

BASARGRUNDEN

BYENS TORV

Basargrunden

Byens Torv



Basargrunden, Nørrebro - ca. 4200 m²



Den Røde Plads, Nørrebro - ca. samme størrelse byrum



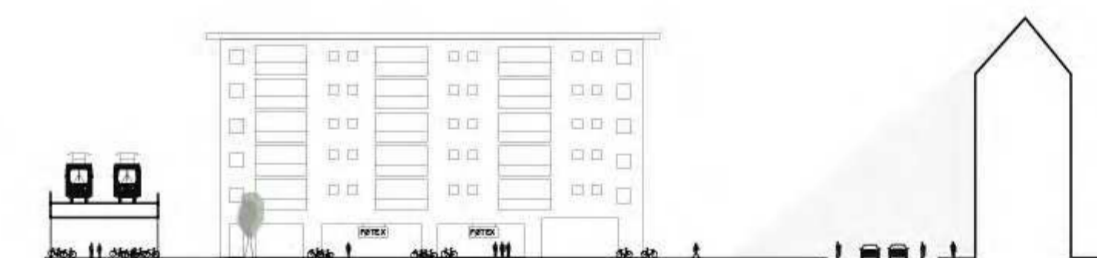
Eksisterende situation på Basargrunden



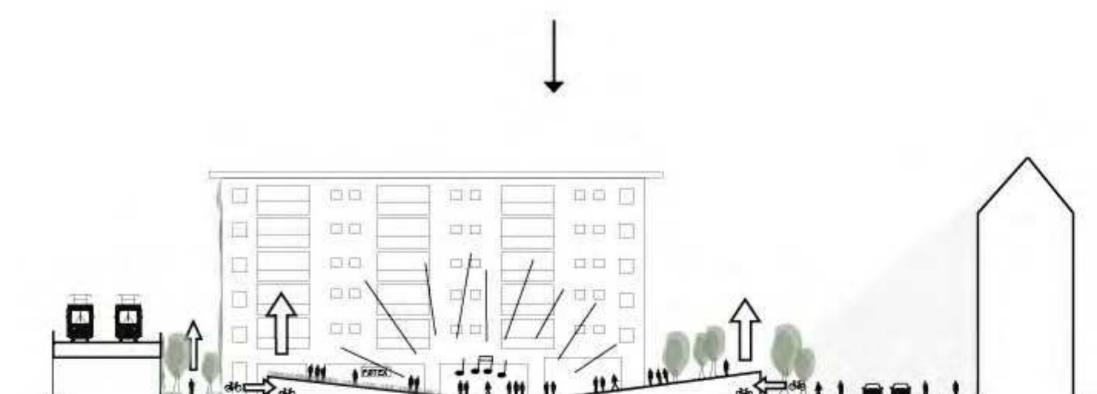
Ankomst til Basargrunden fra Borgmestervangen

Basargrunden ligger som en kile hvor Mimersgade og Nørrebrogade i dag løber sammen. I de seneste år har grunden fungeret som byggeplads til metrobyggeriet, der forventes færdigt i 2019. Ved metrobyggeriets færdiggørelse, etableringen af busgaden under højbanen, og nedlæggelsen af den del af Mimersgade, der løber langs pladsen, vil Basargrunden blive et af de største fritliggende byrums arealer i området - Og det har netop af den grund været et ønske fra mange borgere, at pladsen holdes fri og åben for at kunne rumme mange af de byfunktioner, der kræver mere plads (som fx loppemarkeder, madmarked og større kulturelle events).

Basargrundens centrale placering medfører, at det fremtidige flow af busser, biltrafik langs østsiden, de mange cyklister samt fodgængere vil få stor betydning for pladsens udformning og anvendelse, herunder også et øget behov for cykelparkering.



