvej, der skal synliggøre byområdets store grønne kvaliteter.

Tre almene boligorganisationer og Københavns Kommune samarbejder om at udvikle området omkring Bispebjerg Kirkegård med sammenhængende investeringer frem mod 2021. Trykke kantzoner mellem de nærliggende almene boligafdelinger og offentlige byrum samt støjrreducerende tiltag tænkes realiseret i forbindelse med en forventet kommunal områdefornyelse, planlagt skybrudssikring, fysiske helhedsplaner og infrastrukturprojekter i de almene boligafdelinger. Åbning af kirkegården indgår herudover i udviklingsplanen for Bispebjerg Kirkegård og vil blive etableret indenfor rammerne af kirkelovgivningen, der regulerer kirkegårdene med respekt for kirkegårdsbrugerne.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, se risikovurdering.

Overordnede målsætninger og effekter

Budgetnotatet udgår fra Københavns Kommunes Politik for Udsatte Byområder, hvor det er besluttet, at der skal udarbejdes udviklingsplaner for kommunens udsatte byområder.

Målet er at synliggøre kirkegårdens store kultur- og bynaturmæssige kvaliteter til gavn for byområdets udvikling og for københavnernes generelt. God adgang til rekreative områder, pladسدannelser og belysning skal styrke hverdagsliv, bokvalitet og attraktion i et af de mest udsatte og utrygge områder af byen.

Der bor mange sårbare borgere på Bispebjerg, hvor sundhedstilstand og levealder er væsentligt lavere end i resten af byen. Lettere adgang til kirkegårdens grønne områder kan være med til at understøtte lighed i sundhed.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
1. Handlingsplan	- Etablering af nye åbninger sikres i koordinering med detailprojekter på kirkegården og med klar forståelse for de enkelte områder og gravrum med fokus på udviklingsplanens visioner og helhedsblikket på kirkegården.
2. Ny hjørneindgang og plads 4. Ny indgang og byrum ved Gravervænget 5. Ny indgang og byrum ved Bispeparken 6. Ny indgang og byrum ved Degnestavnen	- Sammenhængende by, færre udsatte bolig- og byområder. - Mere bynatur og lettere adgang til denne. - Bedre forbindelser igennem kirkegården samt forbedret sammenhæng mellem kirkegården og lokalområdet. - Mere åben og inviterende adgang til arealerne. - Forbedret social interaktion, livskvalitet, øget trykthed og sundhed for lokale brugere. - Flere og nye brugere ind på kirkegårdene, så arealerne kan være til glæde for flere. - Forskønnelse samt forbedrede forbindelser og sammenhæng mellem kirkegården og lokalområdet. - Lighed i sundhed.
3. Belysning af mur	- Øget oplevet trykthed langs muren ved synliggørelse af livet langs muren i aften timer og herigennem også øget passiv overvågning af gadestrækningen.
7. Visuelle åbninger i muren	- Forbedret visuel sammenhæng mellem kirkegården og lokalområdet. - Mere åben og inviterende adgang til arealerne. - Forskønnelse samt forbedrede forbindelser og sammenhæng mellem kirkegården og lokalområdet.
Beskæftigelseseffekt (13,2 mio. kr.)	15,8 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 13,2 mio. kr. i perioden 2015-2019. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,3 mio. kr. i 2018 og på 0,4 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Delprojekterne forventes ibrugtaget løbende frem til december 2019.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/l)	Anlæg 2015-2019	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2019
Åbning af Bispebjerg Kirkegård	13.200	400
- 1. Handlingsplan	1.000	
- 2. Ny hjørneindgang og plads	4.500	100
- 3. Belysning af mur	1.000	50
- 4. Ny indgang og byrum ved Gravervænget	2.750	75
- 5. Ny indgang og byrum ved Bispeparken	500	50
- 6. Ny indgang og byrum ved Degnestavnen	2.750	75
- 7. Visuelle åbninger i muren	700	50

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Risikovurdering

Projektet vurderes at være et kompliceret anlægsprojekt. Da der på nuværende tidspunkt er en del uafklarede forhold, der kan påvirke projektets tidsplan og økonomi, afsættes der jf. Anlægsanalysen og initiativer som følge heraf 15 % af anlægssummen til uforudsete udgifter.

Det er nyt at arbejde med åbning og introduktion af nye aktiviteter på kirkegårde. Mange pårørende og beboere er allerede blevet inddraget betydeligt i udviklingsplanerne for kirkegården og nærområdet, hvilket vurderes at reducere risikoen. Dog vurderes det, at hidtil ikke-inddragede pårørendes oplevelse af ændringsforslagene kan afføde forsinkelser, hvilket der er taget hensyn til i tidsplanen. Særligt delprojekterne 2. Ny hjørneindgang og byrum ved Skolerholdervej/Frederiksborgvej og 5. Ny indgang med byrum ved Bispeparken har i den tidligere inddragelsesproces vist sig at afføde en del debat. Derfor anbefales det, at der på disse sikres ekstra god tid til inddragelse omkring de konkrete løsninger, hvorfor anlægsfasen først foreslås igangsat i 2018. Ved at udvide projekteringsperioden for de to projekter sikres tid til en tilfredsstillende inddragelsesproces, der skal bidrage til, at den endelige løsning tilgodeser så mange parter som muligt.

Der har den seneste tid været en del opmærksomhed på flytning af grave i forbindelse med anlægsprojekter. Åbningerne er foreslået etableret på arealer, hvor der tidligere har været begravelsesplads, men uden at berøre gravstederne, som er mindst 80 cm under terræn. Åbninger og pladسدannelse indenfor muren kan betyde flytning af et begrænset antal nedlagte gravsteder. I nogle af projekterne skal der håndteres jord, og når arbejdet foregår på en kirkegård, skal der tages særligt hensyn til jordhåndteringen. Der kan også være en mindre risiko for jordforurening, som også skal håndteres. Disse risici er inkluderet i den økonomi, der er afsat til projekterne.

Projekterne planlægges, så fremkommeligheden på og omkring kirkegården sikres og påvirker gæsternes færden mindst muligt.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har samlede estimerede anlægsudgifter på 13,2 mio. kr. i perioden 2015-2019. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på i alt 0,3 mio. kr. i 2018 og på 0,4 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. De afledte driftsudgifter skal anvendes til vedligeholdelse og drift af de nye indgange og pladser.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
<i>1. Handlingsplan</i>							
- Udførelse	100	900				1.000	1.000*
<i>2. Ny hjørneindgang og plads</i>							
- Projektering		300		600		900	300*
- Udførelse				1.200	2.400	3.600	
<i>3. Behysning af mur</i>							
- Projektering		67	133			200	67*
- Udførelse			267	533		800	
<i>4. Ny indgang og byrum ved Gravervanget</i>							
- Projektering		183	367			550	183*
- Udførelse			733	1467		2.200	
<i>5. Ny indgang og byrum ved Bispeparken</i>							
- Projektering		33		67		100	33*
- Udførelse				133	267	400	
<i>6. Ny indgang og byrum ved Degnestavnen</i>							
- Projektering		183	367			550	183*
- Udførelse			733	1467		2.200	
<i>7. Visuelle åbninger i muren</i>							
- Projektering		47	93			140	47*
- Udførelse			187	373		560	
Anlægsudgifter i alt	100	1.713	2.880	5.840	2.667	13.200	1.813
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
<i>2. Ny hjørneindgang og plads</i>							
- Vedligehold og drift					100	100	
<i>3. Behysning af mur</i>							
- Vedligehold og drift				50	50	100	
<i>4. Ny indgang og byrum ved Gravervanget</i>							
- Vedligehold og drift				75	75	150	
<i>5. Ny indgang og byrum ved Bispeparken</i>							
- Vedligehold og drift					50	50	
<i>6. Ny indgang og byrum ved Degnestavnen</i>							
- Vedligehold og drift				75	75	150	
<i>7. Visuelle åbninger i muren</i>							
- Vedligehold og drift				50	50	100	
Afledte serviceudgifter i alt				250	400	650	

Delprojekt 1. Handlingsplan forventes igangsat i november 2015 og afsluttet i august 2016, hvor den præsenteres for Teknik- og Miljøudvalget med henblik på, at handlingsplanens projekter kan indgå i forhandlingerne om budget 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse: Delprojekt 1. Handlingsplan

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	November 2015
Forventet ibrugtagningstidspunkt	August 2016

Anlægsprojektets delprojekt 3. Belysning af mur, 4. Ny indgang og byrum ved Gravervænget, 6. Ny indgang og byrum ved Degnestaven og 7. Visuelle åbninger i muren forventes fysisk igangsat i juni 2017 og ibrugtaget i december 2018.

Tabel 4. Tidsangivelse: Delprojekt 3. Belysning af mur, 4. Ny indgang og byrum ved Gravervænget, 6. Ny indgang og byrum ved Degnestaven og 7. Visuelle åbninger i muren

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	April 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	Juni 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2018

Anlægsprojektets delprojekt 2. Ny hjørneindgang og plads og 5. Ny indgang og byrum ved Bispeparken forventes fysisk igangsat i juni 2018 ibrugtaget i december 2019.

Tabel 4. Tidsangivelse: Delprojekt 2. Ny hjørneindgang og plads og 5. Ny indgang og byrum ved Bispeparken

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	April 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	Juni 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2019

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet

Bilag

Bilag 1. Uddrag af Strategiplan Bispebjerg – Byens grønne bakke



STRATEGIPLAN BISPEBJERG BYENS GRØNNE BAKKE

udarbejdet af
Hovedrådgiver Tegnstuen Vandkunsten
i samarbejde med Schul landskabsarkitekter og Orbicon
for
Københavns Kommune / fsb / AKB København / AAB



Boligforeningen





VISION

BYENS GRØNNE BAKKE

På toppen af bakken ligger Bispebjerg. Grønne by- og boligmiljøer, Bispebjerg Kirkegård og Utterslev Mose giver generøst fra sig og tilbyder naturoplevelser og rekreative åndehuller til kvarterets borgere og alle københavnere. De sikrer byen mod skybrud og bidrager til mere bynatur, et godt hverdagsliv og en klimasikker by.

På toppen af bakken ligger Bispebjerg. Med gode, varierede og sunde boliger, hvor mange forskellige mennesker bor. Hvor

boligernes nære udemiljøer tilbyder tryghed, livskvalitet og fællesskab. Hvor tryghed, livskvalitet og fællesskab tilbydes til alle københavnere. Hvor mange flytter til, og studerende og familier bliver boende.

På toppen af bakken ligger Bispebjerg. Frederiksborgvej inviterer beboere og besøgende op ad bakken og bidrager aktivt med erhverv og kultur. Attraktive forbindelser for cyklister og gående tiltrækker byens borgere og indbyder til ophold. Støjreducerede

grønne vejforløb binder bolig- og byområde sammen og skaber sammenhæng og klar identitet. Stærke forbindelser kobler området med det nye Bispebjerg Hospital og den omliggende by.

På toppen af bakken ligger Bispebjerg. Et aktivt og attraktivt kvarter, der viser sine kulturværdier, den unikke arkitektur, detaljerigdom og mangfoldighed. Hvor bygning og landskab mødes, tager lokalsamfund og byens borgere ophold, op ad den solbeskinnede kirkegårdsmur, på de nye pladser, langs livlige og

trygge vejforløb og i de grønne gårdrum. Gode institutioner og byliv bidrager til en sammenhængende by.

På toppen af bakken ligger Bispebjerg. Det er et særligt sted i København.

Strategiplan

-Løftestang til eksisterende kvaliteter

Strategiplanen skal genfortælle og fortolke områdets historiske afsæt som have og parkby og de mange eksisterende kvaliteter. Klimatiltagene kan blive den fysiske løftestang der skal til for at Bispebjergs grundsten; Attraktioner, forbindelser og boligmiljøer, igen kan udleve deres store kvaliteter.



En poetisk attraktion
kirkebær allé på Bispebjerg kirkegård



ATTRAKTIONER, BY OG LANDSKABSRUM

Terræn, arkitektur, 100 år gamle træer og plads til det meste. Bispebjerg har unikke kvaliteter og store attraktorer. Byens rum skal gentænkes så det er tydelig at de kan og må indtages af aktiviteter.



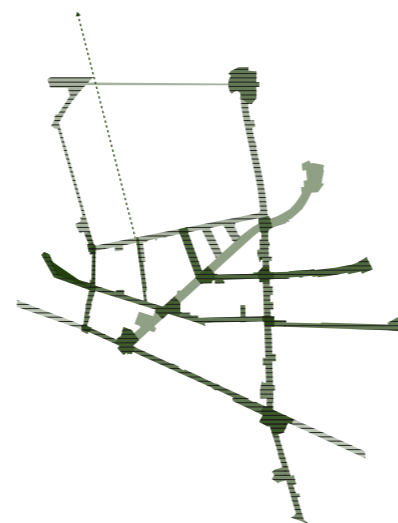
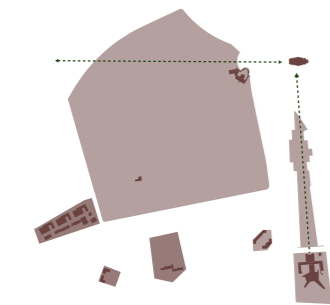
FORBINDELSER

Bispebjerg er grøn men byens vejrum er ikke. Begrønning, identitet og tydelighed vil kunne skabe trygge forbindelser til og i Bispebjerg og samle byens liv.



BOLIGMILJØ

Området var sin tids nytænkende og generøse bud på den gode liv. Lys, luft og landskab. Potentialet for grønne gårdrum, aktive kantzoner til boligerne og et fællesskab i de nære boligmiljøer skal udfoldes på ny så Bispebjerg kan gå fra - fra udsat boligområde til attraktivt bymiljø.



Strategiplanens indhold og disponering - fra udsat boligområde til attraktivt bymiljø

Med de lokale boligforeninger og beboerne i centrum, ønsker denne strategiplan at koble Bispebjerg, som den stærke ressource den er som bydel, til resten af København, og samtidig åbne for nye tilbud til nærmiljøet. Tilbud, der tager afsæt i områdets identitet og behov, og som samtidig undersøger de landskabelige og arkitektoniske kvaliteter og den helt særlige identitet, der er områdets særkende.

Strategiplanen indledes med en registrering af byområdets særlige kvalitet som grøn ressource på toppen af byen. Der er et særligt potentiale i at koble disse store grønne kvaliteter med de blå i forbindelse med en forestående skybrudssikring. Byområdet på toppen af bakken er udpeget til at løfte en særlig

opgave for København.

Den efterfølgende registrering og analyse er disponeret ud fra tre niveauer, der peger frem mod en udvikling af området på forskellige skalatrin: Attraktioner og by- og landskabsrum, Forbindelser, samt Boligmiljø.

Hvert niveau ledsages af diagrammer, der redegør for de væsentligste udfordringer og potentialer.

Ovenstående leder over i en række strategiske greb, der anses som særligt væsentlige for udvikling af området. Det vises, hvordan disse greb kan sammenfattes i forslag til løsning af de problematikker og udfoldede potentialer, der er beskrevet

under registrering og analyse.

Forslagene skal ikke opfattes som færdige løsninger, men som konkrete oplæg til videre dialog og kvalificering af mulighederne på geografiske nedslagspunkter:

Attraktioner, by- og landskabsrum Grønningen, Degnestavnens Legeplads, kilerne ved Gravervænget.

Forbindelserne Birkedommervej/Smedetoften, Hovmestervej, Skoleholdervej, Tomsgårdsvej.

Boligmiljø, der viser, hvordan tryghed og fællesskab kan styrkes gennem etablering af LAR, åbning af stueetager, fortætning, der dæmper støj samt aktive kantzoner, som binder bolig- og bymiljø sammen.

Planen afsluttes med anbefalinger til prioritering af en kommende udvikling af området. Disse er opsummeret på næste opslag. Sidst i planen er indsat et kort over forventede investeringer, der kan sammentænkes og understøttes, så de bidrager til at realisere planens anbefalinger. Endelig følger en vejledende og helt overordnet procesplan for implementering og inddragelse.

Strategiplanen er således både en fysisk plan og en procesplan.



Åbning af kirkegården



Københavns længste bænk



Lar i gårdrum kan give grønne boligmiljøer

STRATEGIPLANENS ANBEFALINGER

- Åbningstrækket er at åbne kirkegården mod Skoleholdervej og Frederiksborgvej
- Forbindelserne styrkes, nyt lyskryds på Tomsgårdsvej og ombygning af vejtracé til 'Boulevard'
- Skoleholdervej omdannes til rekreativ forbindelse - Københavns længste bænk etableres
- Grønningen og Degnestavnen omdannes til nye trygge mødesteder, der samtidig kan håndtere skybrudssikring
- Smedetoften udvikles som mangfoldigt og trygt byrum med fortætning, herunder evt. beboerhus i sammenhæng med klub.
- Kommunen udvikler parallelt Frederiksborgvej som detailhandelsgade, gaden begrønnes og ombygges (erhvervsstrategi udvikles og midlertidige forsøg etableres i samarbejde med det almene).
- De lokale boligafdelinger indtænker LAR helhedsplaner og udvikling af området og intensiverer arbejdet med fortætning for at styrke lokale fællesskaber og kvalitet i det nære boligmiljø
- Hovmestervej udvikles til ny blå forbindelsesrute i bydelen og omdannelse af kilerne ved Gravervænget igangsættes



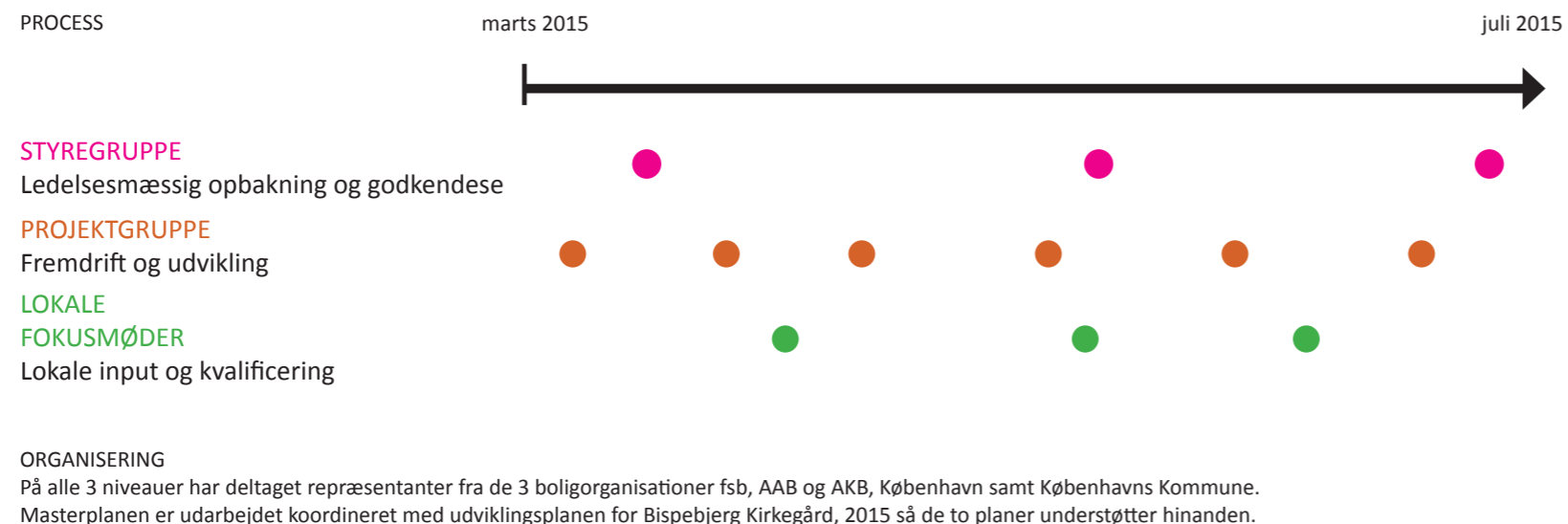
blå forbindelsesrute i Hovmestervej



Frederiksborgvej - Grøn handelsgade



Byrum der kan rumme vand og leg



Planens rammer

Tre almene boligorganisationer og Københavns kommune – fælles løft

Denne strategiplan for det udsatte by- og boligområde omkring Bispebjerg Kirkegård er udarbejdet i et samarbejde mellem Københavns Kommune og de tre almene boligorganisationer fsb, AAB og AKB, København, der alle har bidraget til finansieringen.

Særligt udsat område – sociale og fysiske udfordringer

Den geografiske afgrænsning dækker et by- og boligområde, hvor flere af Københavns særligt udsatte boligområder ligger. Området har en række fysiske og sociale udfordringer. Markant flere borgere end københavnergennemsnittet står udenfor arbejdsmarkedet, og sundhedstilstanden er markant ringere end i resten af København. I byområdet bor Københavns største andel af psykisk sårbare borgere og mange udsatte familier. Området er et af de mest utrygge i København.

Fysisk er dele af området nedslidt og uden klar identitet og funktion. De rekreative potentialer er ikke så tilgængelige og synlige. Området har et ensidigt boligudbud og er præget af store

trafikårer, der medvirker til, at områdets kvaliteter fremstår som isolerede og skjulte øer. Der mangler sammenhæng, og området udfordres af massiv trafikstøj. Forhold, der indvirker negativt på både sundhedstilstand, hverdagsliv og attraktion.

Sammenhængende, grøn og tryk - stedets store kvaliteter

Strategiplanen foreslår en række fysiske strategier og greb, der, i tæt samarbejde med borgerne, kan bygge videre på områdets store kvaliteter og bidrage til en grøn, tryk og sammenhængende by. Området har nogle helt særlige kvaliteter og en særlig identitet, der kan bruges som løftestang.

Fysiske greb, der løfter

Undersøgelser viser, at fysiske greb kan medvirke til at løfte udsatte områder, når de medtænker hele området og kombineres med sociale indsatser. Strategiplanen giver et fundament for en sådan udvikling, og har samtidig fokus på udvikling af gode bolignære rammer om nære fællesskaber. Den fysiske udvikling skal spille

sammen med sociale indsatser i området, herunder samarbejdet mellem Københavns Kommune og boligorganisationerne om det boligsociale arbejde og udlejningsredskaberne.