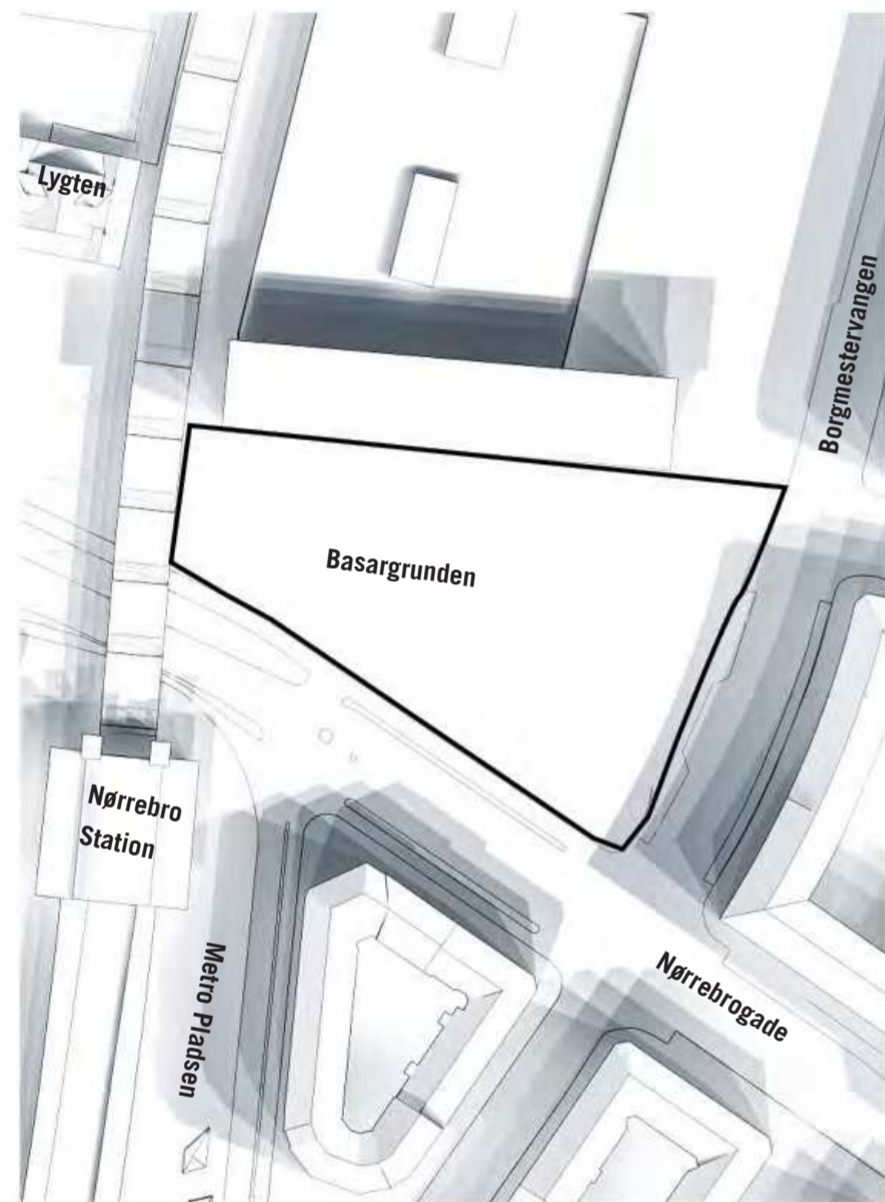
fra rodet trafikrum & byggeplads



til byens store grønne torv med kreativ cykel parkering

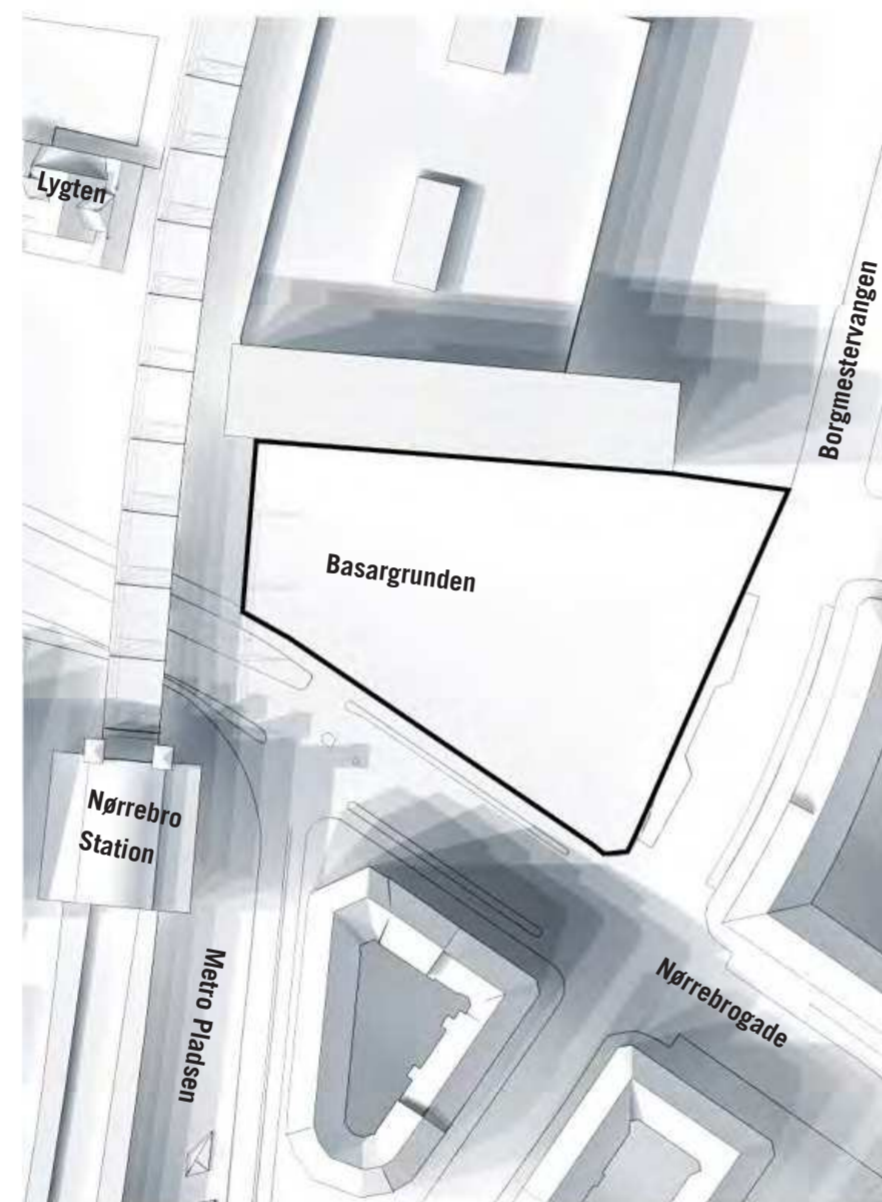
Byrumskvaliteter

skyggeanalyser for Basargrunden



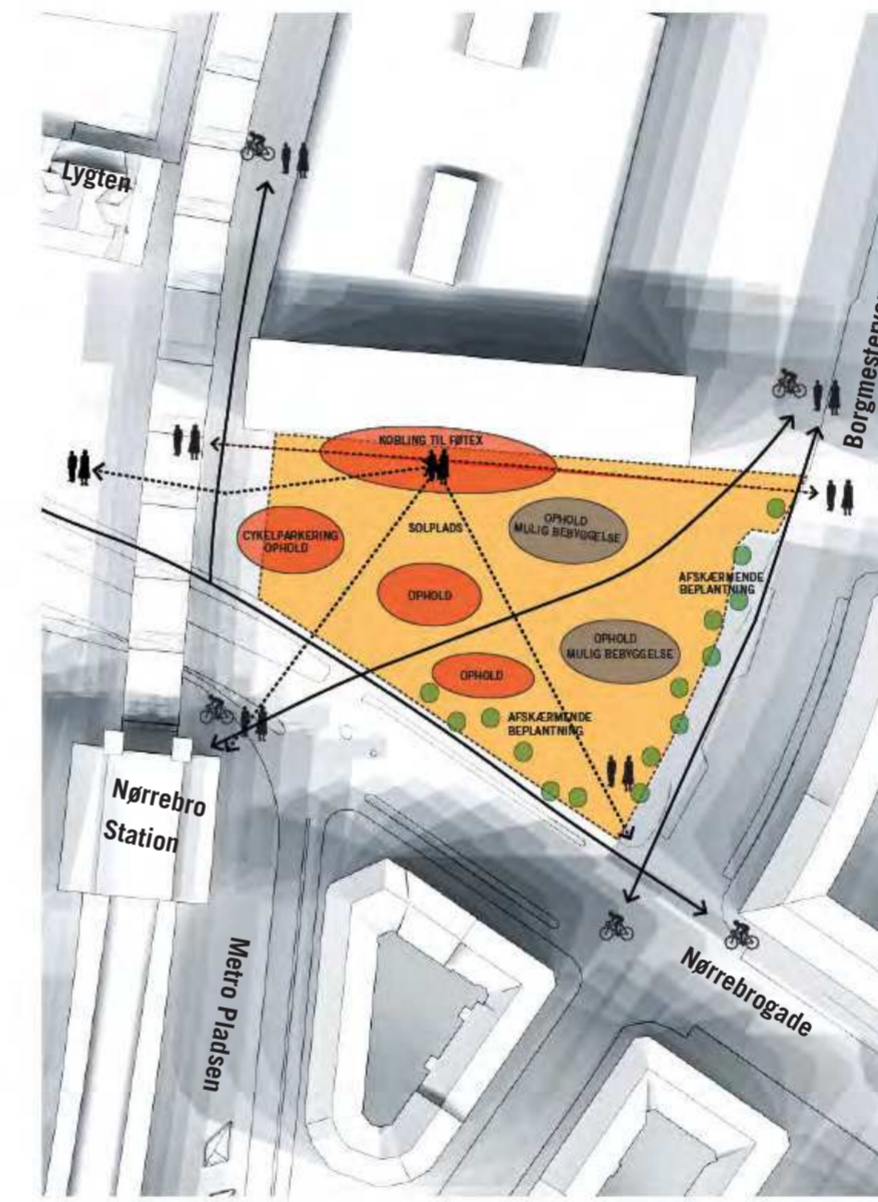
22 juni Formiddagsskygge
Tidsrum: kl 09-13

Basargrunden er fritlagt for høje nabobygninger mod øst, syd og vest og har derfor optimale lysforhold.



22 juni Eftermiddagsskygge
Tidsrum: kl 13-16

Basargrunden er fritlagt for høje nabobygninger mod øst, syd og vest og har derfor ligeledes optimale lysforhold om eftermiddagen.



Zoner

På grund af det store flow af bløde trafikanter over Basargrunden, vil de optimale opholdszoner være mellem disse flowlinjer. Den vestlige del af Basargrunden bør med sin nære afstand til stationen have kreativ cykelparkering indtænkt i designet. Den centrale del af pladsen bør fritholdes for at skabe plads til aktiviteter og events som markeder. Den østlige del af grunden er oplagt til både ophold og/eller mindre bebyggelse til marked / basar.



Program

Ophold & møde
Byens torv
Markedsplads / basar
Afskærmning mod trafik
Cykelparkering
Opbevaringsmulighed for marked-
stelte

Basargrunden

Ideskitser til Basargrunden



1. Bydelens torv med hældende flader til ophold og cykelparkering



2. Landskabstorvet med butikker og cykelparkering under 'bakkerne'



Reference på stor plads



Reference på stor plads



Reference på stor plads



Reference på stor plads

Der har blandt borgere og bruger af byrummene på Nørrebro og Nordvest, været et klart ønske om, at beholde Basargrunden, som det store åbne areal, byens torv. Det skal være stedet, hvor der er plads til loppemarked, basar eller større kulturelle events. Men den store åbne plads har også sin udfordringer: hvordan afskærmes der for trafikken, hvordan ledes de bløde trafikanter over pladsen, og hvordan sørger vi for, at det ikke bliver et stort rod af cykelparkering?

Der er vist 3 ideskitser, der kan løse disse problematikker og samtidig beholder følelsen og arealet af det store åbne torv i byen.

På grund af det store flow af bløde trafikanter over Basargrunden, vil de optimale opholdszoner være mellem disse flowlinjer.

Bydelens torv kan f.eks. have hældende flader mod midten af pladsen. Fladerne afskærmer fra den tunge trafik og kan samtidig bruges til at gemme cykelparkeringen under. Fladerne kan bruges til ophold af forskellig slags: på græsplænen, på trappen eller på tribunen og holder stadig pladsen fri til markedsdag om lørdagen, søndagskoncerten eller til en større byfest.

Samme løsning kan findes i et mere landskabeligt koncept, hvor byrummet nedskalleres af en serie af forskellige små bakker, som danner mulighed for ophold ovenpå som siddepladser til afslapning eller ved tribuner ved større events. Pladsen under bakkerne kan benyttes til butikker, cafeer og cykelparkering nær stationen.

I en tredje løsning ændres fladerne og bakkerne til overdækkede pavilloner, der kan bruges til cykelparkering, ophold, cafeer eller en mere permanent basar, som Basargrunden har været tidligere.



3. Overdækket torv med grønne svævende overdækninger

Basargrunden i dag

Fra byggeplads og rod



Basargrunden i fremtiden

Til byens åbne torv





LANGS HØJBANEN

DEN GRØNNE MULTIFUNKTIONELLE FORBINDELSE

Langs højbanen

Den grønne multifunktionelle forbindelse



Området langs højbanen



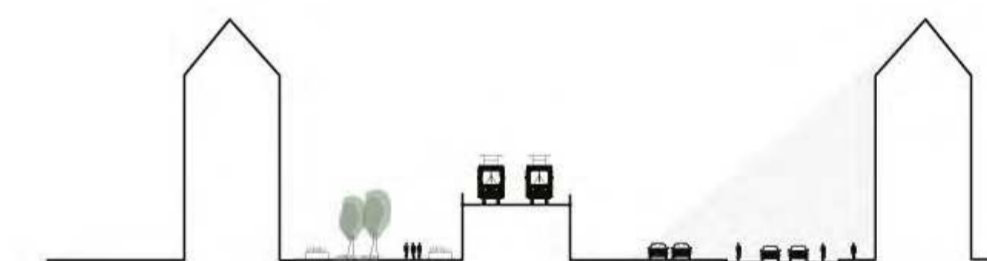
Midlertidig containerby, 'Linjen', på den vestlige side af højbanen



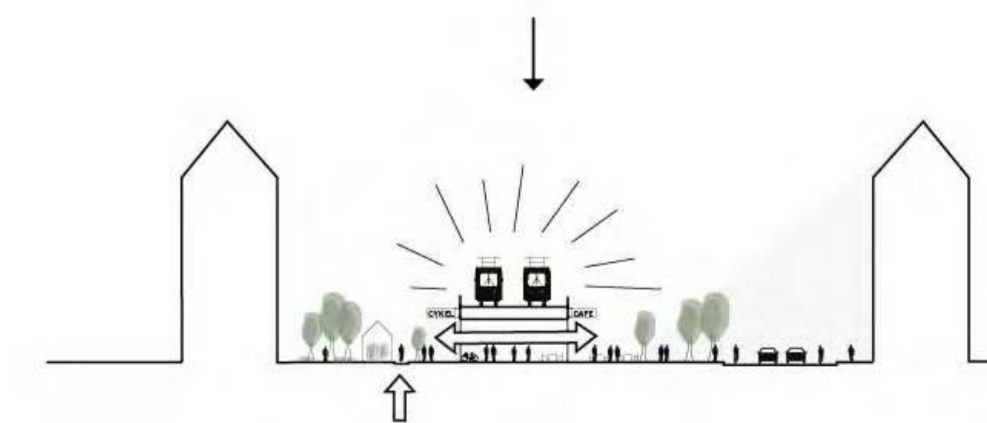
Pladsen og passagen under højbanen ved Bregnerødgade

Parallelt med Nordre Fasanvej langs højbanen løber en lukket passage. I mange år har den haft karakter af en inaktiv bagside, hvor de få bilværksteder og dækbutikker der bor under højbanen har vendt bagsiden til. Det sidste års tid er en borgerdrevet containerby, 'Linjen', dog opstået med byhave, værksteder og galleri langs højbanen. Men passagen er smal og pladsen trang og med den fremtidige Grøndal cykelrute, der skal løbe langs linjen, er der risiko for at passagen udvikler sig til en transitpassage i stedet for en attraktion.

Højbanen står i dag som et arkitektonisk ikon for transport gennem Nørrebro og Nordvest - men vi ser et langt større potentiale i højbanen. Ved at åbne op under banen kan der ikke kun skabes ekstra kvadratmeter i en tæt bydel, vi vil binde to bydele sammen til et samlet område. En identitetsskaber for området med høj attraktionsværdi vil løbe gennem bydelene. Højbanen skal gentænkes til ikke blot at være et middel til transport, men en destination og attraktion i byen, som det er sket i New York, Paris, London etc.



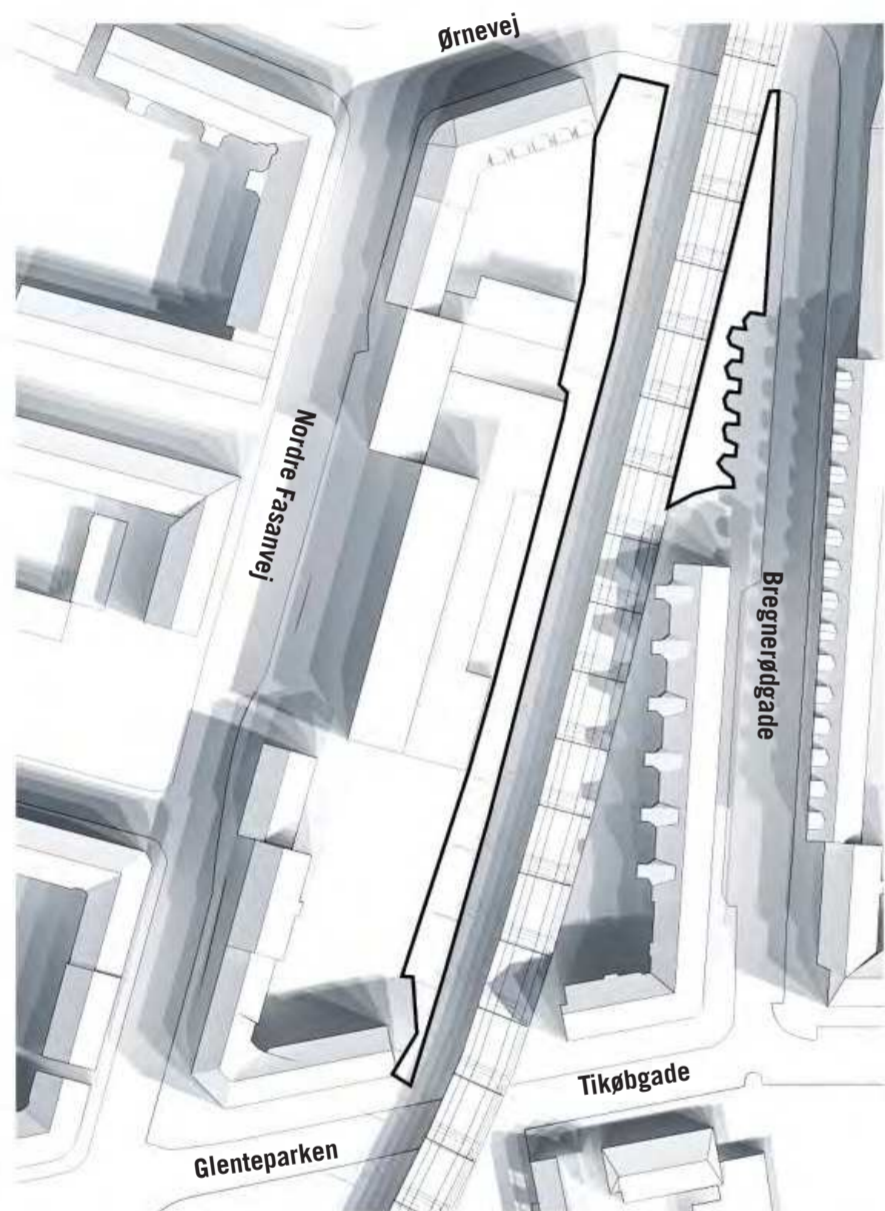
fra inaktiv og lukket bagside



til en åben grøn og aktiv passage gennem byen

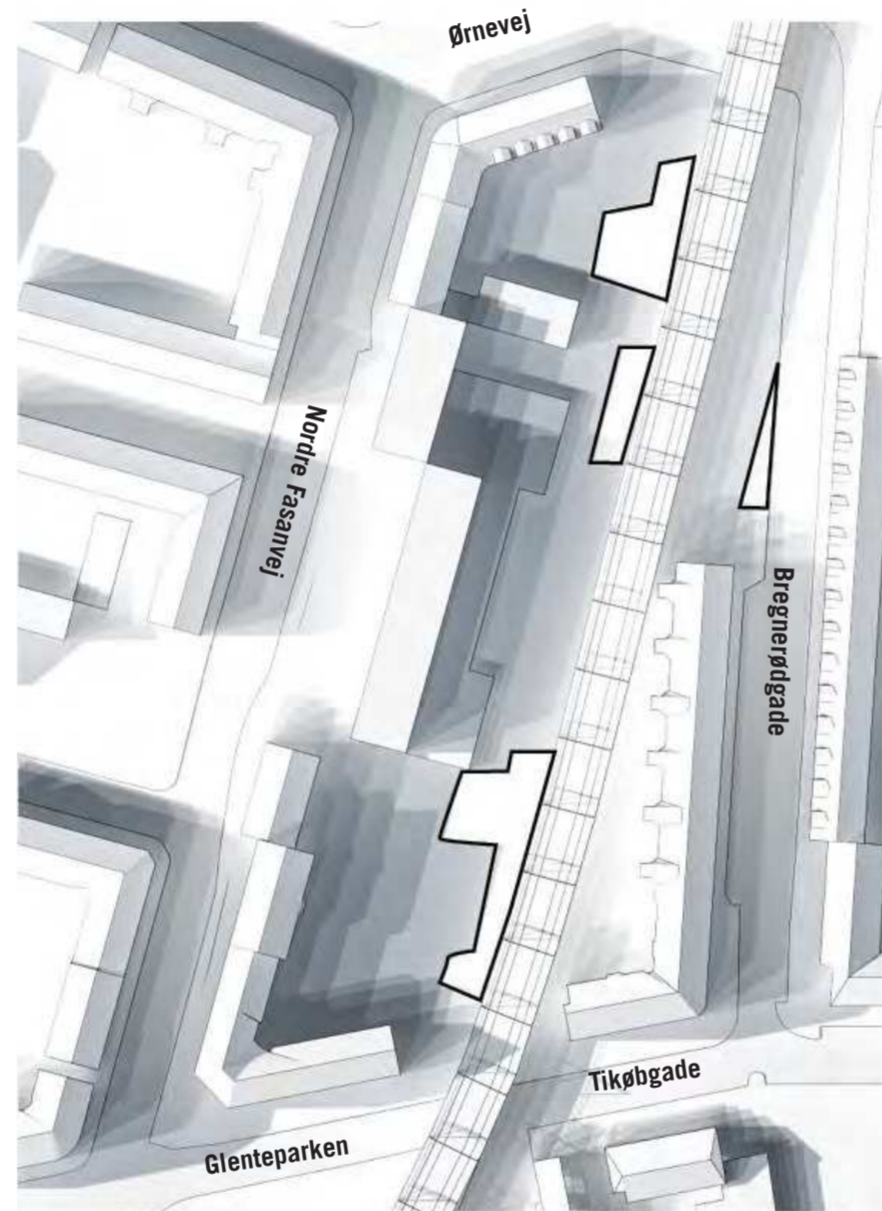
Byrumskvaliteter

skyggeanalyser for området langs højbanen



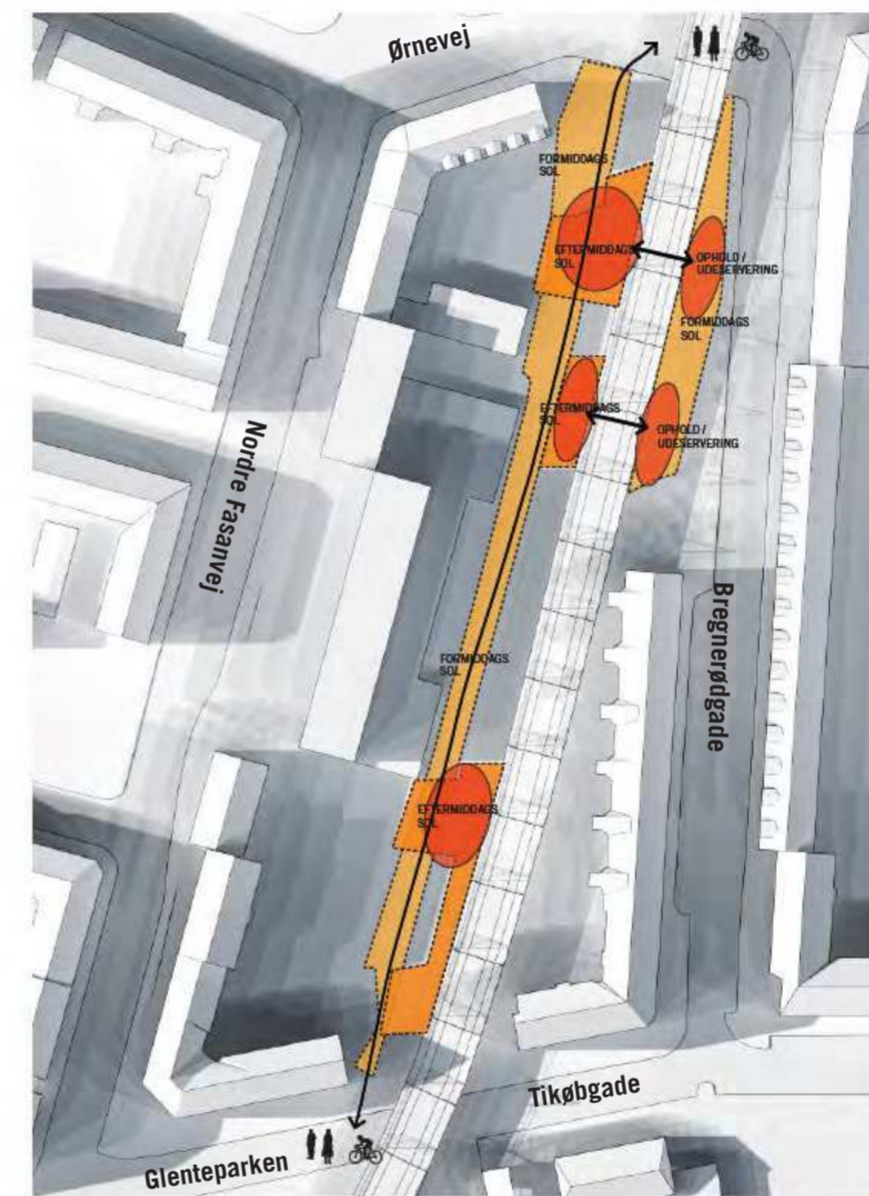
22 juni Formiddagsskygge
Tidsrum: kl 09-13

Den vestlige side af højbanen vil ligge i skygge langs banen det meste af formiddagen, hvorimod den østlige side af højbanen, pladsen mod Bregnerødgade, har gode lysforhold.



22 juni Eftermiddagsskygge
Tidsrum: kl 13-16

Om eftermiddagen opstår der mindre lommer med sol langs højbanens vestlige side, hvorimod den østlige side af højbanen vil ligge i skygge.



Zoner

De udadvendte funktioner, som cafeer, byhaver, legeplads etc. der inviterer til ophold og aktivitet, bør placeres langs højbanen i lommer med formiddags- og eftermiddagssol på både øst og vest siden. Derimod bør de mere indadvendte funktioner, der i højere grad vil opholde sig under højbanen, som fx værksteder og butikker, ligge hvor lysforholdene er mindre gode.



Program

Ophold & møder
Cafe & udeservering
Butikker & værksteder
Midlertidige udstillinger
Byhave & legeplads
Fleksibelt byinventar

Langs højbanen

Ideskitser til området langs højbanen



1. Den grønne passage



2. Den multifunktionelle højbane



Reference på grøn passage



Reference på grøn passage



Reference på grøn passage



Reference på grøn passage

Grøndalruten kommer i fremtiden til at løbe som et grønt strøg fra Glenteparken langs højbanen og videre op til Mimersparken. Passagen langs højbanen kan tænkes som en grøn rekreativ stribe der følger højbanens sider ned gennem området og forvandler den nuværende bagside til en gennemgående grøn forbindelse der binder byens parker sammen. Det vil medføre et større flow af mennesker, hvilket kan hjælpe butikkerne i nær-området og de nye udadvendte funktioner under højbanen (se ideskitse)

Passagen kunne også tænkes i samme koncept som 'linje-projektet', der kører langs højbanen nu. Den multifunktionelle højbane kan opfattes som én lang perlerække af forskellige funktioner under buerne. Fra butikker og restauranter til lokale mekanikere, kreative værksteder, lokale gallerier klatreklubber, spillesteder osv. En gåtur ned langs banen bliver således en interessant og meget varieret oplevelse med noget for alle.

Mange af de funktioner der ligger langs passagen i containere i dag, kan herved flyttes ind under buerne og frigive arealet containerne før optog. I stedet kan passagen blive et strøg, man frit kan bevæge sig langs og opholde sig på (se ideskitse).