Investeringer, der hænger sammen

Gennem de kommende år er der forventet en række investeringer i området for eksempel skybrudssikring, vejgenopretning, renovering af almene boligafdelinger og udvikling af Bispebjerg Kirkegård. Strategiplanen viser, hvordan disse investeringer, der både er almene, kommunale og private kan forstærkes og realiseres i en sammenhæng, så de enkelte tiltag ikke blot løser det isolerede behov på den enkelte matrikel, men indgår i en samlet strategi, der bidrager til udviklingen fra et særligt udsat by- og boligområde til en tidssvarende og attraktiv del af København.

Tæt samarbejde giver synergi

Med det tætte samarbejde om strategiplanen har Københavns

Kommunes og de tre almene boligorganisationer fsb, AAB og AKB, København taget et vigtigt skridt for at sikre fælles retning på de kommende års indsatser og dermed bidrage til at realisere ambitionen om at reducere byens udsatte by- og boligområder gennem sammenhængende investeringer (Politik for Udsatte Byområder, 2011, Hovedaftale mellem BL's 1. kreds og Københavns Kommune december, 2014).

Strategiplanen beskriver potentialer og skitser til mulige tiltag, som parterne kan arbejde videre med at kvalificere og udfolde under forudsætning af politisk godkendelse i henholdsvis boligorganisationer og Københavns Kommune.



FUNKTIONER I OMRÅDET



Bispebjergs attraktioner, by og landskabsrum-fra udsat boligområde til attraktivt bymiljø

Bispebjerg rummer i dag en funktionel og rekreativ struktur, der indeholder de grundelementer, som skal til for at skabe en velfungerende og levende bydel.

Den højt placerede og storslåede Grundtvigskirke, udgør sammen med Bispebjerg Torv en form for visuelt og strategisk centrum i bydelen.

Tydeligere bevægelseshieraki

Kulturfaciliteter, skoler og institutioner og et beskedent omfang af dagligvarehandel er jævnt spredt i bydelen. De seneste år har Bispebjerg fået nye attraktioner som Dansekapellet og Biblioteket Guldhuset, der begge udgør nye funktioner og ikoner i området. De forskellige tilbud er dog ikke bundet op på klare og entydige forbindelsesårer. De kan med andre ord være svære at finde. Det er derfor nærliggende, at en strategi for udvikling af området peger på en strukturering, der kan tydeliggøre bevægelseshierarkiet i bydelen og indarbejder de offentlige og lokale tilbud.

Åbning af kirkegården og omdannelse af Skoleholdervej

Utterslev Mose og Bispebjerg Kirkegård er de store regionale attraktioner i området. De fremstår ikke så tilgængelige, når man kommer fra sydsiden eller bor i områderne langs Skoleholdervej og Frederiksborgvej.

Det er oplagt at åbne kirkegården mere mod den omgivende bydel for at opnå en større sammenhængskraft og interaktion mellem bydelen og kirkegården som rekreativ destination og kulturarv. Herigennem styrkes også forbindelsen mellem byen og Utterslev Mose. Og mellem boligområder og by. En omdannelse af Skoleholdervej kan understøtte åbningen af kirkegårdsmuren, så det bliver et markant greb i omdannelsen.

Fra passiv til aktiv begrønning

Den store Grønning, der løber nord-syd fra Bispeparken til Tagensbo Skole er internt i bydelen et overordnet og strukturerende grønt træk. Et generøst grønt rum, der samtidig udgør en sigtelinie fra Hovmestervej til Grundtvigskirken - men

også et rum, der henstår lidt ubenyttet, utrygt og landskabeligt uden tydelig identitet.

Kilerne ved Gravervænget op mod Skoleholdervej og kirkegården er i dag støjplagede og fortrinsvis benyttet til parkering og hundelufferterritorie. De rummer et stort potentiale for at markere en grønnere ankomst til kirkegården og blive lokale byrum med mindre støj og nye brugsmuligheder.

Nye mødesteder, lokale fællesskaber og handel

Bydelen rummer, udover Bispebjerg Torv, ikke mange klart definerede byrum, der kan fungere som lokale mødesteder. Området savner generelt både bypladser og faciliteter, hvor forskellige aktiviteter kan udfoldes i lokalmiljøet. Nye mødesteder i det offentlige rum kan give mere liv til og større tryghed i bydelen. Frederiksborgvej har eksempelvis et reelt potentiale for at udvikle detailhandel og på sigt blive bydelens indkøbsgade, suppleret af lokale, mindre butikker og kiosker spredt rundt i bydelen til støtte for det lokale boligliv.

Bred vifte af tilbud og rigtig placering af mødesteder

Det er et by-strategisk mål, at områdets beboere vil udnytte mulighederne i bydelen til at skabe bedre trivsel og større tryghed, og at alle beboere får bedre mulighed for at blive integreret i bolig- og nærområdet. Derfor skal der udvikles en bred vifte af tilbud i by- og boligmiljøet, som både giver muligheder for rekreativt ophold og nye aktiviteter. De fysiske rammer skal gøre det nemmere for den enkelte at igangsætte initiativer og udvikle et endnu større fælles ansvar for dagliglivet i boligafdelingerne sammen med andre.

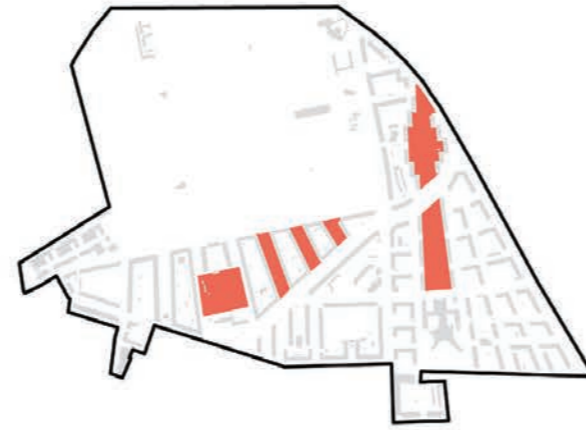
Arkitektoniske og funktionelle nedslag planlægges, hvor de kan skabe den størst mulige positive forandring. Ved at sætte fokus på de "banale" mødesteder - der hvor man kommer ofte, og hvor man derfor har anledning til at stoppe op for kortere eller længerevarende ophold, øges chancen for positiv modtagelse og reel aktivering i nærområdet.

LOKALE NØGLEAKTØRER , HERUNDER BEBOERNE I OMRÅDET, PEGER PÅ

- Man føler sig utryk nogle steder
- Pladser og gårdrum skal være fleksible, så de kan bruges, når nogen har en ide.
- Det vil være rart med flere cafeer og steder at sidde.
- Der er tomt i de store grønne områder.
- Der er brug for lokaler til store og små arrangementer.

UDFORDRING

MANGLENDE AKTIVITETER OG LIV I BY OG LANDSKABSRUM



De større byrum kalder på udvikling. Det grønne anlæg er ubenyttet. Kilerne er støjbelastede trafikrum, og Degnestavnens legeplads er overbebyrdet på grund af sin store succes.

POTENTIALE

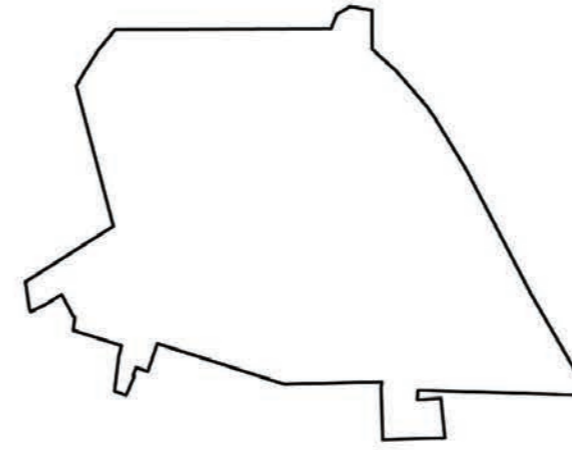
STYRKEDE VARIEREDE BY OG LANDSKABSRUM



Der ligger et potentiale i at skabe opgraderede, mangfoldige by og landskabsrum som kan rumme alle bydelens borgere.

UDFORDRING

MANGEL PÅ LOKALER TIL AKTIVITETER



Området mangler lokaler til aktiviteter. Dette er en vigtig præmis for en bydel der fungerer hele døgnet og året.

POTENTIALE

NYE LOKALER OG MØDESTEDER



1. Den nedlagte skole kunne blive områdets hjerte og rumme det lokale liv med lektiecafe'er, værksteder og beboerfaciliteter.
2. Flexzoner med el og vandtilkoblingsmulighed kan rumme midlertidige tiltag i byrummene.
3. Smedetoften har potentiale til at rumme vigtige børn og unge aktiviteter evt. med et beboerhus ovenpå for at blande livet i området.
4. Nogle af områdets mange bunkers kan omdannes til udstillingslokaler, øvelokaler og apteres med drivhus og udeareal.
5. Beboercafe i Kringlebakken med udgang til Grønningen

UDFORDRING

SPORADISK DETAILHANDEL



■ detail

Bispebjerg har handelsliv men de fleste steder er det klemt af store vejrum og lægger ikke op til ophold i gaderummet.

POTENTIALE

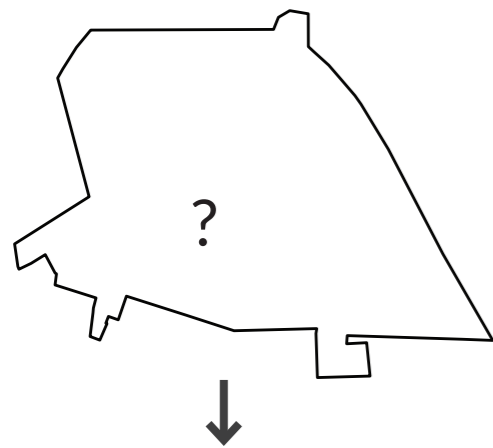
STYRKELSE OG SAMLING AF FORRETNINGSLIV I HANDELSGADEN FREDERIKSBORGGADE



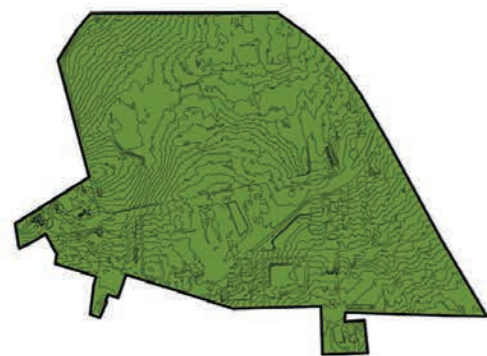
■ detail

En koncentration af handelsliv og en styrkelse af stemningen og vilkårene for handeleggaden vil kunne gøre Frederiksborggade til en ryggrad i kvarteret.

UDSAT BOLIGOMRÅDE
MANGLENDE IDENTITET
STORT POTENTIALE



BISPEBJERG_BYENS GRØNNE BAKKE
EKSISTERENDE KVALITETER
SKAL GØRES SYNLIGE OG TRYGGE



SKABE MANGFOLDIGE BY OG LANDSK-
ABSRUM - FLERE BYDELSFÆLLESKABER



STYRKE OG DIFFERENTIERE
FORBINDELSER TIL OG I BISPEBJERG!



UNDERSTØTTE GRØNNE BOLIGMILJØER
MED EGENIDENTITET!



Udvikling af 'byens grønne bakke' -fra udsat boligområde til attraktivt bymiljø

- det grønne og det blå skal opgraderes og medvirke til at forstærke identitetsfølelsen i bydelen
- der skal skabes bedre forbindelser til resten af byen
- der skal udvikles lokale fællesskaber og gives ejerskab til udviklingen
- der skal skabes større tryghed og gensidig synlighed i det offentlige rum
- der skal skabes potentiale for at mangfoldigheden i kvarteret kan udvikles
- der skal skabes mere brugbare og støjbeskyttede fælles friarealer
- der skal udvikles i kantzonerne på en måde, der tydeliggør hierarkiet mellem det offentlige og det private

STRATEGI - fra udsat boligområde til attraktivt bymiljø

Det særligt udsatte by-område omkring kirkegården skal være bæredygtigt socialt, økonomisk og klimamæssigt. Det skal ske ved at bringe bydelens potentialer i spil - og ikke bare i spil - men i samspil.

Den forudgående analyse af bydelen mange udfordringer og faktiske potentialer forsøges i dette afsnit omsat til brugbare strategier for den fremtidige fysiske og sociale udvikling af Bispebjerg. Ambitionen er at sammenfatte de reelle muligheder, der ligger i planen for skybrudssikring, de boligsociale og fysiske helhedsplaner og de potentielle muligheder for et områdeløft, i et samlet fysisk greb, der kan løfte bydelen på flere niveauer. Strategisk peges der på forskellige indsatser, der relaterer til områdets relation til den omkringliggende by - kaldet

forbindelserne, på bydelens potentialer for at udvikle lokale attraktioner, by- og landskabsrum som lokale mødesteder og endelig på mulighederne for at udvikle de enkelte bebyggelses lokalmiljø - kaldet boligmiljø.

Fra udsat område

til aktiv del af en grøn og sammenhængende by

Det er fastslået, at Bispebjerg har en stærk identitet. Den er måske ikke særlig kendt, men den er der. Byen på den grønne bakke tilbyder med sin topografi, sine fantastiske grønne rum og sin helt unikke og grundlødige arkitektur en kvartersidentitet, som mange nye byudviklingsområder må være misundelige på. For at transformere området omkring Bispebjerg Kirkegård fra særligt udsat til en central brik i udviklingen af en grøn og

sammenhængende by, udvikles derfor en række forskellige by- og landskabsstrategier som afsæt for den fremtidige udvikling.

Mangfoldige by og landskabsrum som nye mødesteder

Landskabsidentiteterne i de enkelte kvarterer skal respekteres og udvikles med udgangspunkt i de bestående kvaliteter. De store vejrum i bydelen mangler generelt landskabsindhold, ingen vejtræer eller anden beplantning - det er sammen med regnvandshåndteringen et helt basalt potentiale, der kan udfoldes. De overordnede forbindelsesårer skal gives forskellig bymæssig- såvel som landskabelig identitet.

De eksisterende by- og landskabsrum, som eksemplificeret i Grønningen og Degnestavnen, skal opgraderes og muliggøre nye aktivitetsmuligheder, bla. gennem udnyttelse af LAR og de

tilstedeværende muligheder for tilskud til skybrudssikring.

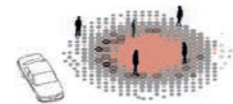
Der skal skabes grobund for et bydelsfællesskab og skabes attraktion gennem nye synlige kultur- og fritidstilbud. Allerede eksisterende tilbud skal synliggøres og kombineres med udvikling af flere fællesskabstilbud i de enkelte bebyggelser. Strategien skal endvidere åbne for, at der skabes flere lokaliteter i det offentlige rum, hvor den enkelte beboer kan være med til at præge og indtage lokalområdet.

Forbindelser, der sammenbinder bolig- og byområde og kobler Bispebjerg på byen

En af de største udfordringer er, at hele området er delt i to af Tomsgårdsvej og generelt opleves afskåret fra de omliggende bydele. Det skal derfor gøres enklere at krydse Tomsgårdsvej,

STRATEGIER BY

BIL-DOMINERET BY



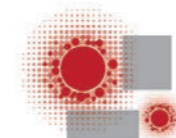
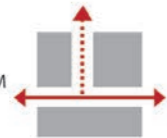
FREDELIGE UDERUM

ENSARTEDE FORBINDELSER



TYDELIGE IDENTITETER

OFFENTLIGT RUM - TRANSITRUM



OFFENTLIGT RUM - MØDESTEDER

MANGLENDE SOCIALT NÆRVÆR



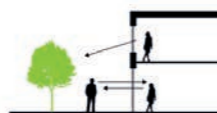
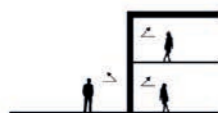
MØDESTEDER OG FÆLLESSKABER

MANGFOLDIGHED



VARIATION I BOLIGTYPER OG UDERUM, FORSKELLIGE MENNESKER OG AKTIVITETER

LUKKEDE FACADER



ÅBNE FACADER SKABER OVERBLIK OG SYNLIGHED I GADEBILLEDET.

STRATEGIER LANDSKAB

PASSIV BEGRØNNING



AKTIV BEGRØNNING

ENSÆTET BEPLANTNING



STØRRE BIODIVERSITET

TEKSNISKE KLIMATILTAG



NY KVALITET - OPGRADEREDE BYRUM OG PARKER

TRYGHED



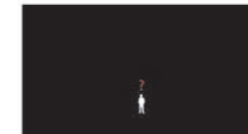
HØJSTAMMEDE TRÆER SIKKER UDSEEN, SIKKER TRANSPORT OG BEVÆGELSE.

UDEFINEREDE KANTZONER



EJERFORHOLD/ANSVAR - EN TYDELIG AFGRÆNSNING SOM FORHAVER ELLER FÆLLES HAVER SKABER ANSVARLIGHED OG EJERSKABSFØLELSE

BELYSNING



BELYSNING SKABER TRYGHED OG ISCENESÆTTER LANDSKABET.

og der skal udpeges en serie nye hovedforbindelsesårer, som kan styrke bydelen internt og i forhold til nabobydelene. Hovedforbindelserne skal opgraderes med beplantning og belysning og gøres mere aktive og trygge i karakteren. Hovedforbindelserne skal udvikles og indeholde nye byrum og dermed mødesteder i de offentlige rum - mødesteder der kan styrke fællesskabet i bydelen, dæmme op for de store støjproblemer og medvirke til at skabe større tryghed generelt. Fortætning med bebyggelse eller en tilføjelse af nye beplantninger og funktioner kan være med til at understøtte og 'lukke' gaderummene og dermed holde støjen ved støjilden. Styrkede forbindelser skal også medvirke til at gøre bydelen mere synlig for resten af København og derved muliggøre en ny

synergi på tværs af storbyens bydele.

Trygge og attraktive boligmiljøer, der bidrager til tryghed og fællesskab

Bispebjerg kalder også på lokale steder, hvor den enkelte kan sætte sit præg og føle ejerskab. Det drejer sig både om de helt nære fællesskaber, som man deler med sine naboer og om steder, der kan samle folk med interessefællesskab på tværs af kvarterer. Strategiplanen skal styrke muligheder for at naboskabet kan udvikles, i særdeleshed de små fællesskaber i gårdum og boligenklaver. Parkering og brandveje fylder meget i de nære gårdmiljøer, og der opstår ofte "ø"lignende fællesskaber, der skaber en følelse af, at man bliver overvåget fra de omkransende

boligblokke.

Generelt skal belysning i de offentlige rum opgraderes, både for at skabe større tryghed og til 'iscenesætning' af udvalgte byrum.

Fra udsigtsgrønt til brugsgrønt og brugsblåt

Bispebjerg har, som Københavns grønne landskabelige bydel, meget at tilbyde byen. De grønne fællesrum, der i tidligere tider har været velfungerende fælled, opleves med nutidens briller ofte som lidt ejerskabsløse og uden egentlige destinationer.

Strategiplanen kan med en række strategiske greb, skubbe på en udvikling, der skaber større fysisk diversitet og dermed en større åbenhed overfor beboersammensætningens varierende

behov. Derfor foreslår vi, at der etableres en række mindre pladser og rum til aktiviteter, som hjælper med at støtte de lokale beboernetværk, skaber inddragelse og muliggør udvikling af de lokale fællesskaber..

Håndteringen af skybrudssikringen anvendes til at synliggøre vandets veje, give identitet og generere nye typer af byrum som beskrevet i eksemplerne for Grønningen, Degnestavnen og Gravervænget.



STRATEGIPLAN

De enkelte strategier kan sammenfattes i en egentlig strategiplan. Den indeholder konkrete forslag til løsning af en række af de problematikker og udfoldede potentialer, der er beskrevet under registrering og analyse.

Forslagene udmøntes på tre niveauer:

- De overordnede grønne rum bearbejdes med henblik på at opgradere dem i forhold til håndtering af skybrudssikring og tilvejebringelse af nye aktivitetsmuligheder og styrket tryghed. Der udvælges fire områder, der bearbejdes mere detaljeret

under de efterfølgende indsatsområder. De udvalgte områder er Degnestavnen, Grønningen, Gravervænget (og kilerne) samt kirkegårdsmuren.

- Den overordnede infrastruktur bearbejdes med henblik på at nedbryde barrierer og opgradere de overordnede forbindelsesårer i bydelen. Der udvælges tre eksempler, der bearbejdes mere detaljeret i de næste afsnit. De udvalgte vejrum er Frederiksborgvej, Landsdommervej / Birkedommervej, Skoleholdervej og Tomsgårdsvej. Hertil udfolder strategiplanen idéer til en stribe andre

Tomsgårdsvej omdannes og bliver en Boulevard med status af grøn trafikkorridor. Der etableres nyt lyskryds ved Hovmestervej.

Frederiksborggade omdannes og får i den sydlige del status af handelsgade, fortovet udvides og muliggør ophold. Gaden forbinder til Metro og S-togsstation ved Nørrebro og er hovedforbindelsen til indre by.

I den nordlige del ved kirkegården indsnævres Frederiksborgvejs store vejtracé og den begrønnes langs Bispeparken

Landsdommervej/Birkedommervej får status som Børne- og Ungerrute og forbinder skoler og fritidshjem i bydelen.

Gravervænget og Hovmestervej defineres som 'Vandruten', Den er områdets primære gang-og cykelforbindelse og det bevægelsesrum, der synliggør aktiv brug af regnvand.

Skoleholdervej omdannes til rekreativ gade med udvidet fortov og ophold langs kirkegårdsmuren. Den forsynes med Københavns længste bæk.

Mindre, lokale forbindelser styrkes og åbnes. Det gælder særligt i forbindelse med Bispeparken og adgangen til Grønningen

byrum, eksempelvis udpegning af særlige bypladser i krydsningspunkter mellem hovedfærdelsesårerne og udpegning af Hovmestervej til hovedforbindelse for cykler og gående med opkobling på de overordnede cykelstinet i København.