Langs højbanen i dag

Fra rodet bagside

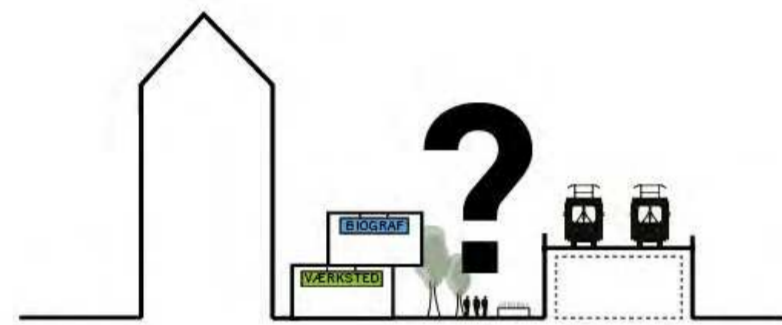


Langs højbanen i fremtiden

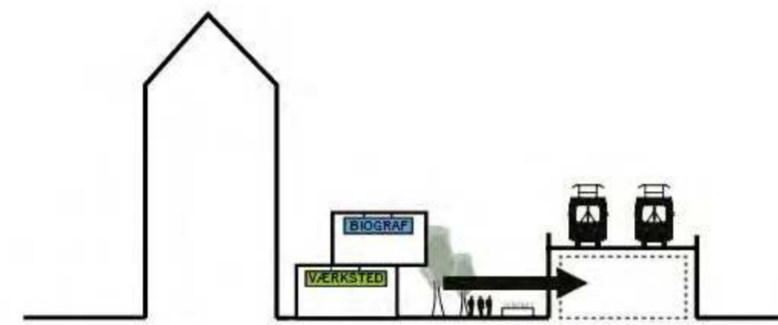
Til bydelens grønne multifunktionelle passage



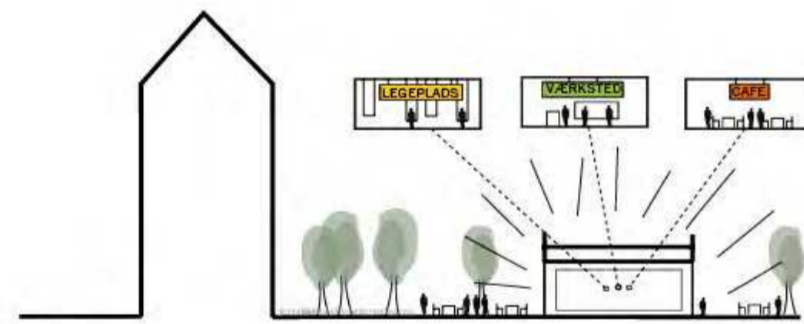
Dogmer for programmering af højbanen



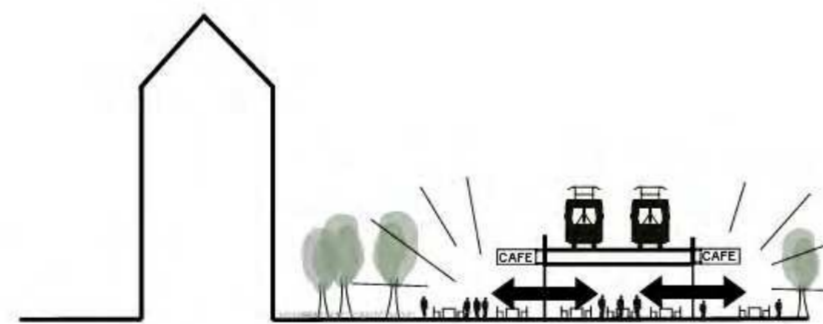
Containerby:
Hvad fungerer godt?



Frigør passagen:
Dele af Linjens funktioner rykker ind under buerne



Mix af funktioner:
Byrum, kreative erhverv og udadvendte funktioner



Aktiver kantzone:
Livet under højbanen skal rykke ud i passagen om sommeren



Reference på transformeret højbane



Reference på transformeret højbane



Reference på transformeret motorvejsbro



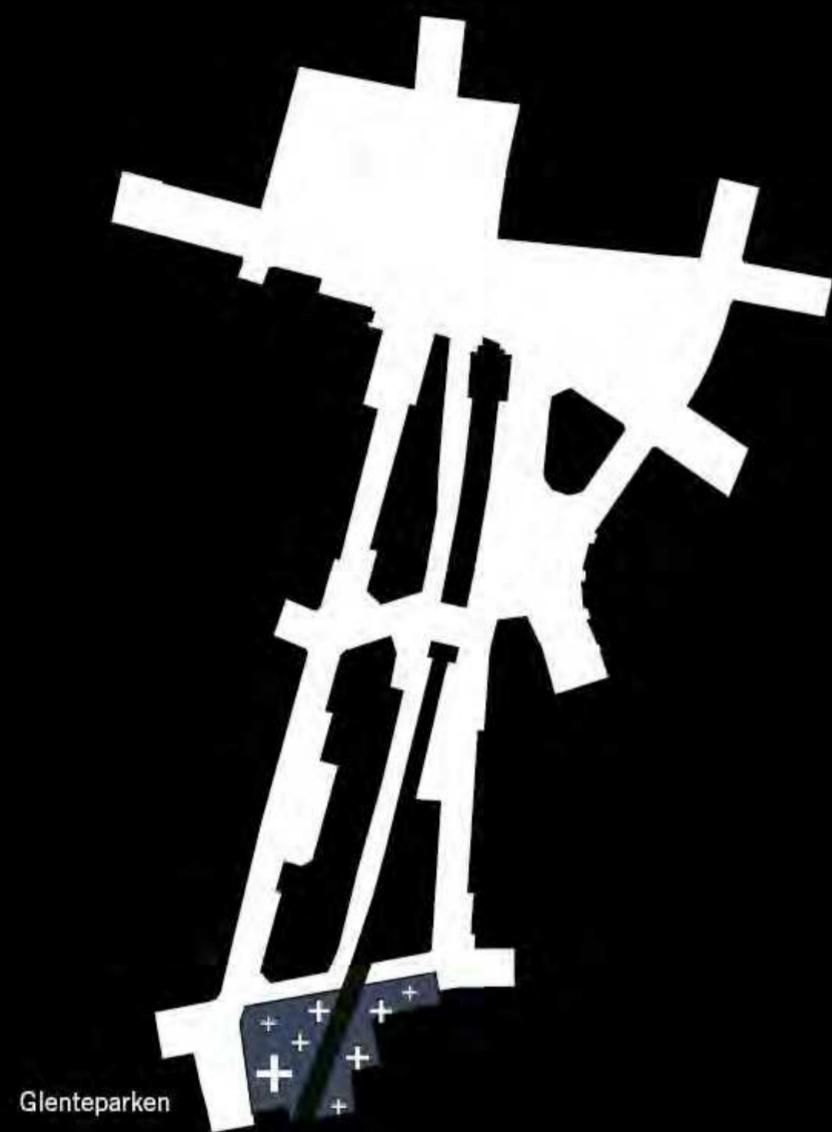
Reference på transformeret højbane

Programmeringen af højbanen bør følge et sæt dogmer for at sikre at arealet langs banen bliver en attraktiv og oplevelsesrig passage at bevæge sig gennem og opholde sig i for alle.

Først og fremmest bør der kigges på de nuværende borgerdrevne funktioner på 'Linjen'. Hvad fungerer godt i området og kan vi lære af den måde, projektet er bygget op på. Ud fra den vurdering, bør funktionerne langs højbanen, der ønskes bevares, rykkes ind under buerne, så det smalle areal langs passagen frigøres.

Under højbanen bør der, udover de kreative tiltag fra 'Linjen', også placeres arealer til åbne overdækkede byrum til ophold, legepladser og lign. og andre udadvendte funktioner som cafeer, cykelværksteder, gallerier osv. Herved sikre vi en stor variation i funktionerne under buerne langs højbanen.

Pladsen langs højbanen er trang og kan hurtig blive et kedeligt gennemgangsrum, hvor livet kun holder til under buerne. Der skal arbejdes for at kantzonen langs højbanen bliver aktiveret, så passagen bliver en oplevelsesrig og attraktiv passage at bevæge sig gennem og opholde sig i. Funktionerne og aktiviteterne under buerne skal åbne højbane helt op og rykke ud i passagen når vejret er til det.



GLENTEPARKEN

BYDELENS BLÅ GÅRDHAVE

Glenteparken

Byens blå gårdhave



Glenteparken, København Nordvest - ca. 3700 m2



Bananna Park, Nørrebro - ca. samme størrelse byrum



Eksisterende situation i Glenteparken



Højbanen langs Glenteparken

I krydset af Nordre Fasanvej og Glentevej, på grænsen til Frederiksberg Kommune, ligger en grøn lomme langs højbanen, Glenteparken. En mindre park i et område hvor gårdrummene i boligblokkene er små, og der er langt til parker og grønne byrum. Glenteparken har potentialet til at blive områdets nye fælles grønne og blå gårdhave. Parken hvor man kan mødes i solen og drikke sin kaffe, mens børnene leger. Parken hvor man kan mødes over et slag petanque eller lave aftensmaden på den fælles grill.

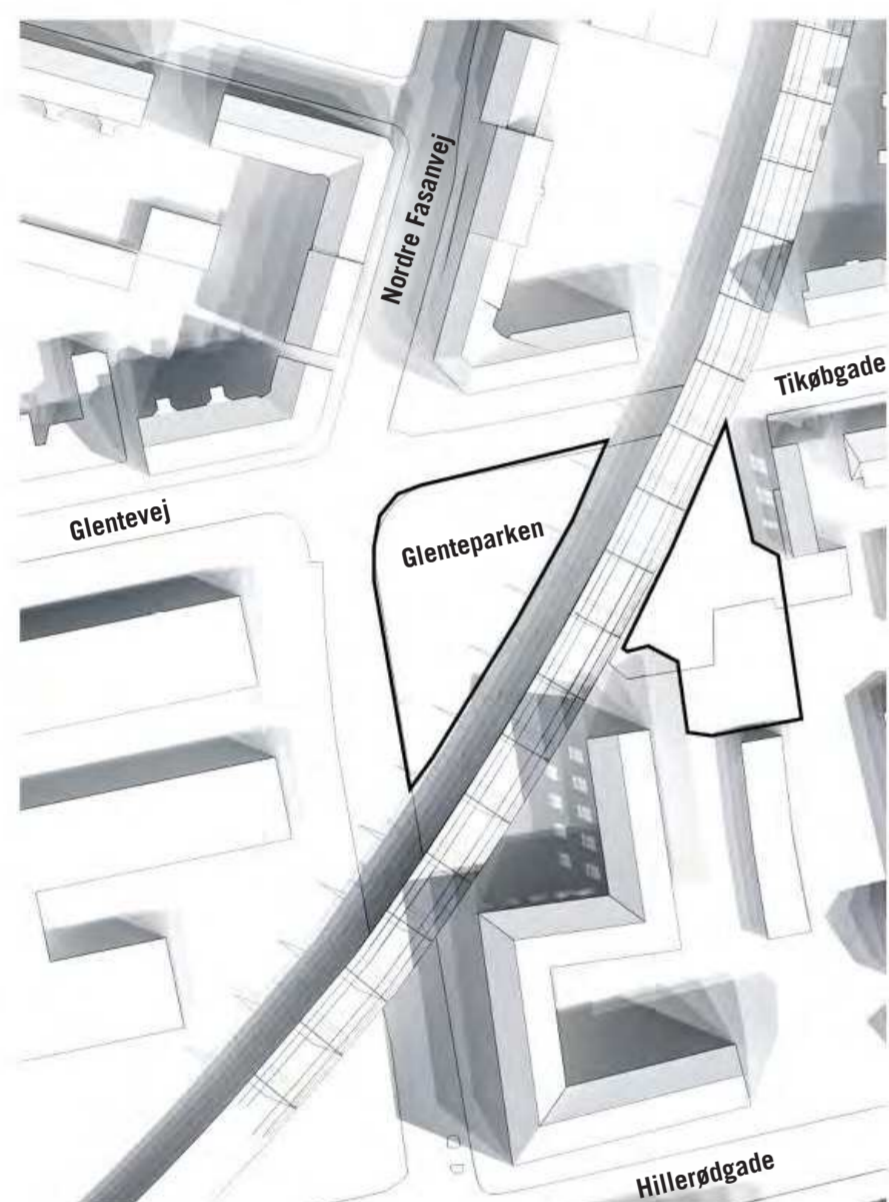
Langs Glenteparken løber højbanen, der som en mur adskiller parken fra området langs Tikøbgade øst for højbanen. Området ved Tikøbgade er i dag præget af blinde ender og overskudsrum der ligger ubrugt hen. Der er et stort potentiale i at få åbnet højbanen op og lade de to byrum flyde sammen til et samlet parkrum på tværs af Nørrebro og Nordvest. Et samlet parkrum til begge bydele.