- De enkelte bebyggelses/boligmiljøers potentialer for omdannelse og bearbejdning dokumenteres i eksempler og anviser potentialer for åbning af stueetager og aktivering af kantzoner. Strategiplanen anviser tillige fortætningsmuligheder, primært

langs de overordnede trafikårer, men også principielt skitseret i tilknytning til de enkelte bebyggelser i bydelen. Eksemplerne er udfoldet i et særskilt afsnit placeret sidst i mappen.

De udvalgte vejrum og grønne rum gives unikke identiteter, der beskrives nærmere under hvert udsnit, herunder forslag til, hvordan det enkelte vejrum særlige udformning og evne til at styrke forbindelser og nedbryde barrierer, kan implementeres i sammenhæng med løsning af den fremtidige skybrudssikring.

BISPEBJERG KIRKEGÅRD

BISPEBJERG HOSPITAL

UTTERSLEV
SKOLE

KULTUR DYNAMO

GRØNNINGEN

TAGENSBOSKOLE

DEGNSTAVNENS
LEGEPLADS



FUNKTIONER



- detailhandel
- attraktioner
- mulig kultur
- super hospital
- børn og unge funktioner
- grønne hovedattraktioner
- hoved cykelforbindelser ekst. og planlagte

FORBINDELSER OG DESTINATIONER



VANDET I BYEN



- Vandbassiner i hovedbyrum
- Vandrender i gaderum
- Lar løsninger i grønne gårdrum i boligforeningerne.

HIERAKI FORBINDELSER

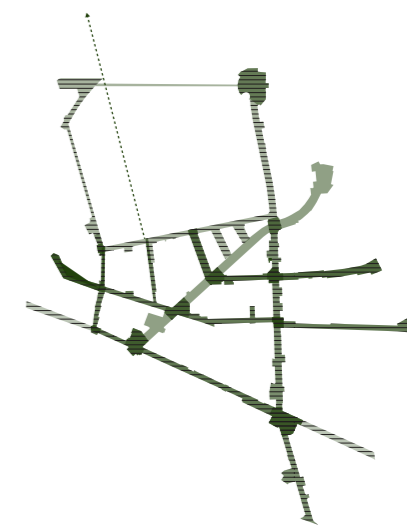


- Hovedforbindelser
- tydelige offentlige forbindelser gennem boligforeninger

DET GRØNNE

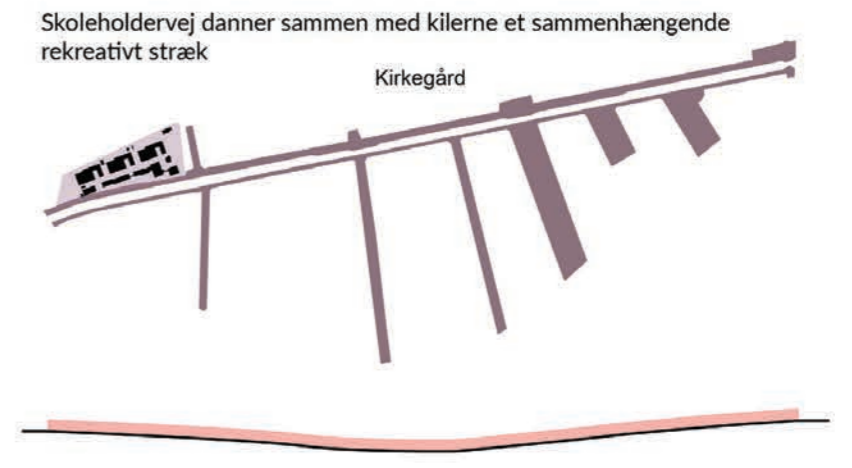
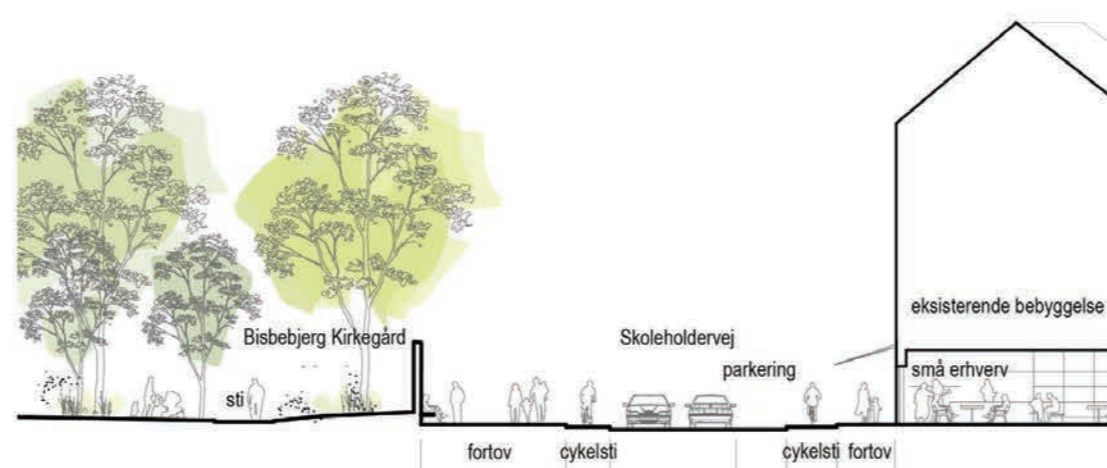
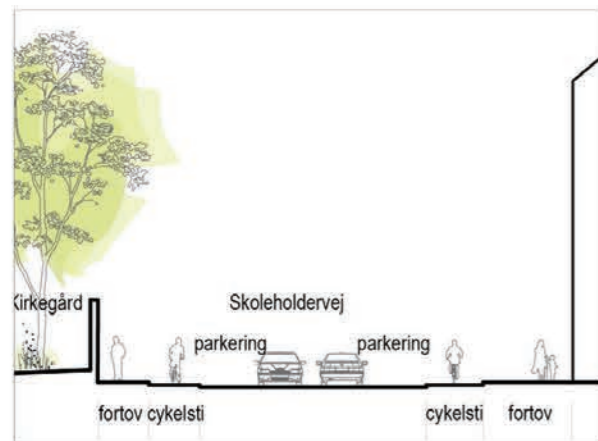
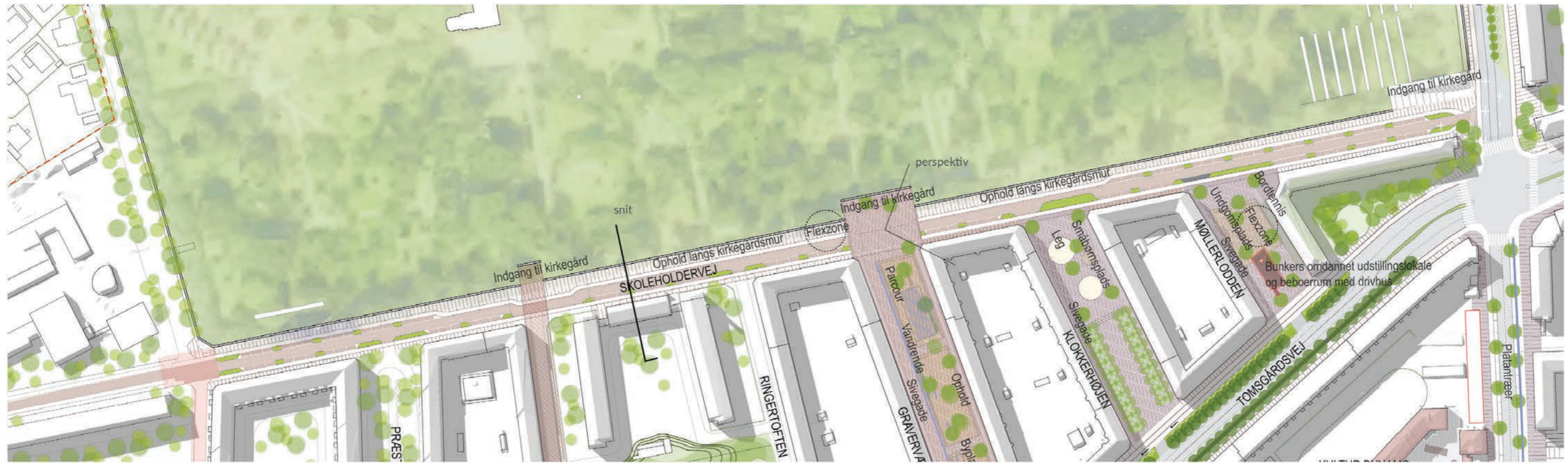


- begrønnede vejrum
- varieret beplantning i by og landskabsrum



INDSATSOMRÅDE_FORBINDELSER

PLANUDSNIT



Principsnit i skoleholdervejs skålform

SKOLEHOLDERVEJ

Skoleholdervej er en af de smukkeste veje på Bispebjerg. Den uendelig lange kirkegårdsmur understreger gadens bevægelse og tilfører et helt særlig og arkitektonisk stærkt indtryk. Det er oplagt at åbne kirkegården mod denne del af området og understøtte gadens rekreative værdi. Gaden må blive Bispebjergs nye sommermødested.

Skoleholdervej er ganske lang, og kun et enkelt sted på vejstrækningen brudt af en hævet flade med fartdæmpende funktion. Der er blandt beboere et ønske om et bedre gadeliv, hvor det er muligt at inddrage offentligt areal til nabosamvær og ophold for børn, unge og familier. I forslaget

er indtænkt et stræk med ny gadeprofil, som kan understøtte disse ønsker.

Det er oplagt at lægge en sådan lav-hastigheds zone ud for de boligkarreer, som har port-adgang direkte til gaden og i forbindelse med nye indgange til kirkegården.

Parkeringsen samles i gadens skyggeside, og fortovet ved muren udvides, så der dannes en reel opholdsszone langs den solbeskinnede og fantastiske mur. Selvfølgelig skal muren også have Københavns længste bænk - den vil givetvis blive et tilløbsstykke og stærkt identitetsskabende.

De grønne kiler imellem karréerne understøtter

Skoleholdervej som aktivt byrum i et nyt Bispebjerg. På gadens modstående side er der mulighed for, i samarbejde med boligafdelingerne, at genåbne nedlagte butikslokaler til små kaffebarer, is- og blomsterbutikker. Fremtidige lokale udviklingsinitiativer bør understøtte en nærmere undersøgelse af muligheden for netop at opgradere erhverv og midlertidige forsøg i de områder, som strategiplanen udpeger som oplagte, herunder Skoleholdervej.

I forslaget til udviklingen af Bispebjerg Kirkegård indgår bl.a. nye legeområder. Det samme er tilfældet i udviklingen af de bolignære områder omkring. De skitserede opholdsarealer

omkring de nye indgange er tænkt relativt uprogrammerede. Hegnet kan lukkes efter kirkegårdens behov. Beplantningen i og omkring nicheerne skal være robust og gerne med helårsattraktioner. Denne kan også knyttes til LAR projektet og være med til at skabe en grøn forbindelse til de foreslåede rekreative områder i kilerne.

Københavns længste bænk

Skoleholdervej har stort potentiale som rekreativ gade med ophold i aftensolen og 100 år gamle træer som scenetæppe for gadens liv.

Åbninger til kirkegårdsmuren, opholdsmulighed, bredere fortorv og mindre parkering i solsiden vil kunne skabe liv og grobund for små forretningsdrivende.







ÅBNINGER I KIRKEGÅRDSMUREN

Området omkring Bispebjerg Kirkegård har både stort potentiale og store udfordringer. Med sociale og arkitektoniske tiltag kan en stor regional ressource bringes i spil og give nyt liv og attraktionsværdi til bydelen.

Det mest markante potentiale er måske åbningen af den lange mur. Her er en, i klassisk forstand, lavthængende frugt for en opgradering af områdets samlede grønne profil og en bedre sammenhæng mellem det udsatte boligområde og naboområderne. Den kulturelle og sociale betydning kan blive betragtelig i koblingen mellem den kvalitetsprægede arkitektur,

de grønne strøg og kirkegården.

En udviklingsplan for Bispebjerg Kirkegård, i retning mod en mere åben parkkirkegård med respekt for primærfunktion er med til at synliggøre og understøtte Bispebjergs grønne præg/bynære natur. Med åbninger mod Skoleholdervej og Frederiksborgvej knyttes de nærliggende udsatte boligafdelinger tættere på kirkegårdens stille områder og væk fra trafik og støj. Etablering af byrum for ophold og møder i nye stillegade-forløb kan yderligere bryde utryghed og monotoni langs muren på Skoleholdervej.

Københavns Kommunes gennemførte omverdensinddragelse i forbindelse med udvikling af en ny strategi for byens kirkegårde (2014) viser, at brugerønskerne går i retning af, at fremme københavnernes adgang til både mødesteder i den bynære natur og til kirkegårdens fredelige og rolige grønne herlighedsværdier. Også motion og sundhed, nye lege- og bevægelsesmuligheder, (spiselige) byhaver med mulighed for at dyrke jorden og muligheden for at fremme byens fællesskaber fremhæves som kvaliteter, der kan gøre det muligt for borgerne at mødes på kirkegården og danne venskaber på tværs af social, trosmæssig, aldersmæssig og etnisk forskel.

NB.. Åbningernes placering er udfoldet i en indledende fase, og kan findes i særskilt rapport om Åbning af Bispebjerg Kirkegård (2015) samt i Udviklingsplanen for Bispebjerg Kirkegård (2015).



Helhedsgenopretning og støjreducerende asfalt på Frederikssundsvej

1. juli 2015



Eksekveringsparat?

	JA/ NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Bydel
Bispebjerg

Lokalitet/Adresse
Frederikssundsvej mellem Nørrebro Station og Bellahøj

Baggrund

Politik for udsatte byområder udpeger seks udsatte byområder i København herunder Bispebjerg-Nordvest. Trafikstøj og nedslidt infrastruktur er udbredt i de udsatte byområder, hvilket betyder, at borgerne i områderne ikke får ro til søvn og hvile, og at omgivelserne virker forsømte og nedprioriterede. Københavns Kommune ønsker at forbedre rammerne for at øge livskvaliteten for borgere i de udsatte byområder.

Indhold

Dette budgetønske omhandler helhedsgenopretning og støjreducerende asfalt på Frederikssundsvej mellem Nørrebro Station og Bellahøj. Strækningen er valgt, fordi den ligger i et udsat byområde, er i dårlig stand, har stor trafikbelastning og et højt antal af støjbelastede boliger. Samtidig kan helhedsgenopretningen være med til at færdiggøre byrummet i forbindelse med busfremkommelighedsprojektet på Frederikssundsvej.

Der kan i budgetønsket vælges mellem to scenarier, henholdsvis en genopretning af kørebaner og en helhedsgenopretning.

Scenarie 1. Genopretning af kørebaner

Kørebanerne genoprettes med støjreducerende asfalt. Samtidig genoprettes afvanding og signalanlæg.

Scenarie 2. Helhedsgenopretning

Udover de elementer, der indgår i genopretning af kørebaner, genoprettes cykelstier og fortove.

Helhedsgenopretning er økonomisk fordelagtig, idet der i forbindelse med anlægsarbejder anvendes omkring 10 % af de samlede udgifter til byggeplads, afspærringer og trafikafviklingen i anlægsperioden. Helhedsgenopretning medfører derfor, at disse udgifter reduceres, fordi at cykelstier og fortove genoprettes samtidig med genopretningen af kørebaner.

Helhedsgenopretning er derudover hensigtsmæssig, fordi de færdige strækninger ikke har behov for større vedligehold i op til 15 år efter. Det har en positiv effekt for borgere og naboer, der spares for gentagne fremkommelighedsgener i forbindelse med afspærringer og vejarbejder.

Begge scenarier indeholder følgende tiltag:

Afvanding

For at sikre et godt og holdbart resultat er det afgørende, at fundamentet er i orden. Derfor skal alle beskadigede rendestensbrønde og dertil hørende kloakker genoprettes inden udlægning af ny asfalt. Det er derfor nødvendigt som minimum at foretage genopretning af afvandingen, hvis genopretning af kørebanerne skal udføres på forsvarlig vis.

Signalanlæg

Styringen af Københavns signalanlæg er nu på plads, og der mangler kun et mindre antal trafikstyringer med meget driftskrævende spoledetektorer i vejbane, som skal omlægges til video, radar eller alternativt fjernes. Der resterer dog stadig ca. 145 signalanlæg med ældre glødepæresignaler, som er på vej ud af markedet. En fuld overgang til strømbesparende LED-signaler er derfor nødvendig og også ønskværdig grundet lavere CO₂-udledning.

Fremkommelighed

Fremkommelighedsgener under anlægsarbejdet kan reduceres, hvis selve asfaltudlægningen udelukkende sker ved brug af nat- og/eller weekendarbejde. Eftersom der er støj forbundet med udlægning af asfalt, skal hensynet til fremkommelighed afvejes i forhold til hvor mange borgere, der får forstyrret deres nattesøvn.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, se risikovurdering.

Overordnede målsætninger og effekter

Indsatsen forventes at skabe forbedret livskvalitet for borgerne, da den sundhedsskadelige trafikstøj nedbringes. Samtidig øges trafiksikkerheden, ligesom de genoprettede strækninger giver et løft til både vejnettet og byrummet. Den type støjreducerende slidlag, der normalt anvendes i Københavns Kommune, har en gennemsnitlig støjreduktion på 1,5 dB over hele levetiden på omkring 12 år. Denne støjreduktion svarer til, at ca. 30 % af trafikken fjernes fra vejen, hvorfor det vil være en mærkbar ændring. 2.833 boliger er belastet af trafikstøj fra strækningen. Ca. 5.000 borgere vil derfor opleve en mærkbar støjreduktion fra vejtrafikken, hvis der udlægges støjreducerende asfalt.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Genopretning af infrastrukturen	- Sikrer fremkommelighed. - Øget trafiksikkerhed.
Støjreducerende asfalt	- Støjreduktion mindsker risiko for stress og bidrager dermed til at forbedre helbred og livskvalitet. Forskning viser, at langvarig støjrelateret stress kan føre til forhøjet blodtryk og hjertekarsygdomme.
Signalanlæg	- Sikrer fremkommelighed. - Højere sikkerhed.
Afvanding	- Velfungerende vejbrønde fjerner vand på cykelstier og kørebaner, hvilket forbedrer fremkommelighed og komfort. - Velfungerende vejbrønde reducerer velfungerende brønde omfanget af rotteproblemer og oversvømmede kældre ved skybrud.
Beskæftigelseeffekt	
- Scenarie 1. Genopretning (25,4 mio. kr.)	30,5 årsværk
- Scenarie 2. Helhedsgenopretning (35,5 mio. kr.)	42,6 årsværk

Note: Beskæftigelseeffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

Økonomi

Scenarie 1. Genopretning af kørebaner

Genopretning af kørebaner med støjreducerende asfalt og genopretning af afvanding har estimerede anlægsudgifter på i alt 25,4 mio. kr. i 2016 inklusiv signalanlæg samt nat- og/eller weekendarbejde. Projektet forventes ibrugtaget december 2016.

Scenarie 2. Helhedsgenopretning

Helhedsgenopretningen med støjreducerende asfalt har estimerede anlægsudgifter på i alt 35,5 mio. i perioden 2016-2017 kr. inklusiv genopretning af afvanding, signalanlæg samt nat- og/eller weekendarbejde. Projektet forventes ibrugtaget september 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/l)	Anlæg 2016-17
Scenarie 1. Genopretning af kørebaner	25.400
- Kørebaner og afvanding	19.900
- Nat- og/eller weekendarbejde	4.500
- Signalanlæg	1.000
Scenarie 2. Helhedsgenopretning	35.500
- Helhedsgenopretning	30.000
- Nat- og/eller weekendarbejde	4.500
- Signalanlæg	1.000

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Det forventes, at der ved udførelse af nærværende opgave kan stilles krav om, at den private leverandør skal beskæftige praktikanter.

Risikovurdering

Projektet vurderes at være et ukompliceret anlægsprojekt. Derfor afsættes der jf. anlægsanalysen og initiativer som følge heraf 5 % af anlægssummen til uforudsete udgifter.

I budgetteringen er forudsat, at det kun er de nedslidte dele af afvandingen, cykelstierne og fortovene på strækningen, der genoprettes. Der er således ikke budgetteret med en fuldkommen genopretning af alle elementer, men med en andel, der svarer til det gennemsnitlige genopretningsbehov for de respektive vejelementer. Størrelsen er baseret på de erfaringer, som Teknik- og Miljøforvaltningen har oparbejdet i forbindelse med genopretning af vejområdet med det sigte at afsætte tilstrækkelige midler til uforudsete udgifter. Der er budgetteret med afvigelser i mængderne af genopretningstrængende vejelementer.

Projektet skal koordineres med busfremkommelighedsprojektet for Frederikssundsvej for at sikre den samlede trafikale fremkommelighed. Det betyder, at en forsinkelse på busfremkommelighedsprojektet giver en forsinkelse på genopretningen af Frederikssundsvej. Projekterne kan sammentænkes, så en eventuel forsinkelse blot vil give en ændret tidsplanen, men ingen økonomiske konsekvenser.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Scenario 1. Genopretning af kørebaner

Genopretning af kørebaner med støjreducerende asfalt og genopretning af afvanding har estimerede anlægsudgifter på i alt 25,4 mio. kr. i 2016 inklusiv signalanlæg samt nat- og/eller weekendarbejde.

Tabel 3. Anlægsudgifter: Genopretning af kørebaner

(1.000 kr. – 2016 p/1)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Kørebaner og afvanding		19.900				19.900	19.900*
- Signalanlæg		1.000				1.000	1.000*
- Nat- og/eller weekendarbejde		4.500				4.500	4.500*
Anlægsudgifter i alt		25.400				25.400	25.400*

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i juni 2016 og ibrugtaget i december 2016.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	Juni 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2016

Scenario 2. Helhedsgenopretning

Helhedsgenopretningen med støjreducerende asfalt har estimerede anlægsudgifter på i alt 35,5 mio. kr. i perioden 2016-2017 inklusiv genopretning af afvanding, signalanlæg samt nat- og/eller weekendarbejde.

Tabel 5. Anlægsudgifter: Helhedsgenopretning

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Helhedsgenopretning		12.000	18.000			30.000	30.000*
- Signalanlæg			1.000			1.000	1.000*
- Nat- og/eller weekendarbejde			4.500			4.500	4.500*
Anlægsudgifter i alt		12.000	23.500			35.500	35.500*

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i juni 2016 og ibrugtaget i september 2017.

Tabel 6. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	Juni 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	September 2017

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere bevilget anlægsmidler til helhedsgenopretning eller udlægning af støjrducerende asfalt på den pågældende strækning. Der er dog tidligere afsat midler til genopretning af andre kørebaner, afvanding, fortove, cykelstier og signalanlæg i forbindelse med genopretningsprogrammet ”Et løft til vejene”.

Tabel 7. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015
Genopretningsrammen 2016	18.443			
Budgetaftale 2013		33.000		
Budgetaftale 2014			68.200	
Budgetaftale 2015				34.000
Overførselssagen 2014-2015				1.000
Afsatte midler i alt	18.443	33.000	68.200	35.000

Henvisninger

Behovet for genopretning er beskrevet i pjecen ”Et løft til vejene - Genopretningsprogram og skybrudssikring af infrastrukturen i København 2015-2022”.

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/831_4nPFctbUTn.pdf

Behovet for at reducere vejtrafikstøj er beskrevet i pjecen ”Handlingsplan for vejtrafikstøj – Københavns Kommune 2013-2018”:

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1128_Crpyl7u46.pdf



Byrum omkring Nørrebro Station

31. juli 2015



Baggrund

Nørrebro Station bliver et af de største trafikknudepunkter i Hovedstadsområdet. Byrummene omkring stationen er imidlertid nedslidte, og der er ikke taget hånd om dem. Der er udarbejdet et idéoplæg for området, og formålet med dette budgetønske er at finansiere de forbindelser og byrum, som idéoplæggets rækkefølgeplan anbefaler at igangsætte først.

Indhold

Idéoplæg for byrum omkring Nørrebro Station er udarbejdet i tæt dialog med lokalrådets borgere og interessenter. Den overordnede strategi er at omdanne stationsområdet fra et transitområde, hvor højbanen danner barriere imellem Nørrebro og Nordvest, til et område, som åbnes op og kan blive en attraktion for hele byen. I projektet vil der være fokus på at styrke tilgængelighed, sammenhæng og tryghed i området, at styrke og supplere områdets grønne træk samt skabe plads og rammer for et varieret byliv for alle.

Idéoplæggets rækkefølgeplan beskriver, hvilke projekter, der skal udføres først for at skabe mest værdi for området, samt hvordan der rettidigt sikres koordinering og synergi med de projekter, som allerede er i gang i området.

Der ønskes derfor afsat midler til følgende:

- Langs højbanen – Den grønne multifunktionelle forbindelse
- Basargrunden – Byens torv.

De to projekter kan med fordel suppleres med ”Glenteparken – Den grønne og blå gårdhave”, som er indeholdt i budgetnotat ”Gode byrum ved Ørnevej, Vibevej og Glentevej.”

Den overordnede risikovurdering er, at delprojekterne er komplicerede, se risikovurdering.

Langs højbanen – Den grønne multifunktionelle forbindelse

Projektet indeholder udvikling og etablering af den del af Grøndalsruten, som løber fra Hillerødgade langs højbanen over Basargrunden til Mimersgade. Denne forbindelse vil bl.a. sikre en kobling til cykelstien på metroforpladsen og Nørrebrogade samt skabe forbindelse til

Eksekveringsparat?

	JA/ NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

Bydel
Nørrebro og Bispebjerg

Lokalitet/Adresse
Nørrebro Stationsområde

Mimersparken m.fl. Forbindelsen vil dermed få hele området til at hænge sammen. Forbindelsen kombineres med etableringen af et grønt og aktivt byrum langs højbanen. Byrummet skal udvikles med afsæt i det igangværende, midlertidige lokale projekt ”Linjen”, som er etableret i regi af Områdefornyelsen Fuglekvarteret. Udvikling og etableringen af forbindelsen vil også ske i dialog med Banedanmark om muligheden for at åbne Banedanmarks arealer under højbanen. Dette skal sikre adgang for Grøndalsruten ved Glentevej og etablere udadvendte funktioner i samspil med det grønne byrum langs banen.

Bemærk at der i budgetnotatet ”Linjen – Et aktivitetsstrøg i Nordvest” ønskes midler til bl.a. at videreføre de igangværende midlertidige aktiviteter samt at etablere basale rammer som bl.a. el og vand. Bemærk endvidere, at etablering af denne del af Grøndalsruten også er indeholdt i budgetnotat ”Cykelby for alle”. Disse projekter er således begge indeholdt i dette budgetnotat.

Basargrunden – Byens torv

Projektet indeholder udvikling og etablering af et helt nyt centralt, grønt og fleksibelt bydelstov med rum til pladskrævende funktioner som bl.a. markeder, byfester m.m. Torvet skal også tilgodese behov for ophold og forbindelser, når der ikke er større event i området, herunder mulighed for café- og handelsliv langs Føtex og det kommende byggeri langs torvets nordside og Borgmestervangen. Derudover er der behov for at udvikle nye måder at integrere cykelparkering på torvet, herunder mulighed for hel eller delvis overdækning. Der er desuden behov for at skabe gode sammenhænge til omgivelserne, bl.a. til metroforpladsen på Folmer Bentsens Plads og til Mimersparken. I den forbindelse skal særligt fokuseres på afklaring af adgangsforhold til Føtex for varer og adgang til Føtex’ parkeringskælder.

Grunden benyttes i dag som byggeplads for metrobyggeriet og forventes rømmet i løbet af 2017. Der er afsat midler til etablering af kantstensforløb langs grunden i forbindelse med etablering af permanent busgade med perroner m.m. under højbanen. Busgaden kan anlægges, når metrobyggepladsen er rømmet. Det er derfor oplagt at koordinere de to projekter, så der både sikres gode forhold for busser og et nyt centralt, attraktivt bydelstov, hvor mange fremover vil færdes og opholde sig. Desuden er det oplagt at koordinere etableringen af nyt torv med den forventede opførelse af studieboliger m.m. langs Borgmestervangen. Der er her udarbejdet en udbygningsaftale om medfinansiering på 1,0 mio. kr. fra privat bygherre til et nyt torv på Basargrunden.

Overordnede målsætninger og effekter

Projektet vil dels skabe bedre forbindelser og dermed bedre tilgængelighed og fremkommelighed, dels skabe nye varierede opholdsmuligheder og et markant grønnere område. Dette er også med til at styrke trygheden i området, ligesom der kan opnås en sundhedsgevinst gennem grønne byrum og bedre mulighed for at bevæge sig. Dette understøtter bl.a. målsætninger om verdens bedste

cykelby, et grønnere København, en sammenhængende by samt målsætninger om bedre og mere byliv for alle.

Etablering af nye byrum kan også være med til at skabe mere vækst, da området fremstår mere attraktive i forhold til investeringer i nærliggende ejendomme og friarealer.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Langs højbanen – Den grønne multifunktionelle forbindelse	<ul style="list-style-type: none"> - Bedre opholds- og aktivitetsmuligheder samt øget tryghed. - Bedre tilgængelighed, fremkommelighed og sammenhæng for cyklister og gående. - Mere grønt i området. - Motivere til øget privat investering i området.
Basargrunden – Byens torv	<ul style="list-style-type: none"> - Bedre opholds- og aktivitetsmuligheder samt øget tryghed. - Bedre tilgængelighed, fremkommelighed og sammenhæng for cyklister og gående. - Bedre omstigningsforhold mellem cykel, bus metro og S-tog. - Mere grønt i området. - Motivere til øget privat investering i området.
Beskæftigelseeffekt: - Langs højbanen (11,0 mio. kr.) - Basargrunden (34,0 mio. kr. inkl. medfinansiering)	13,2 årsværk 40,8 årsværk

Note: Beskæftigelseeffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

Økonomi

Langs højbanen – Den grønne multifunktionelle forbindelse

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 11,0 mio. kr. i perioden 2015-2017. Der skal som konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2017 og 1,1 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i november 2017.

Basargrunden – Byens torv

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 34,0 mio. kr. i perioden 2015-2019, hvor Københavns Kommune finansierer 33,0 mio. kr. og en privat bygherre finansierer 1,0 mio. kr. Der skal som konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,4 mio. kr. i 2019 og 3,4 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i september 2019.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/1)	Anlæg 2015-2019	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra hhv. 2018 og 2020
Byrum omkring Nørrebro Station	44.000	4.500
<i>Langs højbanen – Den grønne multifunktionelle forbindelse</i>	<i>11.000</i>	<i>1.100</i>
<i>Basargrunden – Byens torv</i>	<i>33.000</i>	<i>3.400</i>

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Det forventes, at der ved udførelse af nærværende opgave kan stilles krav om, at den private leverandør skal beskæftige praktikanter.

Risikovurdering

De to delprojekter vurderes at være komplicerede anlægsprojekter. Der er derfor indeholdt 15 % i uforudsete udgifter i anlægsoverlaget i begge delprojekter. Det skyldes bl.a., at der skal udvikles helt nye cykelparkeringsløsninger og der kan være miljømæssige forhold der kan betyde ekstraudgifter.

Udførelsen af delementerne vil betyde en markant forandring i området. Der er mange forskellige interesser og ønsker i forhold til disse forandringer, hvilket kan forsinke tidsplanen. Dette skal bl.a. håndteres ved fortsat at sikre en god og tidlig dialog med en række nøgleinteressenter og borgere samt relevante grundejere og investorer, herunder Metroselskabet, Banedanmark, DSB, Føtex, Danica Pension, grundejere langs højbanen og Basargrunden samt med Frederiksberg Kommune.

Der kan blive behov for at overtage den private fællesvej ud for Basargrunden mellem Mimersgade og Nørrebrogade, ligesom der kan blive tale om at fastlægge lejeaftaler for arealer under højbanen. Alternativt kan der blive behov for at erhverve nogle af arealerne under højbanen for bl.a. til at sikre Grøndalrutens gennemførelse. Dette kan håndteres ved varsling i god tid til grundejerne samt ved tidlig dialog med bl.a. Banedanmark. Værdien ved et eventuelt køb af areal under højbanen og overtagelse af den private fællesvej vurderes at udgøre et mindre beløb, som kan rummes i overslaget. Hvis metroarbejdet forsinkes, kan det betyde forsinkelse af anlægsfasen for Basargrunden.

Herudover skal udførelsen af projekterne koordineres med andre projekter i området, så der sikres god fremkommelighed i hele anlægsfasen. Det kan betyde, at der er risiko for ændringer i forbindelse med anlægstidspunkt, hvorfor der fra starten skal være fokus på dette. Endelig kan eventuelt forurenede jord påvirke anlægsomkostningerne.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Langs højbanen – Den grønne multifunktionelle forbindelse

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 11,0 mio. kr. i perioden 2015-2017. Der skal som konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2017 og 1,1 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. De afledte driftsudgifter skyldes, at der er tale om et helt nyt anlæg, hvor der forventes drift af belægnings, beplantning, belysning, byrumsinventar, renhold m.m.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2016 p/1)</i>	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering	750	1.500	500			2.750	2.750*
- Udførelse			8.250			8.250	
Anlægsudgifter i alt	750	1.500	8.750			11.000	2.750*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift			100	1.100	1.100	2.300	
Afledte serviceudgifter i alt			100	1.100	1.100	2.300	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i marts 2017 og ibrugtaget i november 2017. Tidspunktet for ibrugtagning er behæftet med usikkerhed, da projektet skal udvikles og detailprojekteres i dialog med borgere og interessenter og bl.a. koordineres med åbning af højbanen til cykelruten.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes frigivet	Oktober 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Marts 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	November 2017

Basargrunden – Byens torv

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 34,0 mio. kr. i perioden 2015-2019, hvor Københavns Kommune finansierer 33,0 mio. kr. og en privat bygherre finansierer 1,0 mio. kr. Der skal som konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,4 mio. kr. i 2019 og 3,4 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. De afledte driftsudgifter skyldes, at der er tale om en ny plads på arealer, hvor der i dag er byggeplads for metroen og nedlagte vejarealer som følge af den midlertidige busgade under højbanen. Der forventes mange mennesker, høj udnyttelse og et deraf følgende stort slid på grund af beliggenheden ved S-station, Metro, mv. Der forventes bl.a. drift og vedligehold af belægnings, belysning, beplantning, cykelparkeringsanlæg, byrumsinventar m.m.

Tabel 5. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2015	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>								
- Projektering	125	2.575	2.300	2.000	1.500		8.500	8.500*
- Udførelse				4.500	20.000		24.500	
- Privat medfinansiering					-1.000		-1.000	
Anlægsudgifter i alt	125	2.575	2.300	6.500	20.500		32.000	8.500*
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Vedligehold og drift					400	3.400	3.800	
Afledte serviceudgifter i alt					400	3.400	3.800	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i marts 2018 og ibrugtaget i september 2019. Tidspunktet for igangsættelse og ibrugtagning er behæftet med usikkerhed, da projektet skal udvikles og detalprojekteres i dialog med borgere og interessenter og bl.a. koordineres med afslutning af metrobyggeriet, herunder rømning af byggepladsen og etablering af permanent busgade under højbanen.

Tabel 6. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes frigivet	Oktober 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	Marts 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	September 2019

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

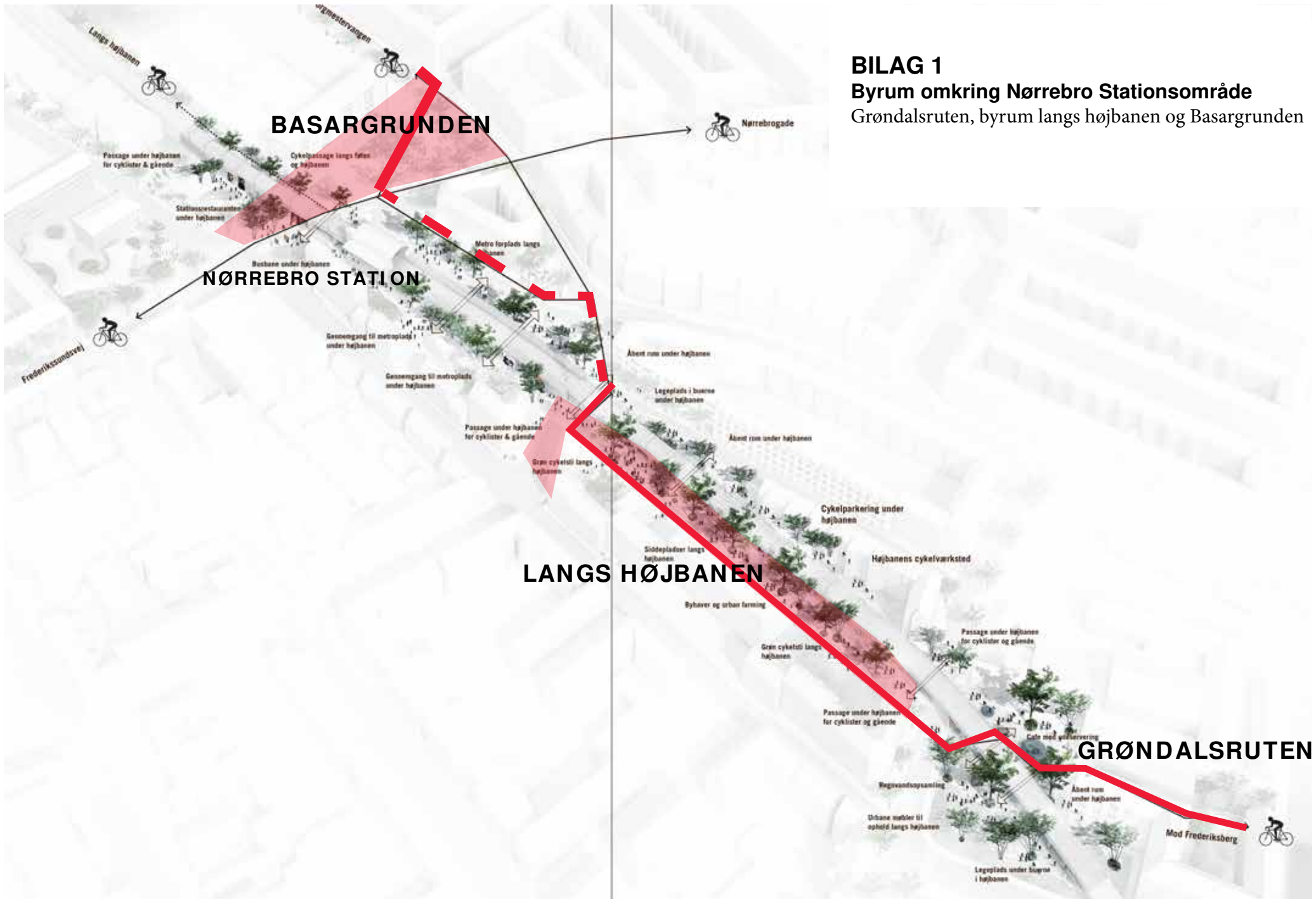
Henvisninger

Idéoplæg for byrum omkring Nørrebro Station, Teknik- og Miljøudvalgets møde den 22. juni 2015:

<http://www.kk.dk/edoc-agenda/24751/bc52fe5e-d019-40b7-8fd6-0eace8283646/f003f540-8742-4cf6-b966-b9e5a0bca22b>

Bilag

Bilag 1. Illustrativ plan over Nørrebro Stationsområde med indtegning af budgetnotatets delprojekter.



BILAG 1

Byrum omkring Nørrebro Stationsområde

Grøndalsruten, byrum langs højbanen og Basargrunden



Fremtidens Nordre Frihavnsgade

31. juli 2015



Eksekveringsparat?

	JA/ NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

Bydel
Østerbro

Lokalitet/Adresse
Nordre Frihavnsgade

Baggrund

I budget 2015 blev der afsat 1,5 mio. kr. til udvikling af et idéoplæg for en sanering af gaderummet på Nordre Frihavnsgade. I perioden februar-juni 2015 har Teknik- og Miljøforvaltningen gennemført en omverdensinddragelse for at klarlægge lokale ønsker og behov for en sanering af gaden. Ca. 2.500 borgere og interessenter har deltaget i denne.

Indhold

På baggrund af omverdensinddragelsen har Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejdet et idéoplæg, der beskriver to scenarier for en helhedsorienteret renovering af Nordre Frihavnsgade. Idéoplægget "Fremtidens Nordre Frihavnsgade – et Idéoplæg" er vedlagt dette budgetnotat som bilag. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at scenarie 1 samlet set rummer de bedste muligheder for at imødekomme borgernes ønsker til en renovering af Nordre Frihavnsgade. Dette budgetnotat tager derfor udgangspunkt i dette scenarie. En uddybende begrundelse fremgår af bilag 2.

Det anbefalede scenarie indeholder en løsning for en helhedsorienteret renovering af Nordre Frihavnsgade indrettet som cykelgade. Scenariet indebærer, at hastigheden nedsættes til 20 km/t samtidig med at vejprofilen indsnævres til 6,5 m og færdsel foregår på cyklisternes præmisser.

Sammen med det indsnævrede vejprofil indeholder scenariet en udvidelse af bredden på parkeringsbåndet fra den nuværende 2,0 m til ca. 2,5 m. Herved opstår muligheden for en mere fleksibel anvendelse af arealet eksempelvis til mere velfungerende vareleveringer.

Ved bl.a. at samordne to af busstoppestederne frigives plads langs kantstenen, der muliggør etablering af ca. 200 nye cykelparkeringspladser. Bilparkering fastholdes på samme antal som i dag, og det foreslås, at 15 parkeringspladser bruges til cykelparkering i dagtimerne og parkering af biler om natten. Denne ordning vil sikre yderligere ca. 150 cykelparkeringspladser, hvorved antallet af cykelparkering modsvarer dagens reelle behov for cykelparkering. Med det samordnede busstoppested er det

Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, at bussernes rejsetid kan fastholdes.

Scenariet rummer mulighed for, at der etableres udvidelser af fortove ved krydsningspunkter og foran særligt travle steder som SuperBrugsen, Netto og Ingrid Jespersens Gymnasieskole. Fortovsudvidelserne forslås suppleret med bænke og træer.

Scenariet har været forelagt Københavns Politi, MOVIA, Økonomiforvaltningen og projektets følgegruppe: Østerbro Lokaludvalg, Østerbro Handelsforening, Ældrerådet, Dansk Cyklist Forbund (København afd.) Fodgængerforbundet og Ingrid Jespersens Gymnasieskole. Der har været bred enighed om at pege på dette scenarie som grundlag for en videre projektudvikling.

Forslaget kan etableres etapevis med en første etape, der omfatter strækningen fra Trianglen til Strandboulevarden, og en anden etape, som omfatter strækningen fra Strandboulevarden til Østbanegade. Herudover kan der for Melchior Plads og Victors Borges Plads foretages tilkøb, der samlet set vil forbedre præmisserne for bylivet på Nordre Frihavnsgade.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er meget kompliceret, se risikovurdering.

Overordnede målsætninger og effekter

Cykelgaden og de foreslåede udvidelser af fortove med beplantning vil styrke Nordre Frihavnsgade identitet og forstærke gadens særlige stemning med små butikker. Hævede flader og fortovsudvidelser ved skolen og pladserne vil medvirke til at understrege gadens knækkede forløb og karréstruktur. Den blandede trafik med større prioritet for cyklister vil skabe endnu mere liv og variation og reducere de ulemper, som opleves af cyklisterne i dag. På den østlige strækning giver forslaget mulighed for at styrke identiteten, og binder Nordre Frihavnsgade bedre sammen på tværs af Strandboulevarden. Cykelgadens blandede trafik, hastighedsnedsættelsen til 20 km/t og det indsnævrede kørebaneareal vil betyde, at bilisterne vil opleve en forringet fremkommelighed. Det forventes, at konsekvensen heraf vil blive, at nogle af de gennemkørende biler (op til ca. 30 %) vil flytte til andre gade som f.eks. Classensgade, Århusgade og Strandboulevarden.