Pladsen under buerne i højbanen vil, udover at være passager igennem, kunne bruges som overdækkede byrum med legepladser, udadvendte funktioner som cafe og galleri, og samtidig huse nogen af de 'baggårdsfunktioner' området mangler, som et cykelværksted og opbevaringsplads til haveredskaber, grillen og andet park inventar.



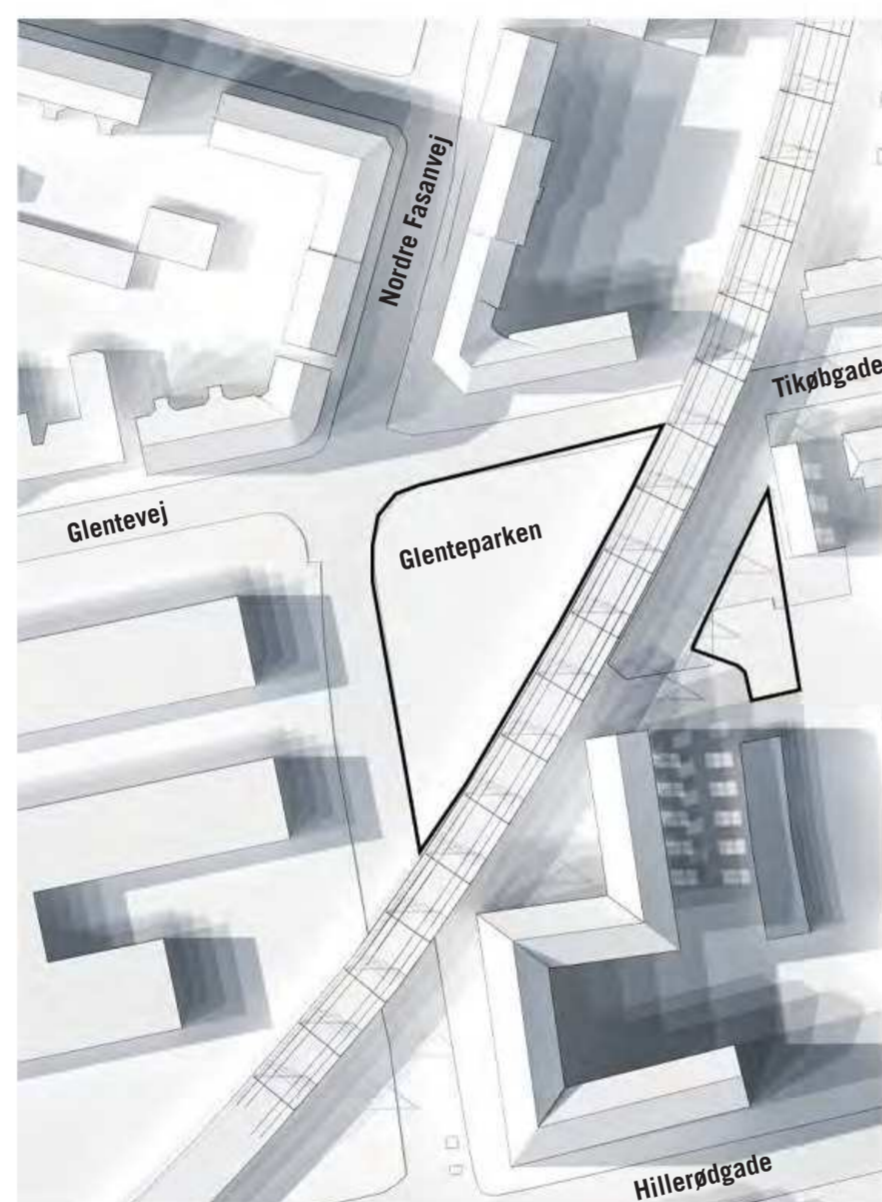
Byrumskvaliteter

skyggeanalyser for Glenteparken



22 juni Formiddagsskygge
Tidsrum: kl 09-13

Glenteparken har generelt gode lysforhold. På den vestlige side af højbanen, vil der være en skygge zone gennem formiddagen langs højbanen.



22 juni Eftermiddagsskygge
Tidsrum: kl 13-16

Den vestlige side af Glenteparken har om eftermiddagen ideelle solforhold. Øst siden af højbanen vil, på nær et hjørne, ligge i skygge for højbanen.



Zoner

Hele den vestlige del af Glenteparken, har optimale solforhold, men da Nordre Fasanvej er stærkt trafikkeret, vil området langs højbanen, syd for cykel forbindelsen Grøndalruten, være ideelle til ophold og udadvendte aktiviteter i parken. En afskærmende beplantning og/eller vand opsamling i parken bør indtænkes som afskærmning for trafikstøj og forurening, og for at håndtere ekstreme regnvandsmængder i området.



Program

Ophold & møder
Leg og aktivitet
Grill & picnic
Vandhåndtering
Cafe & udeservering
Aktivering af højbanen

Glenteparken

Ideskitser til glenteparken



1. Byens blå gårdhave



2. Bylandskab og vandopsamling



Reference på intime blå og grønne rum



Reference på intime blå og grønne rum



Reference på intime blå og grønne rum



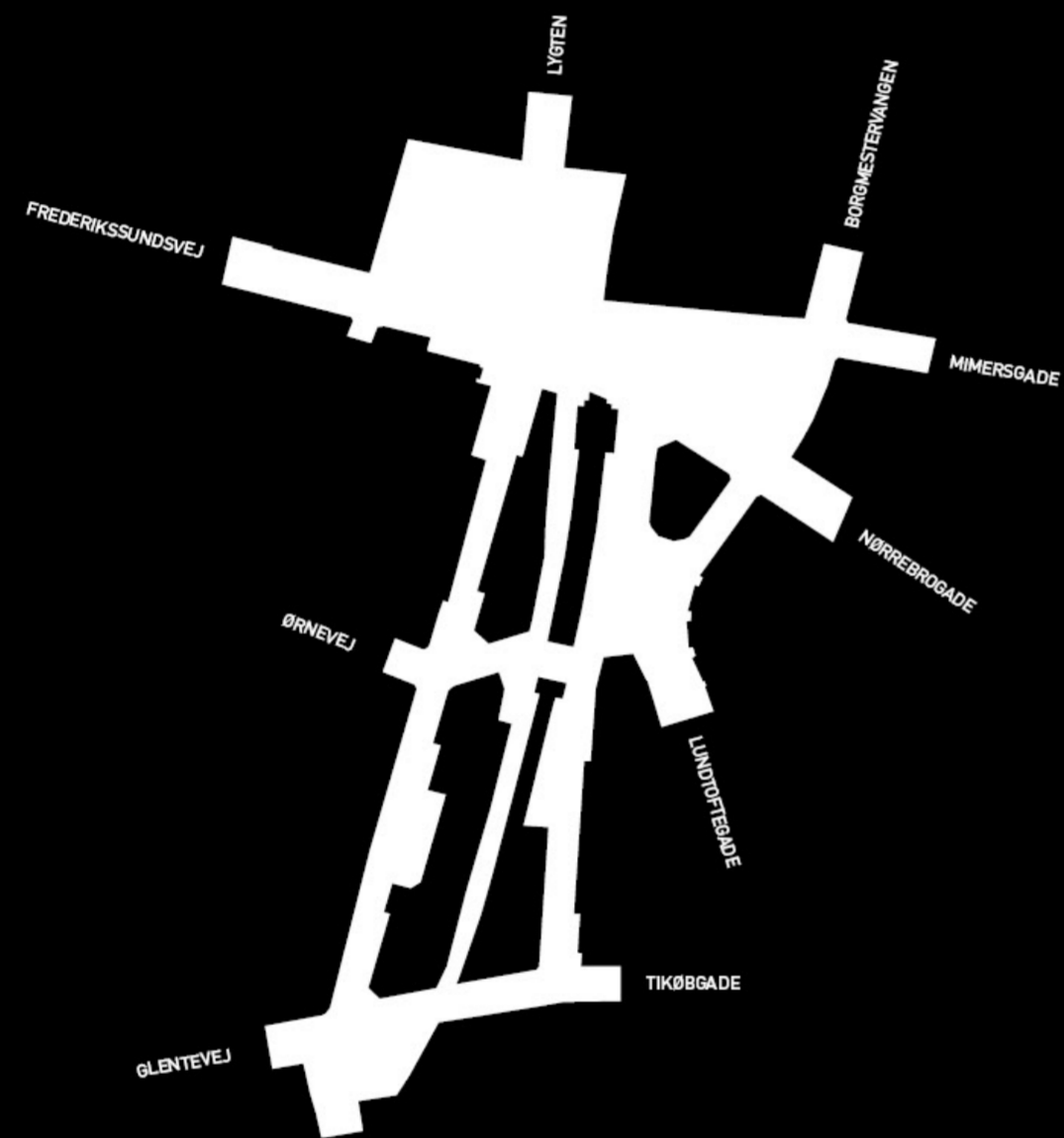
Reference på intime blå og grønne rum

Ifølge København Kommunes skybrudsplan ligger Glenteparken i et krydspunkt af skybruds- og forsinkellesveje. Et oplagt sted for en forsinkellesplads - en blå lommepark der kan opsamle og rumme regnvandet ved store regnskyl. Denne forudsætning skal selvfølgelig indtænkes i designet af parkrummet.

Parken kan se ud på mange måder og er et design, der skal udvikles i tæt samarbejde med borgere og brugerne af rummet. Der er her vist 2 skitseforslag for designet af parken: landskab i byen eller den blå gårdhave.