Den foreslåede løsning understøtter en række af Københavns Kommunes politikker, strategier og retningslinjer som f.eks. Cykelstrategi 2011-2025, Metropol for mennesker og KBH 2025 Klimaplanen.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Etablering af cykelgade	- Øget sikkerhed og bedre fremkommelighed for cyklister.
Nedsættelse af hastigheden til 20 km/t	- Hastighed afstemt gaden særlige egenart. - Mindre støj.
Etablering af flere cykelparkeringspladser på gadearealet	- Antallet af cykelparkeringspladser modsvarer det aktuelle behov. - Bedre fremkommelighed på fortovet.
Udbygning af fortovsøer	- Bedre krydsningsmuligheder for fodgængere. - Bedre opholdsmuligheder med beplantning.
Fortovet udvides ved sidegader	- Bedre oversigt og mulighed for beplantning.
Udvidelse af bredden på parkeringsafmærkningen langs kantstenen	- Fleksibele anvendelsesmuligheder f.eks. til varelevering, cykelparkering i dagtimerne, arrangementer m.v.
Optimering af busstoppesteder	- Sikring af busfremkommelighed.
Beskæftigelseseffekt (24,6 mio. kr.)	29,5 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 24,6 mio. kr. i perioden 2015-2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2017 og 0,2 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Tilkøbene har estimerede anlægsudgifter på 12,6 mio. kr. i perioden 2016-2018. Der skal som en konsekvens af tilkøbene tilføres afledte driftsudgifter på 0,05 mio. kr. i 2017 og 0,1 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i august 2018.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/l)	Anlæg 2015-2018	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018
Fremtidens Nordre Frihavsgade	24.600	200
- Etape 1. Trianglen-Strandboulevarden	21.300	150
- Etape 2. Strandboulevarden-Østbanegade	3.300	50
Tilkøb	12.600	100
- Melchiors Plads	6.300	50
- Victors Børges Plads	6.300	50

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Risikovurdering

Projektet er meget kompliceret, da det er et idéoplæg. Der er derfor indregnet 25 % til uforudsete udgifter i budgetoverslaget. Projektet vil i en senere etape skulle udvikles og beskrives i helhedsplaner og projektforslag, der fremlægges politisk i forbindelse med frigivelse af anlægsmidler. Det er vigtigt, at omverdensinddragelsen, der ligger til grund for idéoplægget, videreføres i en kommende proces.

Linie 3A har tidligere kørt som sporvogn i Nordre Frihavsgade, og eventuelle spor fra denne periode vil kunne påvirke anlægssummen. Vejdirektoratet skal ansøges om dispensation til at benytte cykelgadeskiltet, hvilket vil kunne påvirke projektets tidsplan.

Nordre Frihavnsgade er udpeget til at skulle skybrudssikres. På grund af gadens smalle profil og intensive brug skønnes den optimale løsning for skybrudssikringen at være et rør under overfladen. Dette arbejde skal anlægsmæssigt koordineres med en eventuel renovering af Nordre Frihavnsgade. HOFOR er blevet hørt i sagen.

De to pladser Victors Borges Plads og Melchiors Plads knytter sig til Nordre Frihavnsgade. Pladserne rummer potentiale for forsinkelsesløsning, hvilket kan sammentænkes med en renovering af overfladen og borgernes ønske til pladsernes anvendelse.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 24,6 mio. kr. i perioden 2015-2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2017 og 0,2 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Driftsudgifter er hovedsagelig til drift af nye træer, byrumsinventar og udvidelse af fortovsarealet særlige steder. Tilkøbene har estimerede anlægsudgifter på 12,6 mio. kr. i perioden 2016-2018. Der skal som en konsekvens af tilkøbene tilføres afledte driftsudgifter på 0,05 mio. kr. i 2017 og 0,1 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i august 2018.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2015 p/1)</i>	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
<i>Etape 1. Trianglen-Strandboulevarden</i>							
- Projektering og styring	100	1.500	1.500	800		3.900	3.900*
- Udførelse			7.400	10.000		17.400	
<i>Etape 2. Strandboulevarden-Ostbanegade</i>							
- Projektering og styring		200	200	200		600	600*
- Udførelse			1.000	1.700		2.700	
Anlægsudgifter i alt (Etape 1 og 2)	100	1.700	10.100	12.700		24.600	4.500*
<i>Tilkøb - Melchiors Plads</i>							
- Projektering og styring		200	500	400		1.100	1.100*
- Udførelse			2.000	3.200		5.200	
<i>Tilkøb - Victor Borges Plads</i>							
- Projektering og styring		200	500	400		1.100	1.100*
- Udførelse			2.000	3.200		5.200	
Anlægsudgifter i alt (Tilkøb)		400	5.000	7.200		12.600	2.200*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
<i>Etape 1. Trianglen-Strandboulevarden</i>							
- Vedligehold og drift etape 1				75	150	225	
<i>Etape 2. Strandboulevarden-Ostbanegade</i>							
- Vedligehold og drift etape 1				50	100	150	
<i>Tilkøb - Melchiors Plads</i>							
- Vedligeholdelse og drift				25	50	75	
<i>Tilkøb - Victor Borges Plads</i>							
- Vedligeholdelse og drift				25	50	75	
Afledte serviceudgifter i alt				175	350	525	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i august 2017 og ibrugtaget i august 2018.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	August 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	August 2018

Tidligere afsatte midler

Der er tidligere i budget 2015 afsat 1,5 mio. kr. til et idéoplæg om fremtidens Nordre Frihavsgade.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2015				1.500			
Afsatte midler i alt				1.500			

Bilag

Bilag 1. Fremtidens Nordre Frihavsgade – Et idéoplæg

Bilag 2. Opsamling på omverdensinddragelse og baggrund for den anbefalede løsning

FREMTIDENS
NORDRE FRIHAVNSGADE

ET IDÉOPLÆG

BILAG 1



SAMMEN
OM BYEN

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

INDHOLD

-
- 3 ET IDEOPLÆG
 - 4 EKSISTERENDE FORHOLD
 - 8 KONKLUSIONER - OMVERDENSINDDRAGELSEN
 - 10 CYKELGADELØSNING
 - 13 STRØGGADELØSNING
 - 15 SAMMENLIGNING AF KONSEKVENSER
 - 19 PLADSERNE
 - 20 ALTERNATIVE LØSNINGSFORSLAG
 - 21 OMVERDENSINDDRAGELSE
- INTERESSETERNES HOLDNINGER
 - 23 METODER
- OMVERDENSINDDRAGELSE
 - 25 DELOPSAMLINGER
-

Din gade
Dit ord

#Nordrefrihavnsgade



Nærværende idéoplæg beskriver først de eksisterende forhold (inklusive trafiktællinger fra 2015) og de tematikker, som omverdensinddragelsen hovedsageligt har omhandlet.

Projektets relation til skybrudsløsninger beskrives kort, ligesom der gøres rede for de hørte myndigheds- og forvaltningens - egen vurdering af de to løsningsforslag.

Løsningsforslagene er beskrevet og konsekvensvurderet i forhold til de nævnte temaer. Tekniske tegninger visualiserer de beskrevne løsninger, der afsluttes med en prissætning. Victor Børges Plads og Melchior's Plads er beskrevet særskilt, idet idéoplægget også indeholder ønsker til en udvikling af disse.

Derudover er fravalgte løsningsforslag kort beskrevet med en begrundelse for, hvorfor de er blevet fravalgt.

Afslutningsvist ses en uddybning af resultaterne fra omverdensinddragelsen og en beskrivelse af de benyttede metoder. Sidst ses en samlet liste over opsamlinger fra omverdensinddragelsen, som ikke er vedlagt idéoplægget, men som kan rekvireres.

ET IDÉOPLÆG FREMTIDENS NORDRE FRIHAVNSGADE

Nærværende ideoplæg er blevet udarbejdet med udgangspunkt i Københavns Kommunes Budget for 2015. Idéen til en undersøgelse af de lokale behov i Nordre Frihavnsgade bunder i et lokalt initiativ om at omdanne gaden til cykelgade.

I budgettet blev der afsat 1,5 mio. kr. til en indledende undersøgelse og gennemførelse af en lokal omverdensinddragelse om ønsker til Fremtidens Nordre Frihavnsgade på hele strækningen mellem Trianglen og Østbanegade.

Undersøgelsen omhandler en reovering af hele gaderummet på baggrund af de lokale ønsker til funktionalitet og Københavns Kommunes overordnede strategier på området. Dette gælder både for cykeltrafikken og byrummet generelt.

Teknik- og Miljøforvaltningen har i foråret 2015 gennemført den indledende undersøgelse gennem en omfattende omverdensinddragelse, hvor omkring 2500 brugere er blevet hørt. En dialogbutik i gaden har haft ca. 2100 besøgende, der har mødt kommunen og givet deres holdninger til kende for deres gade. De erhvervsdrivende var inviteret til workshop ligesom de ældre, en skolebestyrelse og projektets følgegruppe var. To af distriktets skoler har brugt projektet i undervisningen, og forvalt-

ningen har afholdt en temavandring. Ud over de mange aktiviteter har interesserede benyttet sig af en særlig Facebookside, konkurrencer på Instagram eller skrevet mails til kommunen på Bliv Hørt eller til projektets postkasse.

De beskrevne løsningsforslag i dette idéoplæg er udarbejdet på baggrund af de lokale ønsker til Fremtidens Nordre Frihavnsgade. Ønskerne kan overordnet kategoriseres i tre temaer. Disse bliver nærmere beskrevet og brugt til en sammenligning af de to løsningsforslags konsekvenser. Forvaltningen vurderer, at cykelgadeløsningen bedst imødekommer de lokale ønsker til Fremtidens Nordre Frihavnsgade.

Løsningsforslagene vil indgå i budgetforhandlingerne for Københavns Kommunes Budget 2016. Hvis et løsningsforslag bliver prioriteret i budgetforhandlingerne, vil der efterfølgende skulle udarbejdes et egentlig anlægsprojekt for Nordre Frihavnsgade.



EKSISTERENDE FORHOLD

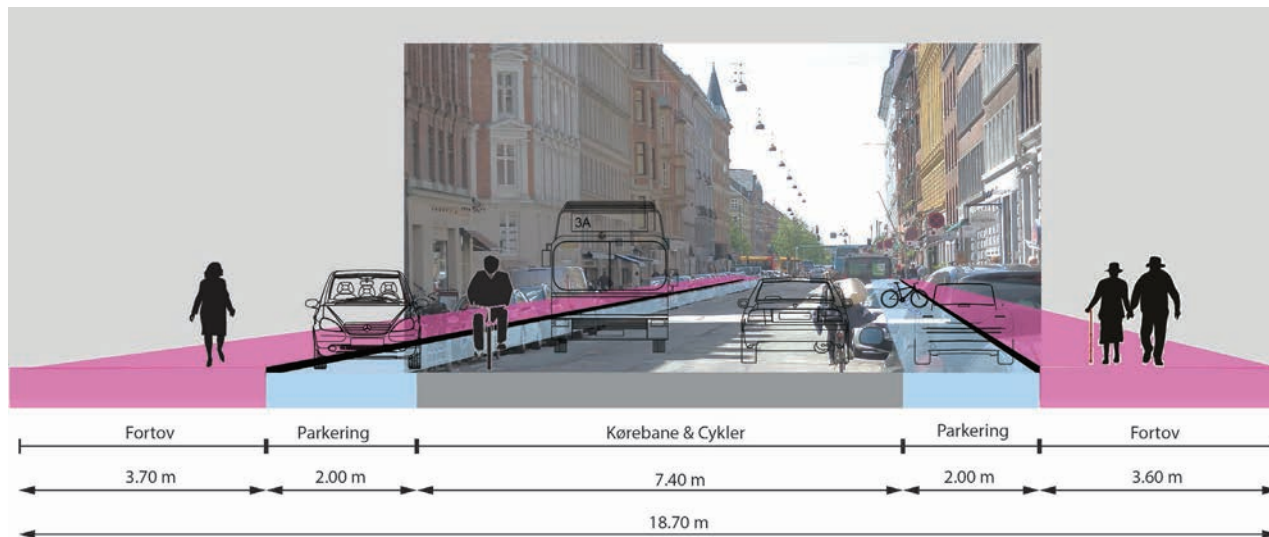
NORDRE FRIHAVNSGADE ER I DAG MELLEM 18,7-18,9 M BRED FRA FACADE TIL FACADE.

DER ER FORHOLDSVIS BREDE FORTOVE I BEGGE SIDER (3,6-3,7 M), SOM DOG OFTE OPTAGES AF CYKELPARKERING, INVENTAR OG BUTIKSUDSTILLINGER.

LANGS DET MESTE AF STRÆKNINGEN ER DER KANTSTENSPARKERING I BEGGE SIDER, SOM

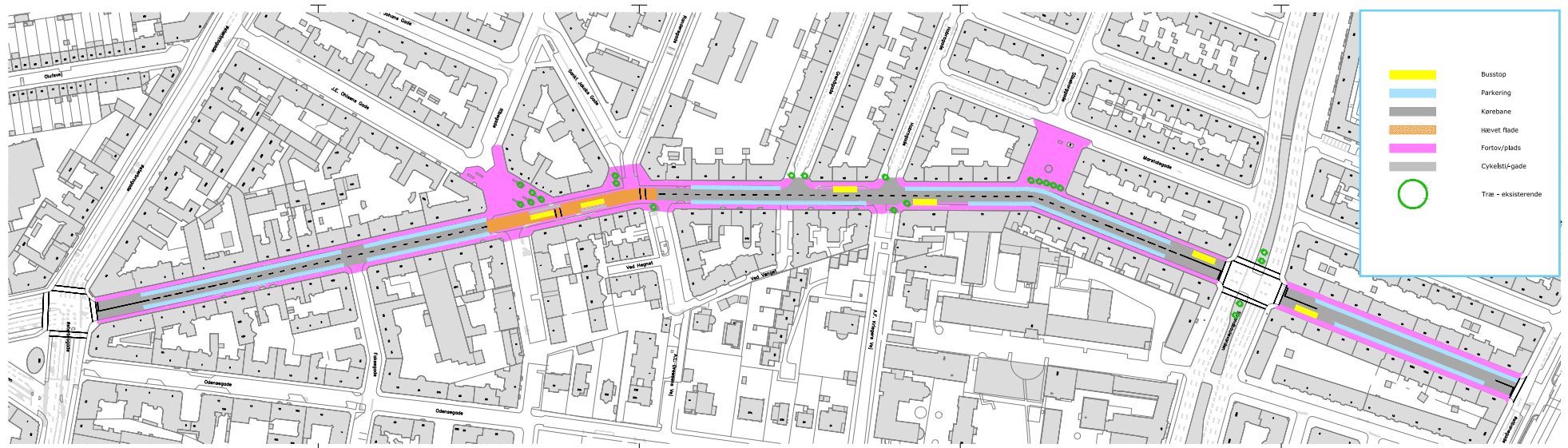
KUN AFBRYDES AF BUSHOLDEPLADSER SAMT DET HÆVEDE PLATEAU MELLEM VICTOR BORGES PLADS OG RANDERSGADE.

KØREBANEN ER CA. 7,4 M BRED OG BETJENER CYKLER, BILER OG BUSSE (LINJE 3A). ØST FOR STRANDBOULEVARDEN ER KØREBANEN BREDERE OG FORTOVENE SMALLERE.





Diagramplan over den nuværende Nordre Frihavnsgade. Gaden er præget af brede fortove, kantstøparkering og bred kørebane, som afbrydes af en hævet flade mellem Victor Borges Plads og Randersgade. Øst for Strandboulevarden er kørebanen bredere.





TRAFIKTAL 2015 (KL. 7-19)

Generelt er trafikken mest intens nærmest Trianglen og Østerbrogade, mens der er mindre i Nordre Frihavsgades østlige ende mod Østbanegade.

Cykeltrafikken udgør den største trafikantgruppe på de fleste delstrækninger med op til 6.700 cyklister mellem kl. 7-19 (svarende til ca. 8.000 pr. hverdagsdøgn). Det er en stigning på ca. 2.200 ift. 2009-14. På den østligste del er andelen af cykeltrafikken væsentligt mindre, men forventes at stige, når cykelforbindelsen under banen åbner i august 2015.

Antallet af fodgængere varierer fra 5.500 mod vest til 1.000 mod øst.

På hverdage mellem kl. 7-19 kører 4.700 biler på den vestligste del nærmest Trianglen, mens der kører 1.200 biler på den østligste del mod Østbanegade (svarende til hhv. 6.200 – 1.500 biler pr. hverdagsdøgn). I forhold til tællinger fra 2009-14 er der tale om et fald på ca. 1.500 biler.

Hastighedsmålinger viser, at biltrafikens gennemsnitshastighed ligger omkring 30 km/t, og at 85% af bilisterne kører maks. 40-43 km/t. Kun få kører over 50 km/t (typisk i week-ender, hvor trafikken er mindre intens).

Med nummerpladegenkendelse er det registreret, at ca. 1/3 af biltrafikken mellem Trianglen og Strandboulevarden er gennemkørende uden ærinde.





Bilparkeringen udgør i dag 158 pladser, mens der er 287 cykelparkeringspladser på strækningen. Ud for Ingrid Jespersens Gymnasieskole er der etableret flexparkering på 5 parkeringspladser, dvs. cykelparkering i dagtimerne og bilparkering i øvrige tidsrum. Tællinger af cykelparkering viser, at der er en overbelægning på mere end 100%, hvilket vil sige, at der i dagtimerne holder mere end dobbelt så mange cykler, som der er plads til ift. antal cykelparkeringspladser.

På strækningen sker der flest uheld mellem cykler og biler (15 ud af 25 på 10 år), heraf flere med cyklister som påkører åbne bildøre langs strækningen. Tendensen er dog, at der sker færre uheld end tidligere på strækningen.

BUSTRAFIK

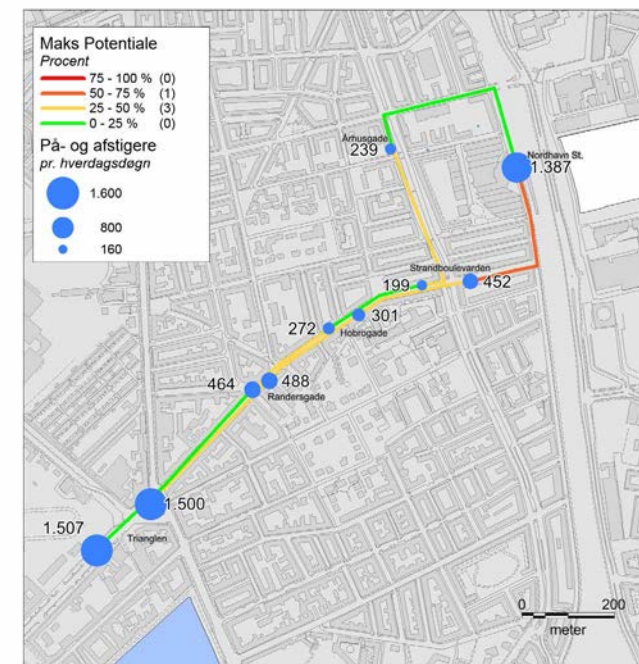
Buslinje 3A kører ca. hvert 3. minut i dagtimerne og har mellem 1.200-1.800 daglige af- og påstigninger på Nordre Frihavnsgade og transporterer mellem 1.800-2.400 passagerer på strækningen. Stoppestedet ved Randersgade er det mest benyttede på strækningen med ca. 950 daglige af- og påstigninger, mens stoppestedet ved Hobrogade og Strandboulevarden har færre af- og påstigninger. Målinger fra Movia viser, at bussernes nettohastighed mellem stoppestederne ofte er under 20 km/t i dagtimerne. Lavest er hastigheden mod signalkrydsene ved Østbanegade og Strandboulevarden samt omkring stoppestederne ved Randersgade og Hobrogade, hvor der er størst potentiale for at optimere busrejsehastigheden. Uden for dagtimerne kører busserne med lidt højere hastighed som følge af færre stoppestedsophold og mindre trafik på strækningen.

SKYBRUDSSIKRING

Nordre Frihavnsgade er udpeget til at skulle skybrudssikres. På grund af gadens smalle bredde og intensive brug, skønnes den optimale løsning for skybrudssikringen at være et rør under overfladen. Arbejdet skal anlægsmæssigt koordineres med en evt. renovering af Nordre Frihavnsgade. De to pladser Victors Borges Plads og Melchior's Plads knytter sig til Nordre Frihavnsgade. Pladserne rummer potentiale til at arbejde med forsinkelsesløsninger. Løsninger bør sammentænkes med en renovering af overfladen og omverdenens ønsker til pladsernes anvendelse.

VURDERING AF LØSNINGSFORSLAG

Begge løsningsforslag har været forelagt Københavns Politi, MOVIA, Økonomiforvaltningen og projektets følgegruppe. Herudover er forslagene blevet hørt internt i Teknik- og Miljøforvaltningen. Der har været bred enighed om at pege på cykelgadeløsningen som grundlag for en videre projektudvikling. Cykelgadeløsningen tilgodeser både omverdenens ønsker til Fremtidens Nordre Frihavnsgade, lever op til kommunens strategier og svarer til de faglige krav i forhold til byrum, sikkerhed og trafikplanlægning generelt.



Kortet viser antal af- og påstigninger på linje 3A

KONKLUSIONER OMVERDENSINDDRAGELSEN



TEMAER FRA OMVERDENSINDDRAGELSEN

Forvaltningen har talt med omkring 2500 personer i den omfattende omverdensinddragelse på Nordre Frihavnsgade i foråret 2015. Alle de gennemførte aktiviteter har taget udgangspunkt i en anerkendelse af de mange kvaliteter, gaden har i dag. Selvom mange er glade for gaden, så har de forbedringsforslag, som deltagerne er kommet med, omhandlet tre overordnede temaer, som er anvendt til udarbejdelsen af de foreslåede løsninger.