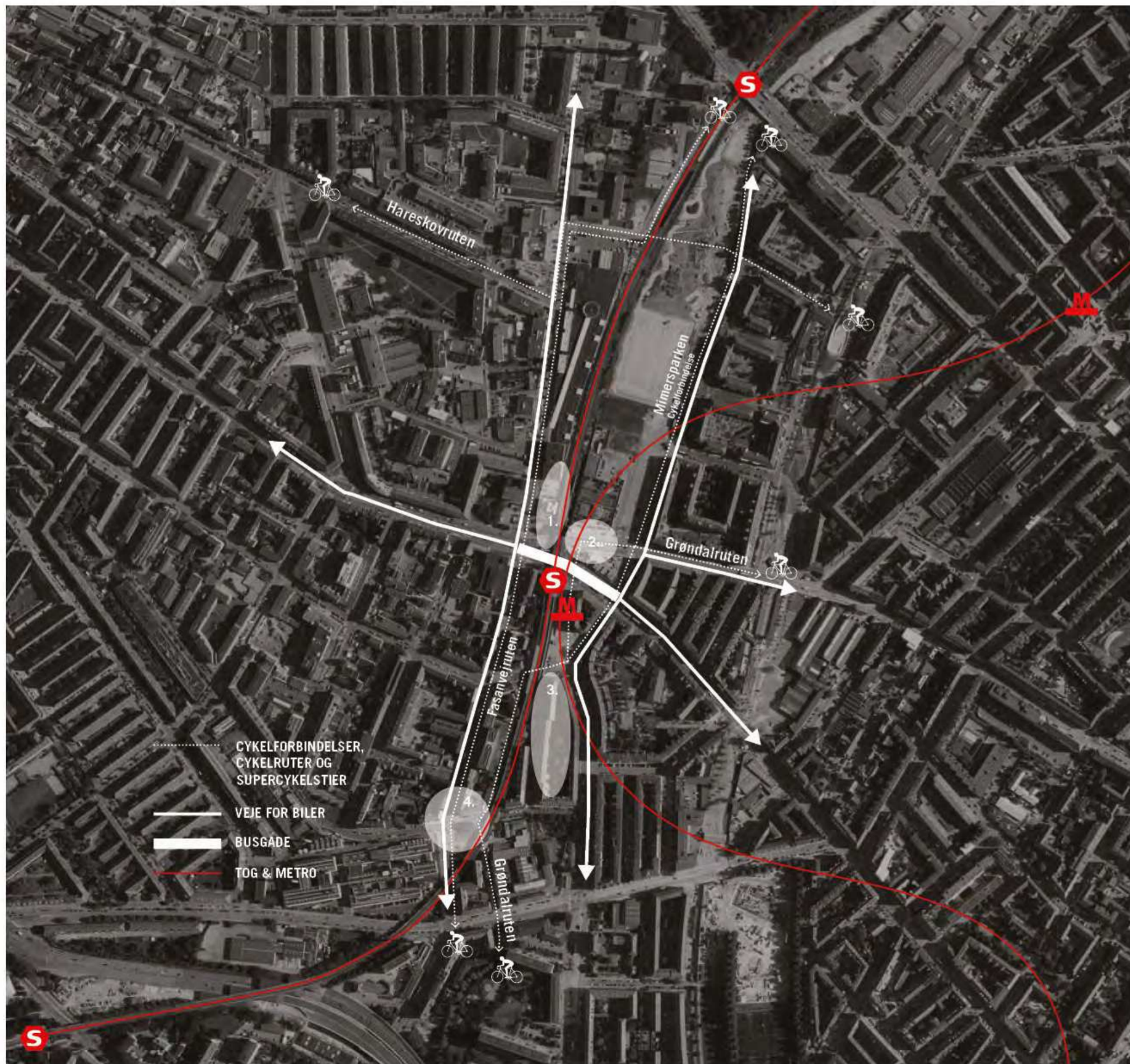
Den blå gårdhave er tænkt som en egentlig gård med alle dens funktioner. Grillplads, cykelværksted, gyngestativ, etc. der kan bruges af områdets beboere som bor i små boligblokke uden gårdhaver. Der er samtidig mulighed for at åbne op mod Tikøbsgade og binde de to 'baggårde' sammen i en samlet have. Parken designes ligeledes til at kunne opsamle og forsinke regnvand efter skybrud i to store regnvandsbassiner på begge sider af højbanen.

Omkring Glentehaven, af Bregnerødgade, løber en rørlagt å under overfladen. Pladsen kan omfavne historien om vandet og naturen der før løb gennem området. Et bylandskab der skifter udformning som vand flyder gennem og hober sig op. Dette vil samtidig fungere som en løsning på regnvandshåndteringen i området og have en lydæmpende effekt i forhold til bilstøjen fra Nordre Fasanvej.



TRAFIK

Trafik oversigt



Der er allerede mange trafikale tiltag på vej i området omkring Nørrebro Station. Etableringen af den permanente busgade under Højbanen ved Nørrebro station har lukket for biltrafikken og vil ved anlægningen af busperroner, omlægningen af tilstødende vejkrøds og nye cykelstier forbedre forholdene for både busser og cykler, der passerer igennem. Frederikssundsvejprojektet omfatter ligeledes primært busfremkommelighed og cykelforbedringer på strækningen fra Lygten og til kommunegrænsen. Undersøgelser om etablering af en letbane på Frederikssundsvej er også sat i gang.

Den planlagte Grøndalrute vil forbedre forholdene for den nord-syd gående cykeltrafik i området, og Projektet til etablering af NV passagen gennem højbanen ved Mimersparken vil binde den øst-vest gående cykeltrafik bedre sammen.

Vi har set på nogen af de trafikale tiltag, der vil kunne binde den kommende og eksisterende trafikale situation bedre sammen og forbedre forholdene for især de bløde trafikanter.

Disse undersøgelser omfatter:

1: Grøn Cykelforbindelse

Mulig cykelforbindelse mellem føtex og højbanen for at binde områdets cykelruter og grønne områder bedre sammen og forbedre forholdene for gennemkørende cyklister.

2. Adgang til Føtex

Forskellige scenarier for en fremtidig bil adgang til føtex bygningen

3. Regnvandshåndtering på Bregnerødgade

Skybrudsplan og regnvandshåndtering med Bregnerødgade som eksempel.

4. Overgang til Glenteparken

Forbedring af forholdene for fodgængere der skal krydse over Nordre Fasanvej for at komme til Glenteparken.

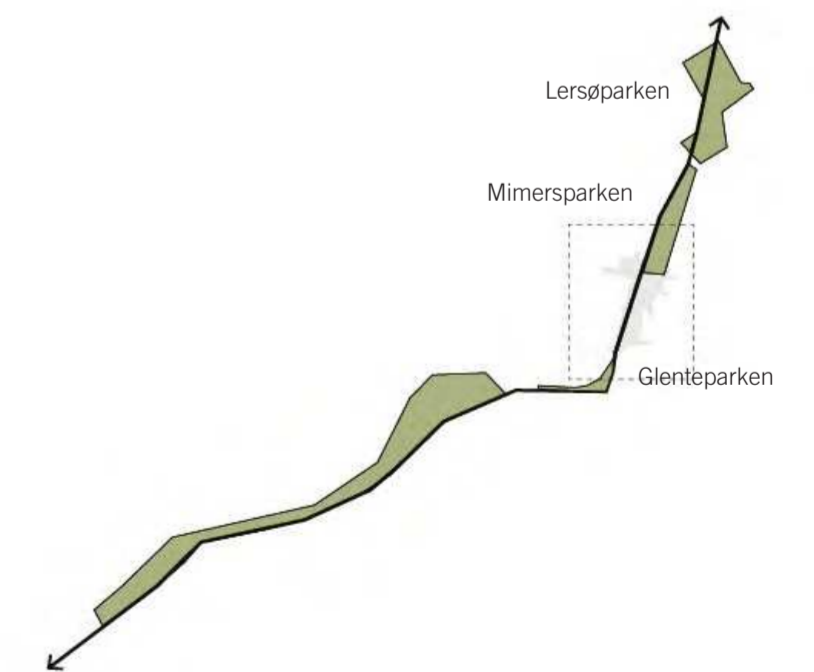
1. Den grønne cykelforbindelse

Grøndalruten



Den planlagte Grøndalroute vil løbe fra Frederiksberg og møde Nørrebro ved Glenteparken. Herfra vil den løbe langs og under højbanen til Folmer Bendtsens Plads, hvorfra den vil dreje af ved Mimergade og koble sig på Nørrebro-ruten. I krydset Mimergade og Borgmestervangen, vil en cykel-forbindelse langs Borgmestervangen koble området til Mimersparken. Der er et potentiale i at forlænge det grønne cykelstinet, op langs Føtex-bygningen og den østlige side af højbanen. Herved får vi lavet en bedre kobling til Mimersparken og Hareskovsruten, der gennem den kommende NV passage vil krydse højbanen til Mimersparken, og videre op til Lersøparken på den anden side af Tagensvej. Det grønne træk gennem Nørrebro Stationsområde vil blive forstærket og tydeligere af denne forbindelse, og Fasanvejsruten vil med sit grønne uafbrudte træk stå som en mere attraktiv cykelroute fremfor den trafikerede Nordre Fasanvej og Lygten.

Med den kommende stigning i cyklister ved etableringen af metrostationen og byggeriet på Borgmestervangen, vil ruten langs Føtexbygningen og højbanen ligeledes kunne lede en del af cykeltrafikken denne vej, i stedet for at krydse tværs over Basargrunden, hvor der i fremtiden skal være plads til ophold og aktiviteter.



Forstærker det grønne bånd gennem byen

1. Den grønne cykelforbindelse

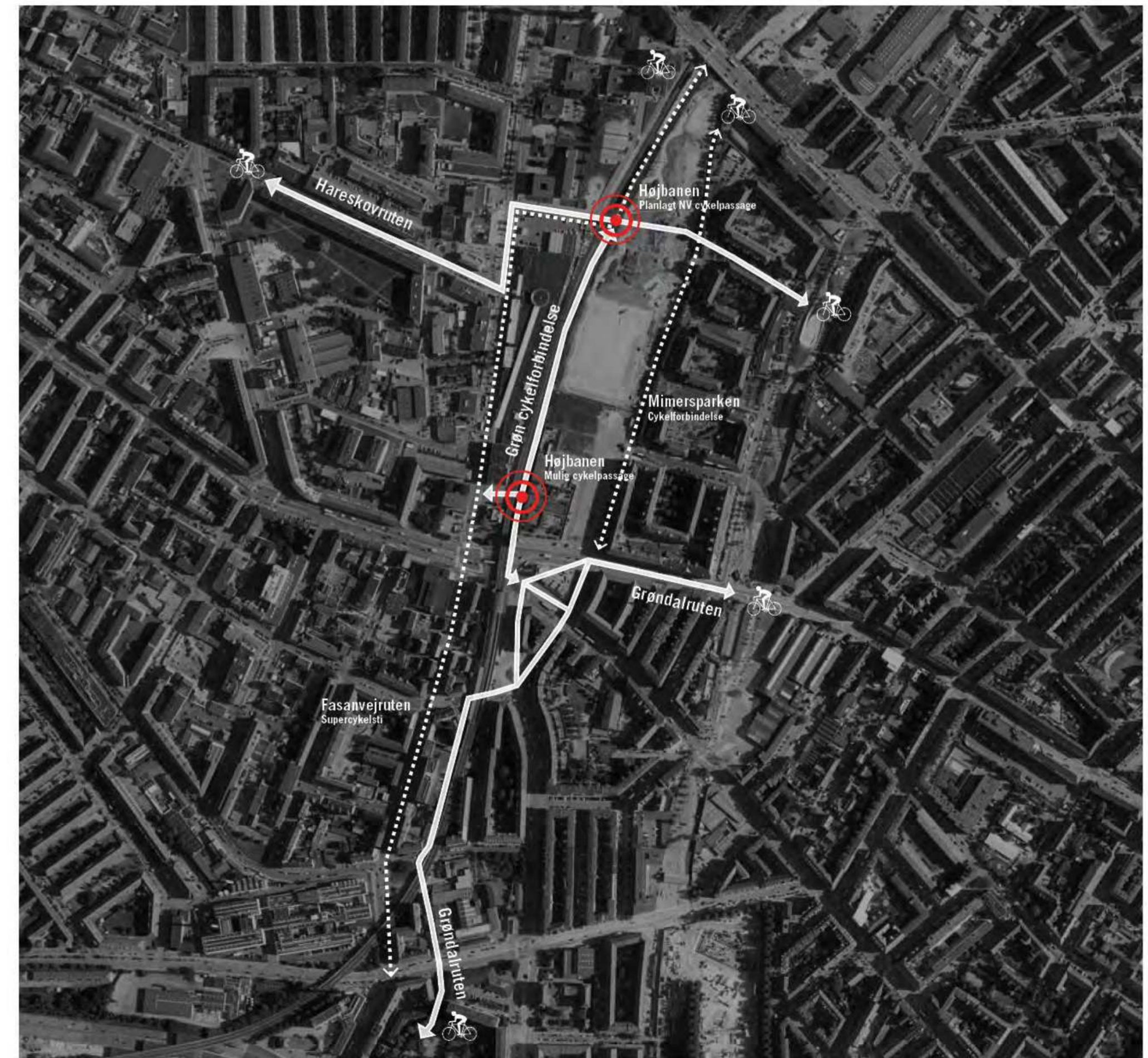
De planlagte grønne cykelruter og forbindelser



De planlagte cykelforbindelser gennem Nørrebro stationsområde

1. Den grønne cykelforbindelse

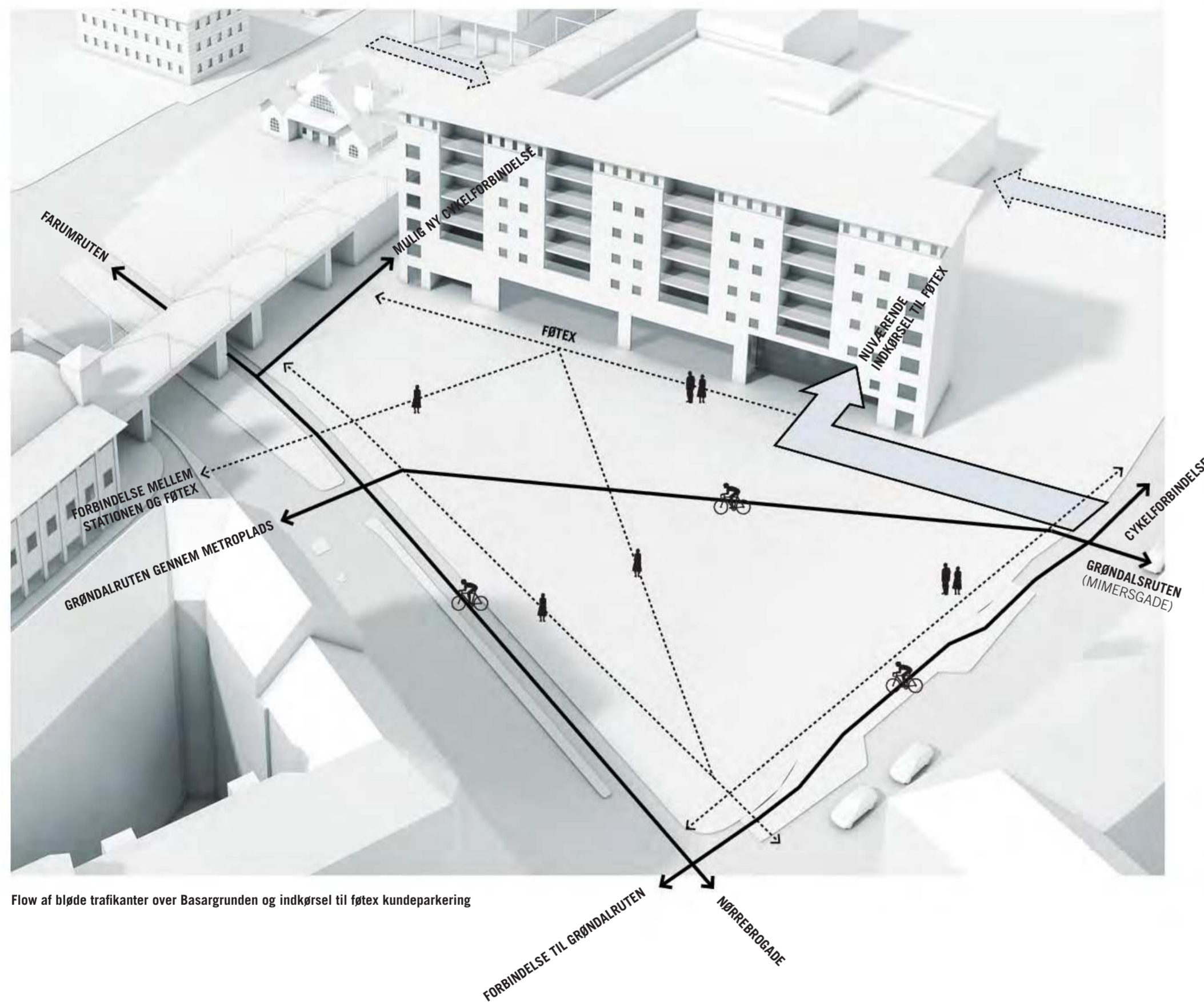
Mulig etablering af cykelpassage mellem højbanen og føtex



De planlagte cykelforbindelser gennem Nørrebro stationsområde med ny cykelforbindelse langs føtexbygningen og højbanen til Mimersparken og NV passagen

2. Adgang til føtex

4 forskellige scenarier for bil adgang til føtex



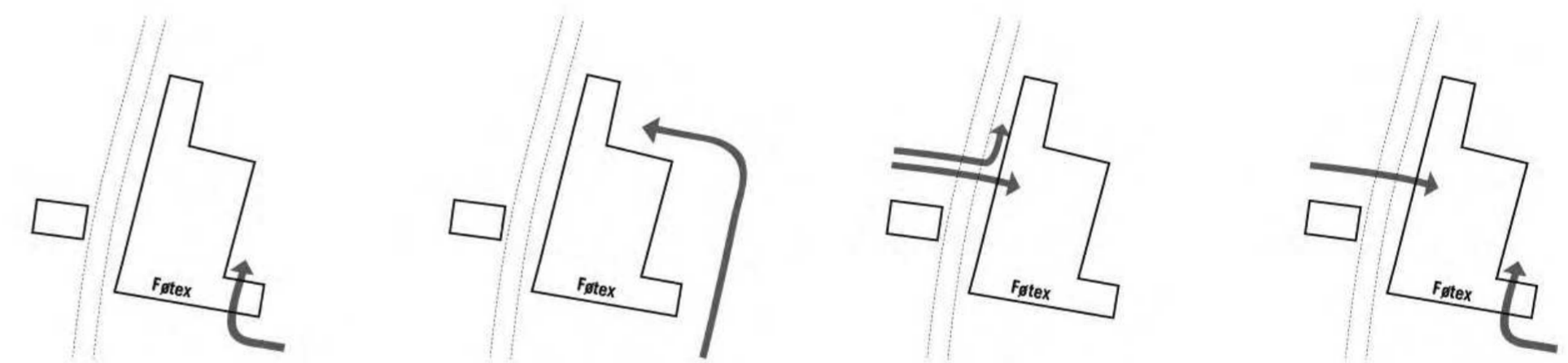
Flow af bløde trafikanter over Basargrunden og indkørsel til føtex kundeparkering

Ved nedlæggelsen af metrobyggeriet på Basargrunden og etableringen af busgaden under højbanen, vil Basargrundens nye areal være klart det største fritliggende areal i området. På nuværende tidspunkt vil indkørslen til føtex kundeparkering og varindlevering løbe over Basargrunden.

For at belyse mulighederne for at frigøre basargrunden helt for kørende trafik er belyst fire forskellige scenarier for betjening af Føtex:

Den nuværende situation med adgang over Basargrunden, en ny adgang via Borgmestervangen, en ny adgang via Lygten under højbanen eller en option hvor adgangen over Borgmestervangen beholdes og understøttes af en adgang via Lygten under højbanen.

I det følgende beskrives de afledte konsekvenser af de enkelte scenarier samt fordele og ulemper. Beskrivelsen tager udgangspunkt i de nuværende forhold, hvor der er etableret busgade under højbanen.



A. Adgang over Basargrunden

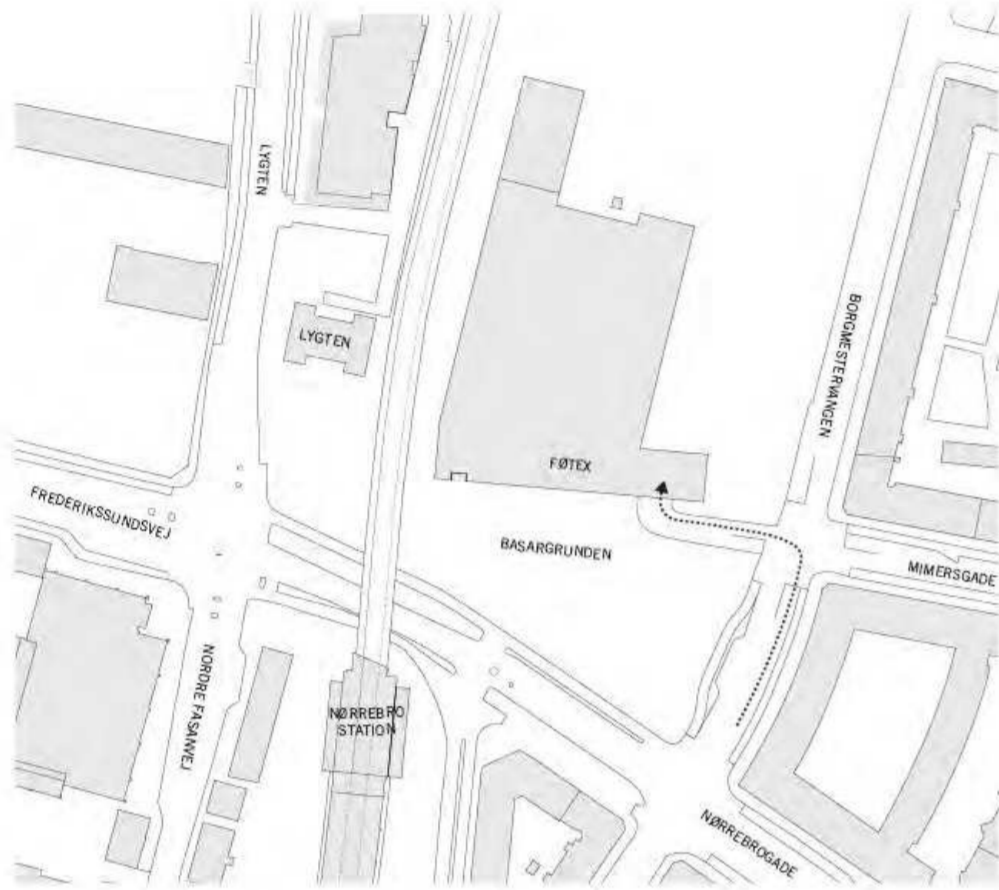
B. Adgang via Borgmestervangen

C. Adgang via Lygten

D. Adgang via Lygten og varindlevering over Basargrunden

A. Adgang over Basargrunden

Scenariet minder om de eksisterende forhold. Vejadgangen tilsluttes Mimersgade og Borgmestervangen, hvorved der skabes et 4-benet kryds. Af hensyn til trafikikkerheden og trafikafviklingen skal krydset signalreguleres.