Nedenfor skitseres et overblik over de tre overordnede temaer, som omverdensinddragelsen på Nordre Frihavnsgade har omhandlet. De tre temaer benyttes til en vurdering af de beskrevne løsningsforslags konsekvenser, idet de opsummerer hovedpointerne fra omverdensinddragelsen.

En uddybning af omverdenens holdninger og de benyttede metoder kan læses sidst i idéoplægget.

TILGÆNGELIGHED

- spiller en stor rolle for oplevelsen og anvendelsen af gadens fortove, som stedvis opleves som flaskehalse pga. cykelparke-ring, inventar og mange brugere.



BYRUM

Gadens byrum har en stærk identitet gennem karréstruktur, vejens knækkede forløb samt pladserne, som danner rumligheder med potentiale for øget anvendelse og liv.



TRAFIK

Trafikken opleves intens pga. den tætte parkering og de mange cyklister, der kører mellem biler og busser.



SKEMAET HERUNDER EKSEMPLIFICERER NUANCERNE INDEN FOR HVERT TEMA OG KNYTTER SIG TIL NORDRE FRIHAVNSGADES EKSISTERENDE FORHOLD SAMT DE ØNSKER, SOM ER BESKREVET IGennem OMVERDENSDINDDRAGELSEN.



TILGÆNGELIGHED	BYRUM	TRAFIK
FORTOVE – forbedres. 3 rækker fliser, men flere steder fylder cykelparkering, skoleelever og inventar så meget, at fortovene punktvis opleves som snævre.	TRÆER – mere grønt i gaden, så den pletvise begrønning fra sidegaderne udvides, under hensynstagen af strækningens karakteristiske karréstruktur.	FODGÆNGERE – bedre fremkommelighed på langs og på tværs i samspil med byinventar og cykler. De nuværende krydsningsmuligheder er ikke tilstrækkelige.
KRYDSNINGSMULIGHEDER – styrkes. Fodgængerfelt uden lysregulering opleves som utryk, idet bilister ikke overholder vigepligten.	BYLIV – bedre muligheder for ophold og aktivitet på pladser og fortove. Der er et behov for at udnytte potentialet på den østligste del af gaden omkring Strandboulevarden.	CYKLISTER – bedre fremkommelighed og sikkerhed. Den blandede trafik med parkering, busser og biler fylder og giver risiko for potentielle konflikter/uheld.
BROSTENSOVERKØRSLER – udjævnes. Stort set alle overkørsler ved sidegader og porte er udformet med kløvede brosten, der giver ujævn belægning og nedsat tilgængelighed for personer med nedsat gangfunktion, barnevogne o.l.	OPHOLD – flere bænke og siddemuligheder. Fortovene rummer kun begrænset mulighed for ophold, hvilket bl.a. medfører, at de mange skoleelever, som opholder sig omkring Ingrid Jespersens Gymnasieskole begrænser tilgængeligheden på fortovene.	BILISTER – sænk hastigheden, reducer tung trafik & trafik uden ærinde. Der skal fortsat være åbent for biltrafik. I den eksisterende løsning er der hastighedsbegrænsning på 40km/t ved Victor Borge Plads, men dette opleves ikke.
KOLLEKTIV TRAFIK – busbetjening fastholdes og styrkes.	LEG OG FRITID – steder til aktivitet og at 'hænge ud' for børnefamilier og unge. Melchior Plads har især et uudnyttet potentiale.	KOLLEKTIV TRAFIK – 3A ønskes fastholdt og styrket mht. fremkommelighed og regularitet.
	GADENS EGENART – Lillebror til Østerbrogade/ Pariserstemning med små butikker fastholdes og styrkes, omprioritering af trafikken, men med liv og variation.	BILPARKERING – tilstrækkelig parkering bør fastholdes på Nordre Frihavnsvej ift. at betjene handlende, varelevering og beboere.
	HANDEL – muligheder for udeservering, butiksudstillinger og handelsliv styrkes og understøttes med afmærket varelevering og kundeparkering.	CYKELPARKERINGSPLADSER – det nuværende antal er ikke tilstrækkeligt, og stigningen i cykeltrafikken øger behov for flere fx gennem flexparkeringsordningen.
	RENHOLD – der er behov for tilstrækkelige og velplacerede affaldskurve, de steder hvor byliv, ophold og leg/fritid ønskes styrket.	TRAFIKSTØJ – mindskes. Brostensbelægning giver støjgener for naboerne. Lavere hastighed og reduktion af gennemkørende trafik afhjælper dette. Støjreducerende asfalt overvejes.

CYKELGADELØSNING – FORSLAG 1



I dette forslag omdannes Nordre Frihavnsgade til cykelgade med kørsel tilladt, som gør det mere sikkert og lettere for cyklister at færdes på strækningen. Samtidig forenes de trafikale og byrumsmæssige behov i en fleksibel udformning, som løbende kan tilpasses Nordre Frihavnsgades behov for parkering og byliv.

Parkeringen opretholdes i en bred 'flexzone' langs fortovene, som giver mulighed for multifunktionel og fleksibel anvendelse til cykel- og bilparkering samt bylivsaktiviteter. Desuden udvides fortovene lokalt for at give mere plads til nye træer og ophold. Herved styrkes Nordre Frihavnsgades byrumsmæssige

kvaliteter, og gadens rum tilpasses de trafikale og tilgængelighedsmæssige behov.

Dette forslag giver de bedst mulige rammer for at indfri de ønsker og behov, som omverdenen har peget på til Fremtidens Nordre Frihavnsgade.

Løsningen håndterer samtidig de trafikale udfordringer nu og i fremtiden i tråd med Københavns Kommunes politikker, strategier og retningslinjer f.eks. Cykelstrategi 2011 – 2025, fra god til verdens bedste; Metropol for mennesker og KBH 2025 Klimaplan.

CYKELGADER

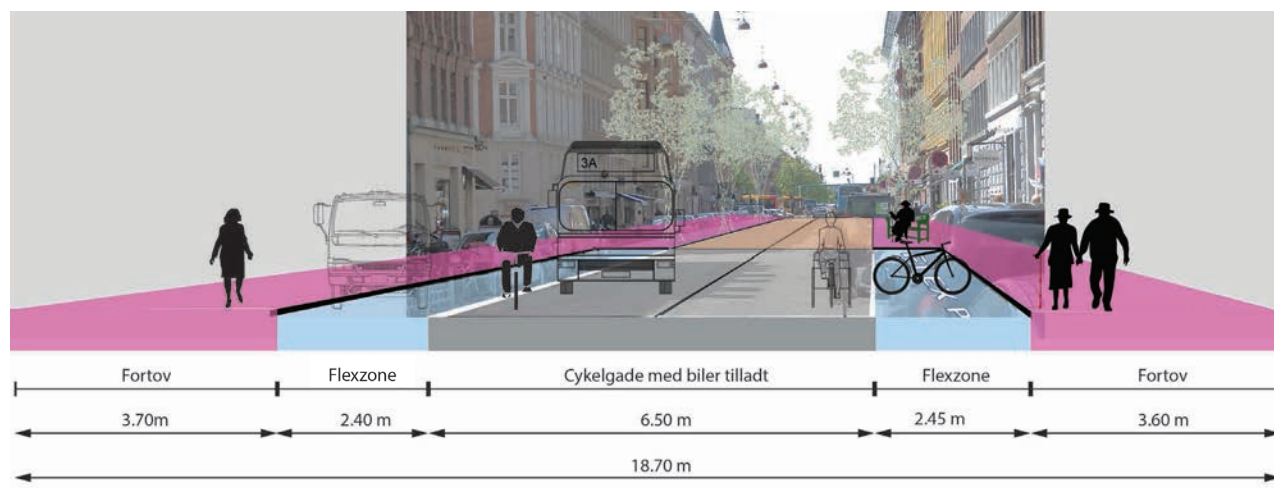
I en cykelgade forbeholdes kørebanen cyklisterne, samtidig med at bil- og bustrafikken kan opretholdes med særlig hensyntagen til cyklisterne.

Cykelgader anvendes normalt, hvor der er mange cyklister, og hvor cykeltrafikken ønskes prioriteret og øget, samtidigt med at arealforholdene er begrænsede.

Cykelgader kendes fra Vestergade i København, Mejlgade i Aarhus og Jernbanegade i Næstved, hvor man har positive erfaringer.

Cykelgade med kørsel tilladt afmærkes vha. færdselstavler: E 47 Cykelgade, undertavle med: "Kørsel tilladt" samt E 63 Hastighedszone 20 km/t. Der skal søges dispensation til denne skiltning hos Vejdirektoratet. Løsningen skal evalueres efter to år.

CYKELGADE MED 20 KM/T



ANLÆGSØKONOMI

CYKELGADEN KOSTER (EKSKL. PLADSERNE) CA. 24,6 MIO. KR. INKL. ENTREPRENØRUDGIFTER, UFORUDSEELIGE UDGIFTER, SAMT PROJEKTUDVIKLING OG ADMINISTRATION.

HERAF UDGØR DEN FORESLÅEDE ETAPE 1 MELLEM TRIANGLEN OG STRANDBOULEVARDEN CA. 21,3 MIO. KR., MENS ETAPE 2 MELLEM STRANDBOULEVARDEN OG ØSTBANEGADE UDGØR CA. 3,3 MIO. KR.

SOM TILVALGSPROJEKTER (DVS. UD OVER SELVE CYKELGADEN) KOSTER MELCHORS PLADS OG VICTOR BORGES PLADS CA. 6,3 MIO. KR. HVER.

I cykelgadeløsningen fastholdes Nordre Frihavsgades nuværende tværprofil således, at kantsten og fortovsbredder bevares. For at skabe mere plads på fortovene renoveres disse med jævn belægning og bedre placering af byinventar.

Mellem kørebane og fortove foreslås en 2,4 m bred flexzone, som rummer cykel- & bilparkering, træer samt varelevering og lejlighedsvis også butiksudstilling udeservering o.l.

Flexzonen tilgodeser behovet for sæsonbetonet anvendelse af byrummet, som efterspørges af borgere og erhvervsdrivende, og giver bedre plads til varelevering, samt kunde- og beboerparkering.

Den brede flexzone giver mindre risiko for konflikter mellem bildøre og cyklister samt bedre fremkommelighed for bustrafikken.

Herudover bliver der plads til mere cykelparkering, som placeres i flexzonen både i form af flere cykelstativer og som udvidelse af flexparkeringspladser (cykler om dagen, bilparkering aften og nat).

Omkring sideveje, de to pladser og Ingrid Jespersens Gymnasieskole udvides fortovene lokalt for at give plads til ophold, beplantning og byliv. Ved pladserne og skolen anlægges fartdæmpende hævede flader, som kan sikre lav fart og tilgodese fodgængernes krydsning af gaden. Herved opnås et tiltrængt løft til opholdsmuligheder for skoleelever og gadens øvrige brugere, hvilket styrker gadens byliv og tilgængelighed på fortovene.

Selve cykelgaden afmærkes 6,5 m bred, hvilket tilgodeser både afvikling af bustrafikken og passende lav fart af hensyn til cyklister og bymiljø. Busser og biler forventes at køre i takt med cykeltrafikken med en jævn hastighed på omkring 20 km/t. Overhaling hindres vha. spærrelinjer eller lignende.

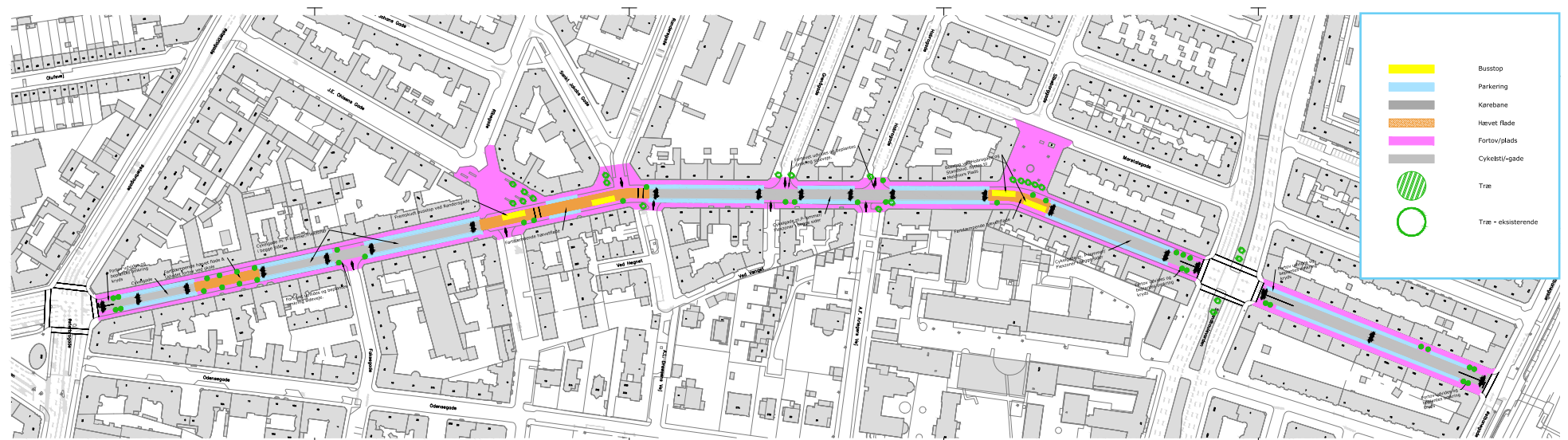
Ved stoppestederne anlægges busperroner, som sikrer god af- og påstigning for buspassagererne. Stoppestederne ved Hobrogade og Strandboulevarden foreslås flyttet og sammenlagt til et nyt fælles busstop ud for Melchors Plads. Derved opnås en mere ensartet afstand mellem stoppestederne på strækningen, færre konflikter med cykeltrafikken samtidig med, at der kan skabes mere liv og aktivitet omkring Melchors Plads og den østlige del af Nordre Frihavsgade. Derudover frigør stoppestedssammenlægningen mere plads til bil- og cykelparkering samt til byrum.

Sammenlægningen af de to stoppesteder kan spare op til 20 sekunders rejsetid pr. bus, hvilket kan medvirke til at forbedre rejsehastighed og regularitet for linje 3A.





Diagramplan over cykelgadeløsning. Gaden skiltes og indrettes, så cyklister har prioritet på kørebanen, således at biler og busser kører med maks 20 km/t og dermed særlig agtpågivenhed og hensynfuldhed over for cyklister. Den viste beplantning er principper, som illustrerer potentialer, der skal konkretiseres nærmere i en efterfølgende projektering.



STRØGGADELØSNING – FORSLAG 2



I dette forslag omdannes Nordre Frihavnsgade til en strøggade med stedvis forskudte kørebaner. Fartdæmpningen imødekommer omverdenens ønske om lavere hastighed i gaden. Cykler kører fortsat blandet med biler og busser, der får 30 km/t som vejledende hastighedsbegrænsning.

I strøggaden anlægges skråparkering skiftevis i hver side, hvilket minimerer antallet af potentielle konflikter mellem cyklister og bilister, der åbner bildøre. Samtidig frigøres plads til byrum og beplantning.

Dette forslag giver kun i begrænset omfang mulighed for at indfri de ønsker og behov, som borgerne har peget på til Fremtidens Nordre Frihavnsgade. Løsningen håndterer nogle af de trafikale udfordringer nu og i fremtiden i tråd med Københavns Kommunes cykelstrategi og klimamålsætning om CO₂-neutral hovedstad i 2025.

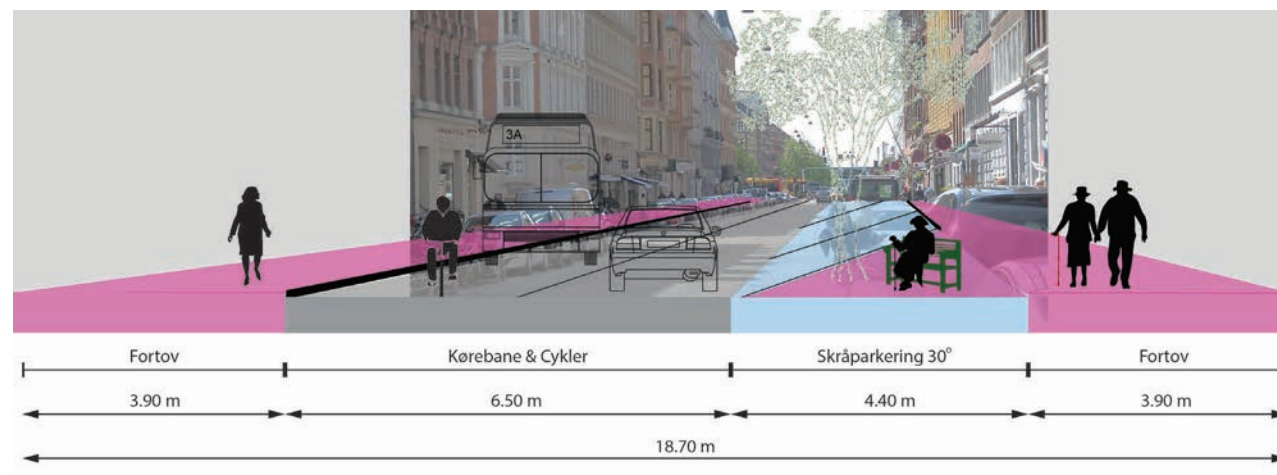
Cykeltrafikken får ikke samme løft i fremkommelighed og sikkerhed som cykelgaden, samtidig med at bustrafikken ikke får optimale vilkår med en løsning med skråparkering. Antallet af parkeringspladser reduceres med mere end halvdelen.

SKRÅPARKERING

Skråparkering er anlagt på en række lokalveje gennem de seneste år i København. Løsningen har vist sig effektiv i forhold til at optimere antallet af parkeringspladser og mindske uheldsrisikoen for cyklister.

Skråparkering anvendes kun sjældent på trafikveje af hensyn til bustrafikken. Ved kun at have skråparkering i den ene side af vejen reduceres antallet af parkeringsmanøvrer på strækningen i forhold til dagens situation, hvor kantstøpsparkering i begge sider medfører manøvrer og forsinkelser i begge retninger på hele strækningen.

STRØGGADE/SKRÅPARKERING MED 30 KM/T



ANLÆGSØKONOMI

STRØGGADEN MED SKRÅPARKERING KOSTER (EKSKL. PLADSERNE) CA. 22 MIO. KR. INKL. ENTREPRENØR-
UDGIFTER, UFORUDSEELIGE UDGIFTER, SAMT PROJEKTUDVIKLING OG ADMINISTRATION.

HERAF UDGØR DEN FORESLÅEDE ETAPE 1 MELLEM TRIANGLEN OG STRANDBOULEVARDEN CA. 19 MIO. KR.
MENS ETAPE 2 MELLEM STRANDBOULEVARDEN OG ØSTBANEGADE UDGØR CA. 3 MIO. KR.

SOM TILVALGSPROJEKTER (DVS. UD OVER SELVE STRØGGADEN) KOSTER MELCHIORS PLADS OG VICTOR
BORGES PLADS CA. 6,3 MIO. KR. HVER.



I strøggaden omlægges Nordre Frihavsgades tværprofil således, at fortovsbredden forøges med 20-30 cm i begge sider. For at skabe mere plads på fortovene lokalt anlægges skråparkerung, som placeres på hver side af vejen i en 4,4-4,5 m bred skråparkeringslomme. Varelevering tilgodeses med læssezoner omkring skråparkeringslommerne.

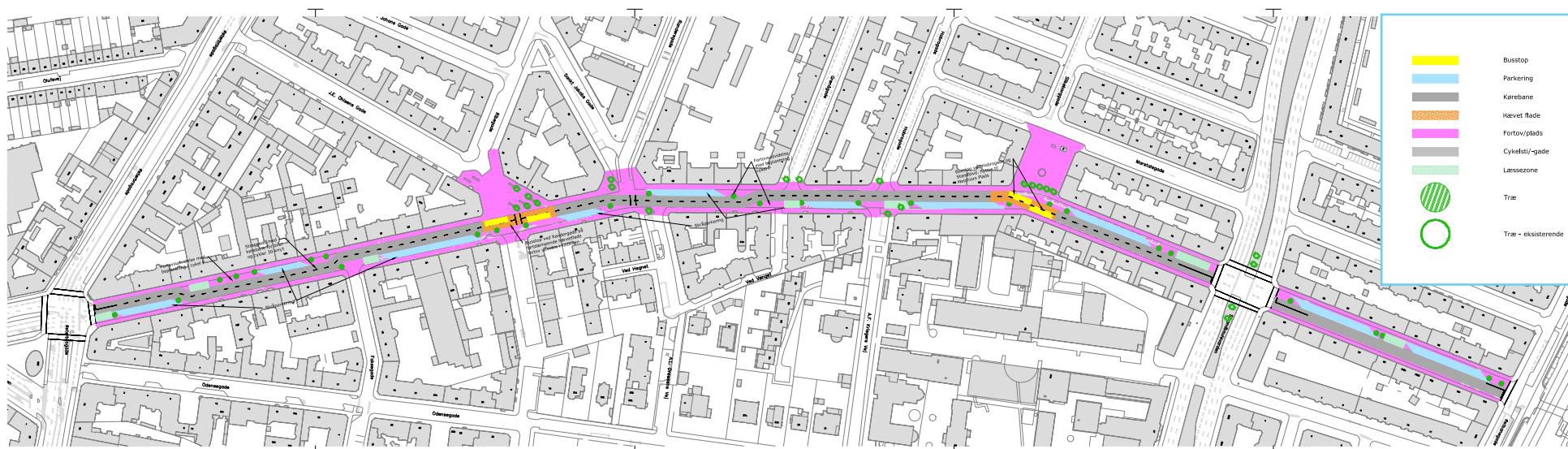
Omkring sideveje, de to pladser og Ingrid Jespersens Gymnasieskole udvides fortovene lokalt for at give plads til ophold, beplantning og byliv. Ved pladserne og skolen forskydes kørebanens forløb, hvilket sikrer lav fart og tilgodeser fodgængernes krydsning af gaden.

Selve strøggaden afmærkes 6,5 m bred, hvilket tilgodeser både afvikling af bustrafikken og passende lav fart af hensyn til cyklister og bymiljø. Busser og biler forventes at køre med en jævn hastighed på omkring 30 km/t, dog med begrænset mulighed for overhaling af cyklisterne.

Stoppestederne placeres ved fortovskant, hvilket sikrer af- og påstigning for buspassagererne. Cyklisterne skal passere uden om de holdende busser. Stoppestederne ved Hobrogade og Strandboulevarden foreslås flyttet og sammenlagt til et nyt fælles busstop ud for Melchiors Plads. Derved opnås en mere ensartet afstand mellem stoppestederne på strækningen, færre konflikter med cykeltrafikken samtidig med, at der kan

skabes mere liv og aktivitet omkring Melchiors Plads og den østlige del af Nordre Frihavsgade. Desuden frigør stoppestedssammenlægningen mere plads til bil- og cykelparkering samt til byrum.

Diagramplan Skråparkeringsløsning. Gaden skiltes og indrettes, således at biler og busser kan køre med maks. 30 km/t. Den viste beplantning er principper, som illustrerer potentialer, som skal konkretiseres nærmere i en efterfølgende projektering.

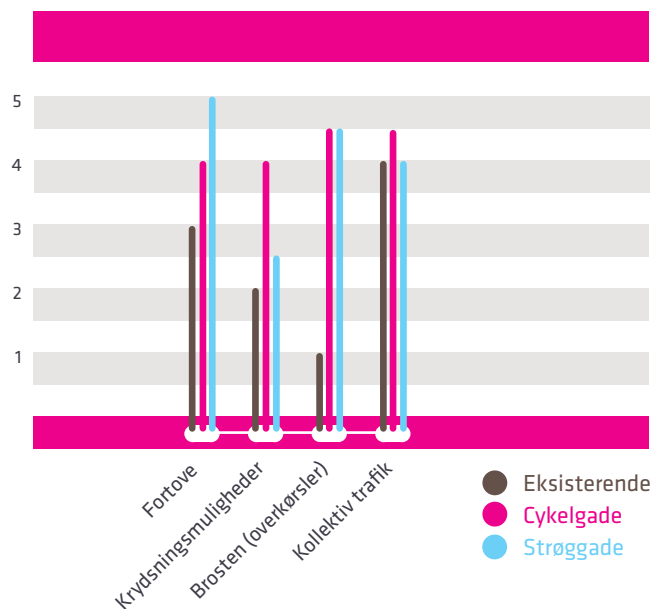


SAMMENLIGNING AF KONSEKVENSER CYKELGADE OG STRØGGADE



Her vurderes konsekvenserne ved de to løsninger i forhold til de tre gennemgående tematikker, som deltagerne i omverdensinddragelsen har lagt vægt på. På nogle parametre er løsningerne vidt forskellige, mens de på andre er helt ens – dette fremgår af den følgende gennemgang af konsekvenserne.

TILGÆNGLIGHED



FORTOVENE:

Begge løsninger: I begge løsninger øges tilgængeligheden på fortovene.

Cykelgadeløsning: Fortovsbredden optimeres ved at sanere belægninger og inventar, anlægge punktvisse fortovsudvidelser med plads til ophold, beplantning, inventar og cykelparkering samt ved at henføre mere cykelparkering til flexzonerne langs fortovene.

Strøggadeløsning: Fortovsbredden udvides og omlægges med ny belægning. Inventar placeres i fortovsudvidelser med plads til ophold, beplantning, inventar og cykelparkering.

KRYDSNINGSMULIGHEDER:

Begge løsninger: Krydsning tilgodeses i begge løsninger ved lav fart, hævede flader omkring de to pladser og Ingrid Jespersens Gymnasieskole. Derudover udvides fortovene ved krydsningspunkter og sideveje, hvorved oversigten forbedres, og fodgængerens passage af cykelgaden bliver kortere.

Cykelgadeløsning: Fartgrænse på 20 km/t.

Strøggadeløsning: Fartgrænse på 30 km/t.

BROSTEN (OVERKØRSLER):

Begge løsninger: I begge løsninger kombineres fortovssanering/-udvidelser med omlægning af overkørsler med jævn belægning, som giver god tilgængelighed for personer med nedsat gangfunktion, barnevogne o.l.

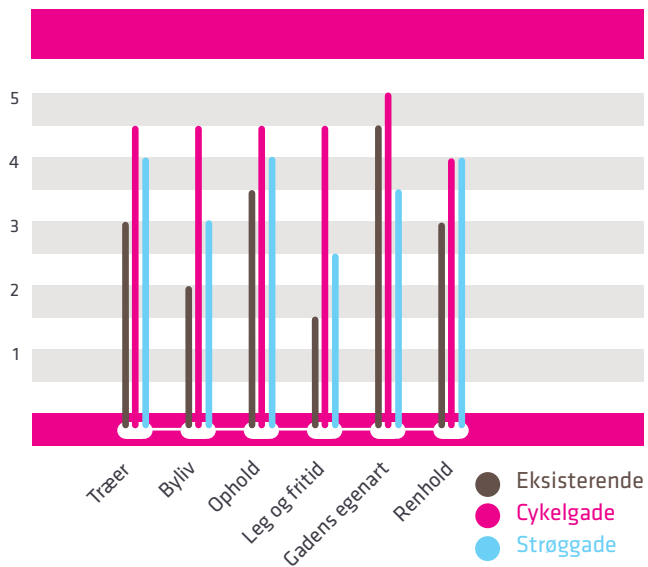
KOLLEKTIV TRAFIK:

Begge løsninger: For begge løsninger foreslås antallet af stoppesteder optimeret til to ved hhv. Randersgade og Melchior Plads. Det giver lidt længere gåafstand for nogle passagerer, men samtidig opnås en mere ensartet afstand mellem busstoppe og større regelmæssighed.

Cykelgadeløsning: Krydsningsmuligheder ved busstop samt af- og påstigning tilgodeses med brede busperroner.

Strøggadeløsning: Krydsningsmuligheder ved busstop samt af- og påstigning tilgodeses ved, at bussen standser ved fortovskanten.

BYRUM



TRÆER:

Cykelgadeløsning: Forslaget giver mulighed for spredt beplantning i de foreslåede fortovsudvidelser ved pladserne, skolen og sidevejene. Herved kan Nordre Frihavsgade få mere 'grønt' i gaderummet.

Strøggadeløsning: Forslaget giver mulighed for spredt beplantning – dog kun i de foreslåede fortovsudvidelser. Herved skabes mere grønt, men ikke i samme udstrækning som cykelgadeløsningen.

BYLIV:

Begge løsninger: For begge løsninger gælder, at fortovene og strækningen får bedre plads til fodgængere og handelsliv ved sanering og stedvise udvidelser. Pladserne bindes bedre sammen med gaden, og gennem en omdannelse af pladsernes indretning tilstræbes bedre mulighed for ophold og udeservering kombineret med aktiviteter, som fx loppemarked, events o.l.

OPHOLD:

Begge løsninger: I begge forslag giver fortovene bedre mulighed for ophold gennem sanering af inventar og udvidelser, som bl.a. vil tilgodese ophold for de mange skoleelever, som opholder sig omkring Ingrid Jespersens Gymnasieskole. Pladsernes gode potentialer udnyttes bedre gennem en omdannelse.

LEG OG FRITID:

Begge løsninger: Begge løsninger tilgodeser aktiviteter og steder til at 'hænge ud' for børnefamilier og unge, især i området omkring Ingrid Jespersens Gymnasieskole, ved at lave fortovsudvidelser og omdannelse af pladserne.

Cykelgadeløsning: Der etableres flexzoner, hvilket øger fleksibiliteten.

GADENS EGENART:

Begge løsninger: Begge forslag giver mulighed for at styrke identiteten på den østlige strækning ved at binde Nordre Frihavsgade bedre sammen på tværs af Strandboulevarden.

Cykelgadeløsning: Cykelgaden og de foreslåede udvidelser af fortove med beplantning vil styrke Nordre Frihavsgades identitet og forstærke 'Pariserstemningen' og rollen som 'Lillebror' til Østerbrogade med små butikker, som i højere grad vil



kunne bemærkes og opleves ved det lave hastighedsniveau, som cykelgaden medfører. Hævede flader og fortovsudvidelser ved skolen og pladserne vil medvirke til at understrege gadens knækkede forløb og karrestruktur. Den blandede trafik med større prioritet for cyklister og lav hastighed vil skabe optimale betingelser for at styrke liv og variation og reducere de ulemper, som opleves af cyklisterne i dag.

Strøggadeløsning: Strøggaden og de foreslåede udvidelser af fortove med beplantning vil løfte Nordre Frihavsgade. Dog hænger forskudte kørebaneforløb og skråparkering ikke naturligt sammen med gadens funktion og oplevelse som strøggade. Den blandede trafik med lav hastighed giver et godt udgangspunkt for mere liv og variation og reducerer nogle af de ulemper, som opleves i dag.

HANDEL:

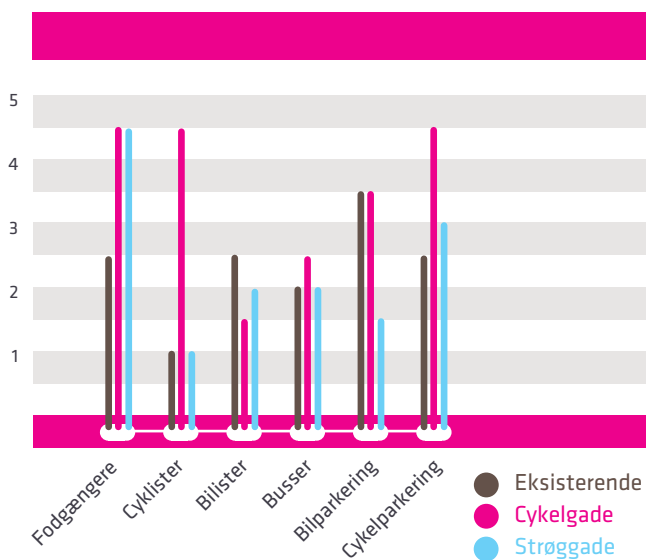
Cykelgadeløsning: Udeservering og butiksudstillinger får bedre muligheder gennem fortovsudvidelser og –sanering, flexzoner samt omdannelse af pladserne. Parkeringen i gaden opretholdes med det nuværende antal pladser i de foreslåede flexzoner til gavn for handelslivet i forhold til at betjene kunder samt ift. varelevering.

Strøggadeløsning: Udeservering og butiksudstillinger understøttes gennem fortovsudvidelser og omdannelse af pladserne. Parkeringen i gaden reduceres imidlertid meget i forslaget, hvilket ikke tilgodeser handelslivets mulighed for at betjene kunder og varelevering i samme grad som cykelgaden.

RENHOLD:

Begge løsninger: Ved pladser og fortovsudvidelser placeres tilstrækkeligt med affaldskurve.

TRAFIK



FODGÆNGERE:

Begge løsninger: I begge løsninger forbedres fodgængerens fremkommelighed på langs og på tværs af gaden. Krydsningsmuligheder styrkes ved lav fart og fortovsudvidelser, hvilket tilgodeser mere spredt krydsning for fodgængerne på Nordre Frihavsgade.

Cykelgadeløsning: Tiltagene i denne løsning er foruden fortovsudvidelser en sanering af belægning og inventar samt flexzone langs fortovet.

Strøggadeløsning: Tiltagene i denne løsning er fortovsudvidelser og forskudte kørebaner.

CYKLISTER:

Cykelgadeløsning: Cykelfremkommelighed og -sikkerhed prioriteres højt med cykelgadeløsningen. Den blandede trafik med parkering, busser og biler får bedre mulighed for at blive afviklet med lav fart og mindre risiko for potentielle konflikter/uheld. Dette tilgodeser den forventede vækst i cykeltrafikken bl.a. grundet den styrkede adgang til havnen (tunnel under banen).

Strøggadeløsning: Cykelfremkommelighed og -sikkerhed prioriteres kun marginalt med strøggadeløsningen. Den blandede trafik med parkering, busser og biler får lidt bedre mulighed for at blive afviklet med lav fart og mindre risiko for potentielle konflikter/uheld. Skråparkeringen, forskudte kørebaner og prioriteringen af biltrafikken kan dog øge cyklisternes utryghed. Dette tilgodeser kun i mindre grad den forventede vækst i cykeltrafikken bl.a. grundet den styrkede adgang til havnen (tunnel under banen).

BILISTER:

Cykelgadeløsning: Biltrafikken fartsdæmpes til 20 km/t på hele strækningen med hævede flader og skiltning. Forslaget kan medvirke til at mindske antallet af gennemkørende bilister vha. fartsdæmpningen. Nordre Frihavsgade vil forblive åben for biltrafik, som tilpasses bymiljøet. En evt. reduktion i gennemkørende trafik (op til 30 % af biltrafikken) forventes overflyttet til Classensgade, Århusgade og Strandboulevarden samt til grønne, miljøvenlige transportformer (gang og kollektiv transport).





SAMLET KONKLUSION

Forvaltningen vurderer, at cykelgadeløsningen bedst imødekommer de lokale ønsker og behov for Fremtidens Nordre Frihavnsgade, som omverdensinddragelsen har afdækket.

Løsningen sikrer en fastholdelse af bilparkering og kørsel i begge retninger med en efterspurgt hastighedsbegrænsning, hvor cyklisterne prioriteres på kørebanen. Der bliver mulighed for øget byliv med fortovsudvidelser, samtidig med at tilgængeligheden på fortove forbedres ved at flytte cykelparkeringspladser ud i flexzonen. Derudover får eleverne fra Ingrid Jespersens Gymnasieskole får et allokeret byrum.

Flexzonens fleksibilitet gør det muligt fremadrettet at tilpasse Nordre Frihavnsgade til nye behov. På nuværende tidspunkt kan flexzonen håndtere træer, varelevering, cykel- og bilparkering samt butiksudstillinger, udeservering eller deciderede markedsdage.

Cykelgadeløsningen vil understøtte Nordre Frihavnsgades egenart med det unikke butiksliv og "Pariserstemning", samtidig med at en stor del af omverdenens ønsker for fremtiden opfyldes.

Strøggadeløsning: Samme effekt som cykelgadeløsningen – dog med en fartgrænse på 30 km/t, og den gennemkørende trafik reguleres kun gennem fartdæmpningen. Det forventes ikke, at bilister med denne løsning overflyttes til cykling, idet forholdene for cyklister ikke forbedres betydeligt.

BUSSER:

Begge løsninger: Buslinje 3A spiller fortsat en vigtig rolle for Nordre Frihavnsgade og for Bynet 2019, som planlægges, når Metro Cityringen åbner. For begge løsninger gælder det, at bussernes regularitet forbedres, som følge af sammenlægningen af stoppestederne ved Hobrogade og Strandboulevarden til Melchiors Plads (op til 20 sek. kan spares i rejsetid pr. bus). Herudover kan 3As rejsetid optimeres i krydset ved Østbanegade.

Cykelgadeløsning: Forslaget vil som minimum fastholde den nuværende rejsehastighed.

Strøggadeløsning: Forslaget vil formentlig kunne fastholde den nuværende rejsehastighed. Skråparkeringen er dog ikke en optimal løsning ift. bustrafikken.

BILPARKERING:

Cykelgadeløsning: Samlet set fastholdes det nuværende antal parkeringspladser på strækningen (i alt 158 pladser). I dagtimerne reduceres kundeparkering og varelevering med 15 pladser, som foreslås konverteret til flexparkering (dvs. cykelparkering i dagtimerne). Forslaget giver dog tilstrækkelige parkeringsmuligheder med de foreslåede flexzoner.

Strøggadeløsning: Op til 92 parkeringspladser forventes nedlagt til fordel for cykelparkering, byrum og beplantning.

Dette vurderes i underkanten ift. det aktuelle behov på Nordre Frihavnsgade. Såfremt fortovene reduceres lokalt med 1 m ved skråparkeringslommerne, vil det være muligt at bevare flere pladser, dog ikke i samme grad som cykelgadeløsningen.

CYKELPARKERING:

Cykelgadeløsning: Der tilvejebringes ca. 150 cykelparkeringspladser ekstra i dagtimerne gennem udvidelse af flexparkeringsordningen og op til 200 permanente cykelparkeringspladser, som placeres i flexzonen samt på fortovsudvidelse og pladser. Sidstnævnte i det omfang det kan forenes med muligheder for ophold, byliv samt leg og aktivitet. Herved tilgodeser forslaget i høj grad det aktuelle cykelparkeringsbehov i Nordre Frihavnsgade.

Strøggadeløsning: Der tilvejebringes ca. 200 cykelparkeringspladser, som kan placeres ved fortovsudvidelser. Derved kan forslaget kun i nogen omfang tilgodes det aktuelle cykelparkeringsbehov.

TRAFIKSTØJ:

Begge løsninger: I begge løsninger vil lavere fart, mindre gennemkørende trafik og støjdæmpende belægning ved pladserne mindske trafikstøj og oplevede støjgener for beboere.

PLADSERNE PÅ NORDRE FRIHAVNSGADE



De to pladser, Melchiors Plads og Victor Borges Plads, betragtes af mange, der færdes jævnlige på Nordre Frihavnsvej, som to tiltrængte heller på gadens lange og til tider hektiske stræk. Dette idéoplæg kommer fortrinsvis med bud på gadens udformning, men da mange har bemærket pladsernes udtalte betydning for gadens rum, indgår disse også i undersøgelsen af, hvad Nordre Frihavnsvej kan indeholde i fremtiden. Forvaltningen vurderer, at Melchiors Plads har det største uudnyttede bylivspotentiale i Fremtidens Nordre Frihavnsvej.

MELCHIORS PLADS

Melchiors Plads betegnes af de fleste som en plads med uudnyttet potentiale. Der er træer, bænke, et toilet og en forhøjning til vand – men udeserveringen er det eneste, der virkelig bliver rost. Få lokale sidder ofte på bænkerne, hvor de selv har fået opsat borde og medbringer parasoller til dagens øl, men ikke alle naboerne kan se charmen i denne form for byliv.

Generelt går ønskerne på at skabe rammerne for noget mere byliv til alle aldersgrupper og alle typer af mennesker. Gymnasieeleverne vil gerne have et sted, hvor de har lyst til at hænge ud om eftermiddagen, børnene ønsker en legeplads med mulighed for at købe slik og fodre dyr. Alle ønsker flere træer og en mere aktiv plads, hvor der foruden muligheder for ophold også er

markedsdage, musikarrangementer eller andre skiftende aktiviteter, der kan lokke folk ned i denne lidt mere stille del af Nordre Frihavnsvej. Enkelte skolebørn har foruden legeredskaber og dyr foreslået, at der anlægges nyttehaver.

Der er potentiale for en æstetisk plads med endnu mere grønt, der samtidig har gode forhold for udeservering og plads til leg. Træerne må gerne understøtte oasen, som en form for afskærmning fra gadens trafik. Flere har desuden foreslået en særlig belysning eller flere farver for at gøre pladsen unik og stemningsfyldt.

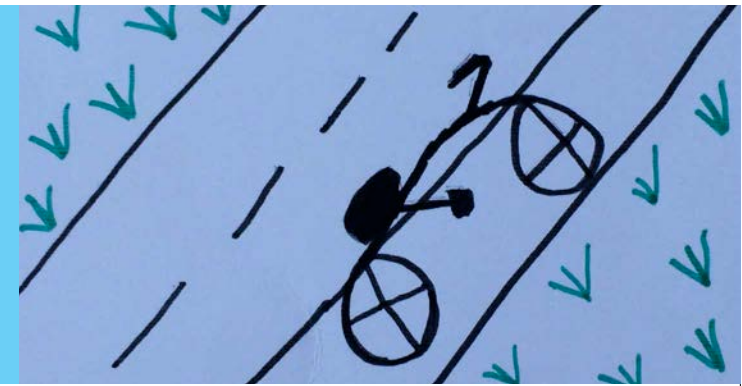
VICTOR BORGES PLADS

De fleste betegner pladsen som hyggelig, selvom den ikke opleves som helt så velfungerende som fx Bopa Plads, der nævnes som et godt eksempel på et attraktivt byrum. En af udfordringerne er, at en del af dem, der bruger pladsen til ophold eller som fodgænger, generes af krydsende cyklister, der tager en smutvej over pladsen.

Victor Borges Plads fik sit navn i 2002, men mange savner pladsens "lokale" navn Hjerterpladsen og irriteres af statuen af Victor Borge, der endnu ikke er annekteret af lokalsamfundet. Mange er glade for den tiltagende udeservering, der finder sted på pladsens nordside. De adspurgte mener, at restauranterne bidrager positivt til det sparsomme liv på pladsen. Bænken rundt om træet er ligeledes populær, hvorimod den nuværende beplantning langs stålhegn opleves som ucharmerende, ligesom der er delte meninger om bustoppestedets placering i udkanten af pladsen mod Nordre Frihavnsvej.

Der er udtalte ønsker om, at Victor Borges Plads i fremtiden officielt får sit kaldenavn Hjerterpladsen. Det er også håbet, at de tiltag, der måtte komme, kan generere mere liv og udnytte det potentiale, mange ser i pladsen i kraft af dens centrale placering på Nordre Frihavnsvej. Pladsen skal fortsat fungere som helle for forbipasserende og skabe gode rammer for både ophold, byliv og udeservering. Der er et yderligere ønske om flere træer på og omkring pladsen, selvom en enkelt gerne vil have lavere træer end i dag. Derudover er der et udtrykt ønske om adskillelse af trafikanterne på pladsen.

ALTERNATIVE LØSNINGSFORSLAG



Forvaltningen har i forbindelse med udarbejdelsen af nærværende idéoplæg undersøgt en række alternative løsningsforslag for Fremtidens Nordre Frihavsgade. Idéerne er opstået i omverdensinddragelsen, men er ikke blevet vurderet egnet som potentielle løsningsforslag og er derfor ikke medtaget i dette idéoplæg.

Forvaltningen har afholdt en intern tværfaglig workshop som et led i vurderingen af løsningsforslagenes konsekvenser, ligesom der er afholdt møder med Økonomiforvaltningen, Movia og Politiet. Følgegruppen og styregruppen har desuden givet forvaltningen mandat til ikke at beskrive disse løsningsforslag i forbindelse med budgetforhandlingerne.

CYKELSTI

Mange har i løbet af omverdensinddragelsens aktiviteter udtrykt ønske om cykelstier, idet den største udfordring på Nordre Frihavsgade i dag er den oplevede tryghed for cyklister. Under omverdensinddragelsen kunne besøgende i dialogbutikken stemme på cykelstier, som noget man ønskede bevaret eller mere eller mindre af. Det galdt også 39 andre elementer fra gaden. Cykelsti blev en klar vinder af ønsker til udbredelse, men det var fx ikke muligt at vælge cykelgade, da det ikke er et eksisterende element i gaden.

Bredden på Nordre Frihavsgade begrænser dog muligheden for en fremtidig indretning med cykelsti. Den undersøgte løsning ville medføre nedlæggelse af over halvdelen af den eksisterende

parkering, ligesom fortovsbredden skulle mindskes, hvilket vil forringe muligheden for byliv, og tilgængeligheden for gadens fodgængere vil blive forværret. Løsningen vil godt nok sikre en cykelsti, men en smal cykelsti, hvor der er risiko for, at cyklisterne alligevel vælger kørebanen for at kunne komme hurtigt frem.

Forvaltningens vurdering af cykelstiløsningen er derfor, at det vil forringe forholdene for stort set alle gadens trafikanter, og gadens egenart vil blive forringet. Ydermere er løsningen omkostningstung. Følgegruppen understregede, at de ikke ser en grund til at præsentere dette forslag for politikerne.

ENSRETNING

Flere deltagere har igennem processen foreslået at ensrette Fremtidens Nordre Frihavsgade for på den måde at bibeholde biltrafikken om end mindske antallet af biler og dermed skabe plads til cyklister og byliv.

Løsningen gav gode muligheder for skråparkering og en fleksibel udnyttelse af det ekstra vejareal. Udfordringerne ved

at ensrette gaden er løsningens konsekvenser for områdets trafikafvikling generelt, idet modstrømstrafikken skal ledes ad andre veje. Dette gælder også buslinje 3A, hvilket Movia og Økonomiforvaltningen vurderer vil være en kraftig forringelse af den kollektive trafikbetjening af Nordre Frihavsgade til gene for buspassagererne og de lokale beboere. Løsningen vil derfor kræve en modstrømsbusbane, hvilket også er blevet undersøgt.

En modstrømsbus- og cykelbane i den vestlige ende mod Trianglen vil gøre gaden forvirrende og uoverskuelig for trafikanter. Derudover vil løsningen betyde, at biler ledes ned i de mere stille sidegader, herunder Randersgade, der er en skolevej. Det finder forvaltningen ikke hensigtsmæssigt. Ydermere medfører en modstrømsbusbane, at der ikke bliver et fleksibelt areal, som oprindeligt var formålet med en ensretning.

Forvaltningen vurderer derfor ikke, at en ensretning af Nordre Frihavsgade er en god løsning for gaden.

GÅGADE

En del deltagere har haft et ønske om, at Fremtidens Nordre Frihavsgade skal være helt uden biltrafik.

Forvaltningen har ikke undersøgt denne mulighed nærmere ud fra en anerkendelse af, at især de erhvervsdrivende har understreget en frygt for gadens fremtid, hvis biltrafikken mindskes eller ligefrem fjernes. Alle er enige om at understøtte de små erhvervsdrivende, da de i høj grad er en del af gadens kvaliteter og identitet. Da en så drastisk ændring også vil ændre gadens egenart, har forvaltningen ikke vurderet denne løsning som et muligt alternativ.

OMVERDENSINDDRAGELSE INTERESSENTERNES HOLDNINGER



Følgende er en beskrivelse af de forskellige interessenters holdning til Fremtidens Nordre Frihavsgade, som har dannet udgangspunkt for de tre gennemgående temaer, der har været afgørende for de præsenterede løsningsforslag.

BRUGERNE AF GADEN

Der er i projektet ikke skelnet mellem beboere og brugere af gaden. Generelt oplever denne gruppe gaden som attraktiv på grund af den gode stemning, varierede små butikker og bylivet. Gruppen har dog opfattelsen af, at bylivet ebber ud omkring Melchior's Plads og ned mod Østbanegade. Den største udfordring er bilernes hastighed og den utryghed, der opleves, når man cykler på Nordre Frihavsgade. Flere forsøger helt at undgå at cykle i gaden især i følgeskab med børn. Varelevering i anden position giver kaotiske situationer, og mange ser cykelstier som den mest oplagte løsning. Krydsning af gaden til fods opleves også som en udfordring, da bilisterne ikke respekterer fodgængerfeltet uden lysregulering. Flere oplever udfordringer i forhold til tilgængelighed på fortovet, hvor skilte, cykler og elever ved Ingrid Jespersens Gymnasieskole gør det svært at være fodgænger – ikke mindst med barnevogn eller rollator. Beboere i nørområdet efterspørger flere langtidsparkeringspladser, mens flere brugere understreger den gode busforbindelse i gaden. Derudover er varelevering, cigaretskodder og hundeefterladenskaber blevet problematiseret med et ønske om flere skralde-spande, ligesom der er et stort ønske om mere grønt i gaden.

Det er altafgørende for brugerne af gaden, at erhvervslivet understøttes, da butikkerne er en vigtig kilde til gadens liv og stemning. Derfor understreger nogle, at der ikke må ske drastiske ændringer – andre mener, at bylivet godt kan bibeholdes og muligvis styrkes med mindre biltrafik.

ERHVERVSDRIVENDE

De erhvervsdrivende understregede den gode og travle stemning i gaden. Dette kendetegnes blandt andet ved de mange små selvstændige erhvervsdrivende, der kender nabobutikken og gerne hjælper hinanden, selvom mange ikke er organiseret i handelsstandsforeningen. Der er et entydigt ønske om at øge livet i den stille ende, da det er særligt udfordrende at have adresse der. I forhold til trafikken er der enighed om at sænke hastigheden, men når det kommer til mængden af trafik, deler de erhvervsdrivende sig i to lejre. En del ønsker at understøtte biltrafikken så meget som muligt, da de har en del kunder i bil og derfor et stort behov for korttidsparkering (evt. i et underjordisk parkeringsanlæg). Den anden gruppe ønsker at mindske biltrafikken for at få endnu mere liv på fortovet og gøre plads til de mange cyklister. På tværs af disse holdninger har flere

foreslået at holde markedsdage et par gange om året, hvor gaden lukkes helt for trafik, så alle kan rykke ud i gaden med en bod. Workshopen endte med et stort ønske om at genetablere deres egen handelsstandsforening, og en del af deltagerne var åbne over for en undersøgelse af, hvordan deres kunder transporterer sig selv.

BØRN OG UNGE

Børnene, der har deltaget i projektet, har især ønsket sig en legeplads og dyr på Melchior's Plads eller i gaden generelt. Tegningerne udtrykker et generelt ønske om øget aktivitet, uanset om det er en parkourbane, et klatrestativ eller en gyngesving. De vil gerne have flere farver, mulighed for at købe slik og lege med dyr, som fx kunne være kaniner i bur. Mange børn har i det hele taget tegnet dyr. Børnene har også tegnet bænke til de ældre, mad til hunde og toiletter. Enkelte har desuden tegnet en cykelsti på deres tegning. Foruden skoleprojektet er der i alt lavet 200 tegninger i dialogbutikken, der udover utydelige kruseduller illustrerer emnerne: det grønne og byliv, fodgængere, trafik, cyklister og udeservering.

De unge 1. g'ere på Ingrid Jespersens Gymnasieskole havde hæftet sig ved den udprægede støj i gaden og havde derfor foreslået at begrænse biltrafikken i gaden. Løsningerne var lavet til tre forskellige strækninger og varierede fra en cykelgade med nedsat hastighed, ensretning af gaden til en bro hen over Strandboulevarden for at forbinde de to ender og samtidig skabe et nyt byrum i højden. Den sidste strækning ned til Østbanegade omdannes til en gågade med træer og lanterner. På Melchior Plads var der forslag til et særligt siddemøbel for unge og et springvand, der kan bruges til skøjtebane om vinteren. Der var stort fokus på bæredygtige løsninger, så belysningen skal drives af små vindmøller, mens grønne tage og belægningen på fortov og vejbaner skal afhjælpe vandet fra skybrud og dæmpe støjen.

To sjetteklasser har desuden lavet modeller og beskrevet Fremtidens Nordre Frihavnsgade. De har arbejdet med alt fra en tunnel til biler og busser under gaden, underjordisk parkering til brug af en fleksibel zone, der muliggør cykelsti i dagstimerne, mens der er parkering i aften og nattetimerne. Nogle har lavet fodgængerovergange på hver side af Netto og ved Ingrid Jespersens Gymnasieskole, mens andre har adskilt cyklister fra ophold på pladserne.

ORGANISEREDE INTERESSETER OG FØLGEGRUPPEN

Under en workshop for skolebestyrelsen på Heibergskole gik det op for deltagerne, at de på trods af deres fælles udgangspunkt og fokus ikke havde en fælles holdning til spørgsmålet om trafik – nogle så gerne en reduktion af biltrafikken, mens andre understregede vigtigheden af at bevare trafikken, som den er i dag. Derudover problematiserede de især muligheden

for at krydse gaden, varelevering og hastigheden på biler.

Følgegruppen, der har fulgt processen og løbende kommet med input, har talt om cykelstier og shared space for at finde gode løsninger til de trafikale udfordringer, der er på gaden i dag. Selvom opfattelsen er, at den lidt kaotiske tilstand generelt medfører, at folk tager hensyn til hinanden, så opleves bilernes hastighed som for høj. Der er ligeledes udfordringer med tilgængeligheden på fortovet, hvor der blandt andet er en udfordring med efterladte cykler. Derudover har følgegruppen udtrykt ønske om støjreducerende asfalt i gaden.

Den særlige belægning ved Victor Borges Plads fungerer ifølge nogle dårligt og bør derfor ikke udbredes yderligere. Flexcykel-parkeringen er en succes foran Ingrid Jespersens Gymnasieskole og foreslås derfor udbredt ved både Brugsen og Netto, hvor behovet for cykelparkering er presserende.

På det afsluttende følgegruppemøde, var der enighed blandt medlemmerne om, at den bedste løsning er at ændre Nordre Frihavnsgade til en cykelgade med kørsel tilladt. Årsagen er, at denne løsning nedlægger færrest parkeringspladser, øger trygheden for cyklisterne i gaden, samtidig med at fortovene bliver forbeholdt fodgængerne, idet der etableres yderligere cykelparkering og anlægges et areal til skoleeleverne foran Ingrid Jespersens Gymnasieskole.



METODER OMVERDENSINDDRAGELSE



Følgende er en beskrivelse af de anvendte metoder til den omfattende omverdensinddragelse

FAGLIGE REGISTRERINGER

Starten på projektet blev indledt ved, at forvaltningen udførte en arkitektonisk egenartsanalyse, en byrumsanalyse og en antropologisk analyse af Nordre Frihavsgade. Den arkitektoniske egenartsanalyse udføres ved en gennemgang af gaden, hvor de eksisterende forhold registreres. Registreringerne suppleres i egenartsanalysen med faktuelle oplysninger om alt fra historik til øvrige planer for området. Byrumsanalysen udarbejdes ud fra et værktøj, der fokuserer på forskellige emner som tilgængelighed, byliv og tryghed. Den antropologiske analyse er udarbejdet på baggrund af 92 interviews med beboere, brugere og erhvervsdrivende i Nordre Frihavsgade. Disse faglige registreringer blev brugt som forberedelse til den øvrige omverdensinddragelse og som baggrundsviden i analysefasen.

FØLGEGRUPPE

Igennem hele processen har en følgegruppe fulgt udviklingen og løbende givet deres holdninger til kende i fire afholdte møder, som også indeholdt en workshop. Følgegruppen bestod af følgende organiserede interessenter: Østerbro Lokaludvalg, Østerbro Handelsstandsforening, Fodgængerforbundet, Cyklistforbundet, Ældrerådet, FDM samt rektor fra Ingrid Jespersens Gymnasieskole, der er placeret på Nordre Frihavsgade.

DIALOGBUTIK

Fra den 21. marts til den 21. maj 2015 fungerede en container på Victor Borgers Plads som dialogbutik for forbipasserende. Dialogbutikken var bemandet i åbningstiderne, der på mandage og tirsdage var fra kl. 15-17, onsdage og torsdage fra kl. 10-12 og lørdage fra kl. 10-14, dog med undtagelse af helligdage i perioden. De ca. 2100 besøgende i dialogbutikken har benyttet forskellige metoder til at give deres holdninger til kende. På en planche med billeder af de eksisterende elementer i gaden kunne besøgende stemme på de tre vigtigste ting at bevare og tre ting, man ønskede ændret ved et plus eller minus. Børnene kunne tegne tegninger, hvis de ikke selv stemte eller satte klistermærker med idéer på et stort oversigtskort uden på containeren. Foruden muligheden for en dialog med medarbejderne, har flere besøgende udfyldt et kommentarkort med enten specifikke geografiske kommentarer til gaden eller ønsker af mere generel karakter. Der er også formuleret såkaldte valgplakater med holdninger, som har hængt synligt uden for containeren i åbningstiden.

LØRDAGSEVENT

Lørdag den 25. april blev dialogbutikken udvidet til hele pladsen. Her blev projektets slogan "Sæt ord på gaden" brugt i bogstaveligste forstand med et rimeværksted og tegneværksted, ligesom der blev produceret flere valgplakater og kommentarkort. Som opsamling på dagen satte Per Vers ord på dagen med en rap på baggrund af de mange input. Der var ca. 550 deltagere på dagen, disse er inkluderet i de 2100 besøgende i dialogbutikken.

WORKSHOP FOR DE ERHVERVSDRIVENDE OG 60+

Der blev afholdt halvanden times workshop for de erhvervsdrivende i Nordre Frihavsgade, hvor 21 deltog. Forvaltningen delte personligt en invitation ud til de erhvervsdrivende i stueetagen, mens de liberale erhverv fik invitationen omdelt med bud. De ældre på 60+ blev inviteret til en to timers workshop, hvilket blev annonceret i lokalavisen, i dialogbutikken og hos Nabo Østerbro, der er et værested for ældre i lokalområdet. 8 deltog i denne workshop. På begge workshops vendte deltagerne gadens værdier, hvorefter de tegnede udfordringer og ønsker til gaden ind på store kort.

SKOLEINDDRAGELSE

En privatskole har adresse på Nordre Frihavsgade, mens 3 folkeskoler ligger i distriktet. Alle fire skoler blev opfordret til at bruge projektet i deres undervisning i foråret 2015. Forvaltningen holdt en times oplæg om byudvikling for en gymnasieklasse på Ingrid Jespersens Gymnasieskole. Eleverne lavede i løbet af deres temaugede modeller og synopses om Fremtidens Nordre Frihavsgade. Modellerne blev præsenteret for forvaltningen og efterfølgende udstillet i dialogbutikken. Derudover har forvaltningen modtaget mails med beskrivelser af to sjetteklassers projekter for gaden samt en valgfags elev fra ottende klasse. På Skolen ved Strandboulevarden tegnede to børnehavklasser og en første klasse deres forslag til Melchior's Plads efter et oplæg om byudvikling fra forvaltningen. På Heibergskolen deltog skolebestyrelsen i en times workshop afholdt af forvaltningen.

TEMAVANDRING

Forvaltningen havde planlagt tre temavandringer med fokus på henholdsvis tilgængelighed, trafik og byrum. Temavandringerne blev annonceret til en lørdag fra 10-12, en tirsdag fra 17-19 og en torsdag fra 10-12. Man skulle tilmelde sig, hvilket gjorde forvaltningen i stand til at aflyse de to første vandring på grund af for få tilmeldinger. Torsdag den 21. maj gennemførtes en temavandring med 3 deltagere.

DIGITAL INDDRAGELSE

I hele projektperioden har der været mulighed for at følge udviklingen samt at blive orienteret om aktiviteter på Facebooksiden "Fremtidens Nordre Frihavsgade". Det blev i alt til 709 "likes", mens rækkevidden har været noget større gennem brug af annoncering. Der har været tre opslag på siden om ugen i de to måneder, hvor omverdensinddragelsen blev gennemført. Igennem hele perioden har der været en god stemning på siden.

Sideløbende kørte en konkurrence på Instagram, hvor man med #nordrefrihavsgade og #sætordpågaden ved posting af billeder fra gaden eller med inspiration fra andre steder kunne vinde biografbilletter. Instagramkontoen har fået 102 følgere i projektperioden, og i alt 116 billeder er indgået i konkurrencerne. Det er især børn og unge, der har deltaget i konkurrencen på Instagram.

Projektet har haft en side på portalen "Bliv Hørt" og har derudover modtaget mails i en postkasse. Der er i alt modtaget 40 henvendelser.

HØRING

Nærværende idéoplæg har ikke været i en egentlig høring, idet løsningsforslagene er udarbejdet på baggrund af en omfattende omverdensinddragelse. Følgegruppen er dog blevet præsenteret for forslagene i slutningen af juni og blev i samme forbindelse opfordret til at sende deres holdninger til idéoplægget, hvilke vedhæftes som bilag til budgetnotatet.



DELOPSAMLINGER OMVERDENSINDDRAGELSEN

Der er løbende blevet samlet op på de forskellige aktiviteter i den omfattende omverdensinddragelse for Fremtidens Nordre Frihavsgade. Disse dokumenter vedhæftes ikke som bilag, men kan rekvireres.

Følgende dokumenter findes:

- Opsamling på omverdensinddragelse (dialogbutik og digitale medier) ved 2+1
- Opsamling fra workshop for de erhvervsdrivende
- Opsamling fra workshop for 60+
- Opsamling fra workshop for skolebestyrelsen på Heibergskolen
- Opsamling fra workshop for følgegruppen
- Opsamling fra temavandring
- Høringssvar fra postkasse og Bliv Hørt
- Høringssvar fra Lokalrådet på Østerbro
- Opsamling på skoleprojekterne



**FREMTIDENS
NORDRE FRIHAVNSGADE**
- Et idéoplæg

Idéoplægget er udarbejdet af
Teknik- og Miljøforvaltningen, Byens Fysik
Center for Nye Anlægsprojekter
Udvikling af anlægsprojekter

Design: TMF Grafisk Design
Foto: ViaTrafik, 2plus1 og Københavns Kommune

København 2015





Bilag 2. Opsamling på omverdensinddragelse og baggrund for den anbefalede løsning

31. juli 2015

Evaluerings af omverdensinddragelse

Hovedparten af borgernes ønsker sigter mod at gøre en god gade bedre ved at styrke den særlige lokale stemning på Nordre Frihavsgade, som opfattes mindre hektisk end Østerbrogade.

Omverdensinddragelsen har vist en klar tendens, idet borgernes interesser for en sanering falder indenfor følgende tre temaer:

- Trafik
- Tilgængelighed
- Byrum

Der efterspørges bedre forhold og sikkerhed for cyklisterne samt bedre tilgængelighed for fodgængerne på fortovene. Byrums- og bylivskvaliteterne vægtes ligeledes højt, og der efterspørges mere begrønning og flere opholdsmuligheder. Det er et udtalt ønske, at Nordre Frihavsgade i fremtiden vil kunne tiltrække aktiviteter, der åbner op for en øget anvendelse af gaden. Eksempelvis i form af markedsdage, musik og aktiviteter for børn og unge.

Det er overvejende borgernes holdning, at biltrafikken fylder for meget. Ønsket er, at de negative gener fra biltrafikken nedbringes, og at biltrafikken underordnes byrums-kvaliteter og tilgængelighed. Det skal dog ske med hensyntagen til, at gaden fortsat skal være åben for biler.

Anbefaling af løsning

På baggrund af omverdensinddragelsen har Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejdet et idéoplæg, der beskriver to scenarier for en helhedsorienteret renovering af Nordre Frihavsgade. Idéoplægget ”Fremtidens Nordre Frihavsgade” er vedlagt som bilag.

De to scenarier er:

1. Nordre Frihavsgade som cykelgade med en smal vejprofil, bred parkerings/fleksibelzone i hver side, fastholdelse af fortovsbredder, antallet af bilparkeringspladser fastholdes på det nuværende niveau, nedsættelse af hastigheden til 20 km/t og tilførsel af 200 ekstra cykelparkeringspladser. Herudover kan det prioriteres at anvende 15 bilparkeringspladser til cykelparkering i dagtimerne, hvilket vil tilføre yderligere 150 cykelparkeringspladser. Den samlede anlægspris er 24,6 mio. kr.
2. Nordre Frihavsgade med en smal vejprofil, skråparkering skiftevis fra side til side, reduktion af antallet af bilparkeringspladser med 87, tilførsel af 200 ekstra cykelparkeringspladser og nedsættelse af hastigheden til 30 km/t. Den samlede anlægspris er 22,4 mio. kr.

Begge forslag kan kombineres med renoveringer af henholdsvis Melchiors Plads og Victors BORGES Plads. Anlægsprisen for hver af disse pladser er 6,3 mio. kr.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at løsningsforslag 1 samlet set rummer de bedste muligheder for at imødekomme borgernes ønsker til en renovering af Nordre Frihavnsgade. Nærmere beskrivelse af løsningsforslag 2 er fravalgt i dette budgetnotat, men fremgår af bilaget: ”Fremtidens Nordre Frihavnsgade – Idéoplæg”.

Begge løsningsforslag har været forelagt Københavns Politi, MOVIA, Økonomiforvaltningen og projektets følgegruppe: Østerbro Lokaludvalg, Østerbro Handelsforening, Ældrerådet, Dansk Cyklist Forbund (København afd.) Fodgængerforbundet og Ingrid Jespersens Gymnasieskole. Der har været bred enighed om at pege på løsningsforslag 1 som grundlag for en videre projektudvikling.

Udover de to beskrevne løsningsforslag har Teknik- og Miljøforvaltningen undersøgt en række andre løsningsforslag. Disse forslag er i dialog med ovenstående interessenter blevet fravalgt. Det drejer sig om ensretning af dele af gaden, etablering af smalle cykelstier og gågade på delstrækninger.