FORDELE:

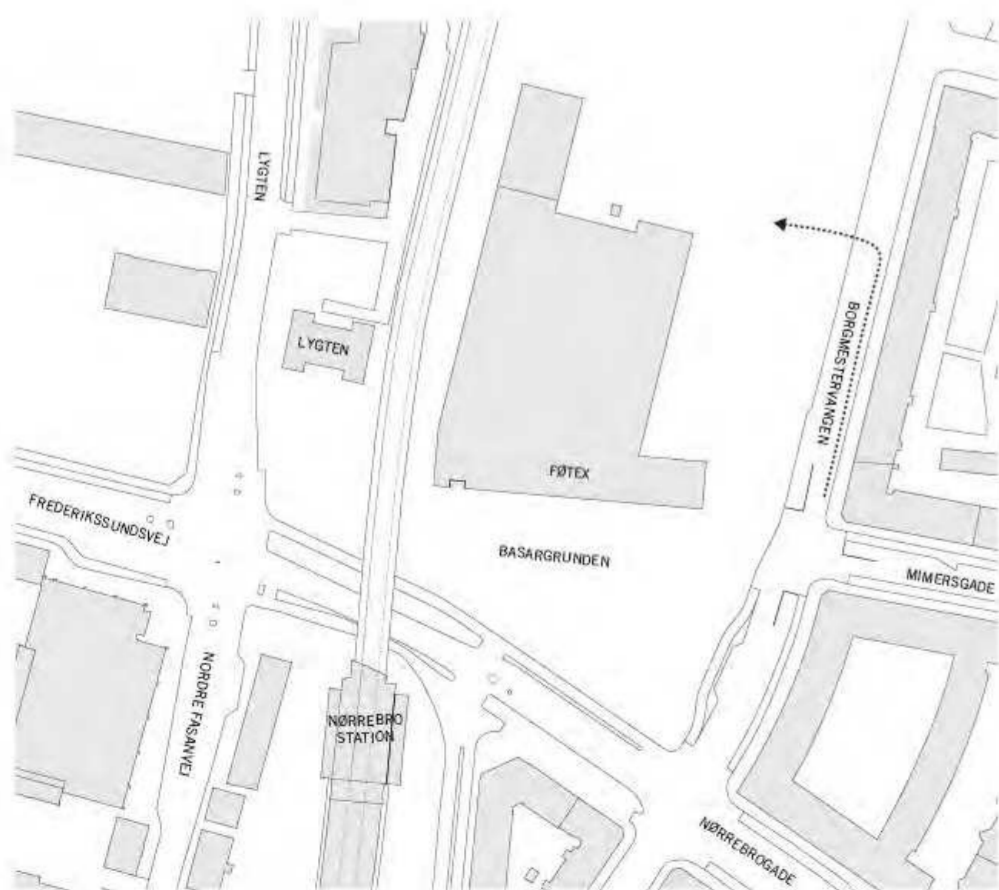
- God vejadgang for bilkunder øst for højbanen
- Kræver ingen ombygning af føtex, parkeringskælder eller varegård
- Ingen forhindring i forhold til at skabe en ny sti, der løber langs føtex og højbanen
- Relativt små anlægskostninger

ULEMPER

- Kørsel over Basargrunden
- Ingen forbedring for bilkunder vest for højbanen
- Fastholder omvejskørsel for bilkunder vest for højbanen

B. Adgang via Borgmestervangen

Fra parkeringspladsen til det nye byggeri langs Borgmestervangen skabes der forbindelse til føtex parkeringsplads og varegård.



FORDELE:

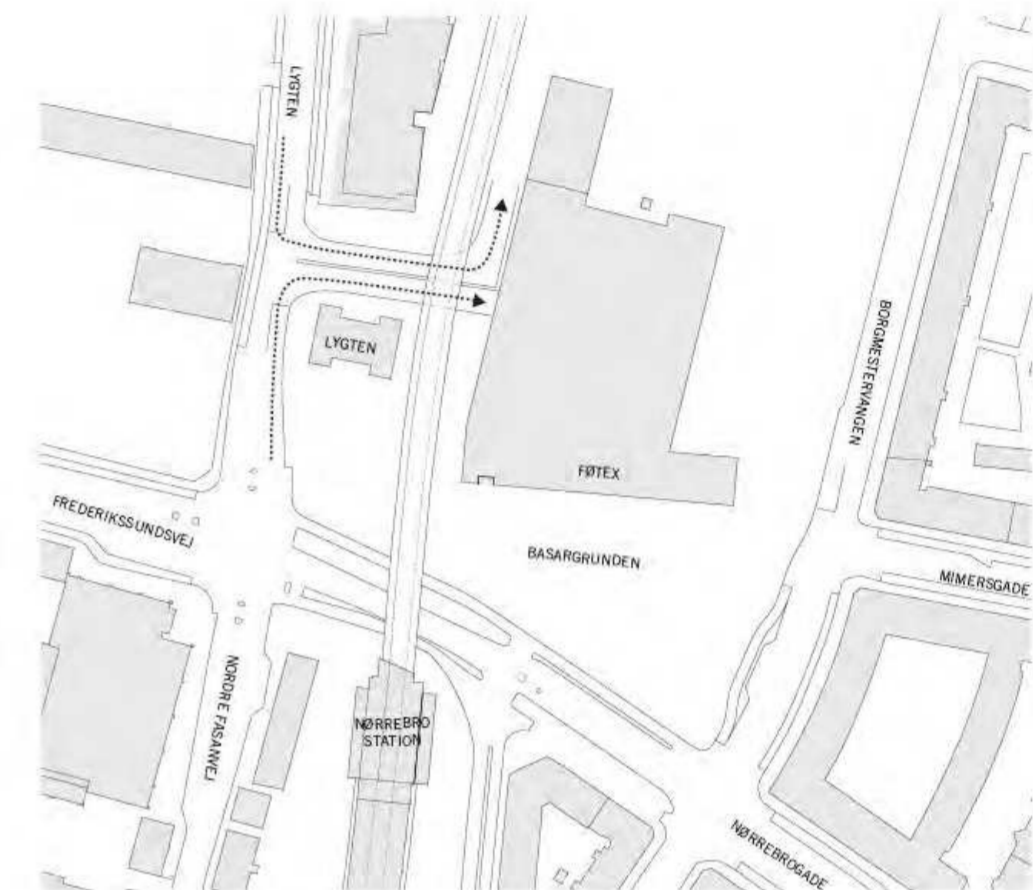
- Friholder basargrunden for biltrafik
- God vejadgang for bilkunder øst for højbanen
- Kræver ingen ombygning af Føtex, parkeringskælder eller varegård.
- Ingen forhindring i forhold til at skabe en ny sti, der løber langs føtex og højbanen
- Relativt små anlægskostninger

ULEMPER

- Ingen forbedring for bilkunder vest for højbanen
- Fastholder omvejskørsel for bilkunder vest for højbanen
- Øget trafik i starten af Borgmestervangen

C. Adgang via Lygten

Fra Lygten skabes der via passage under højbanen forbindelse til føtex varegård og parkeringskælder. Varekørsel ledes under højbanen og i terrænniveau om til varegården, mens kunder i personbiler ledes af en udendørs rampe ned i den eksisterende parkeringskælder. Af hensyn til trafikafviklingen og trafikikkerheden skal tilslutningen til Lygten udformes som et signalreguleret kryds.



FORDELE:

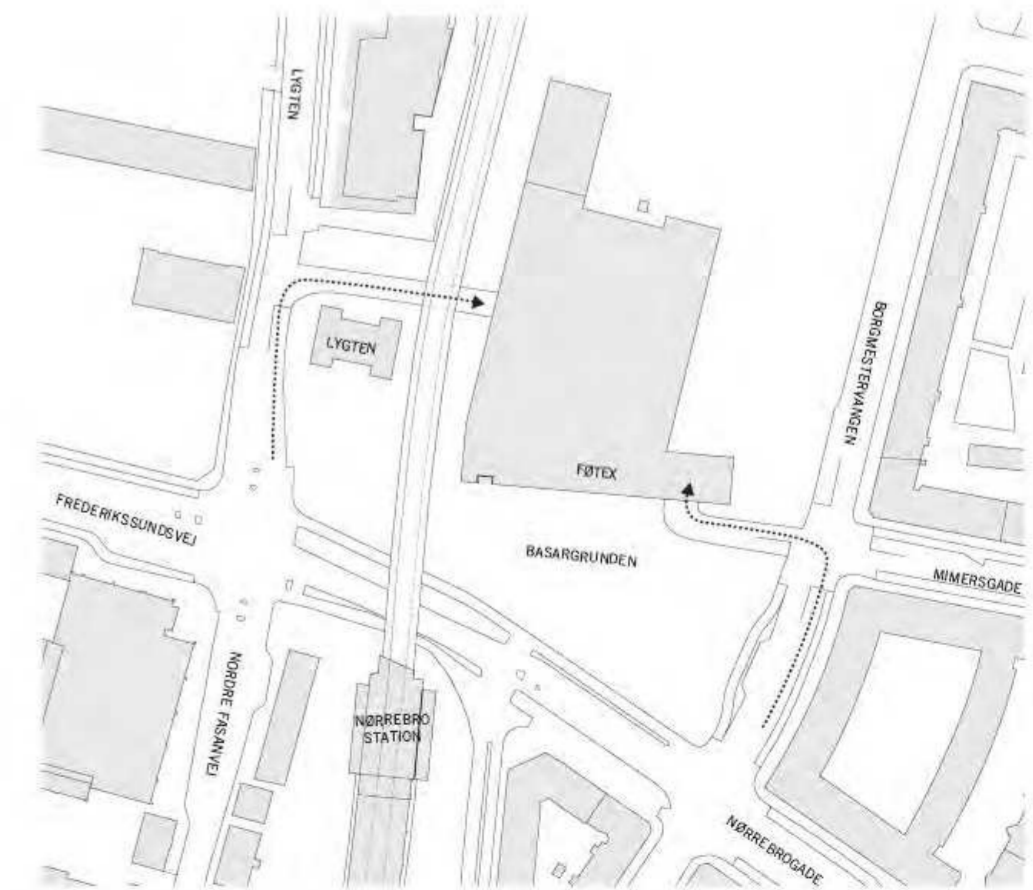
- Friholder basargrunden for biltrafik
- God vejadgang for bilkunder vest for højbanen
- Varetilkørsel foregår ad det overordnede vejnet.
- Reducerer kørsel øst for højbanen

ULEMPER

- Dårlig vejadgang for bilkunder øst for højbanen
- Ikke muligt at skabe en ny sti, der løber langs føtex og højbanen.
- Kan medføre problemer med trafikafviklingen i krydset Frederikssundsvej/Lygten (skal undersøges nærmere)
- Stort vejudlæg på pladsen mellem Nørrebro Bycenter og den gamle stationsbygning
- Kræver ombygning af føtex parkeringskælder.
- Store anlægskostninger

D. Adgang via Lygten og vareindlevering over Basargrunden

Fra Lygten skabes der via passage under højbanen forbindelse til føtex parkeringskælder. Herudover skabes vejadgang over Basargrunden. Vejadgangen betjener både kunder og varekørsel. Af hensyn til trafikafviklingen og trafikikkerheden skal tilslutningen til Lygten og Borgmestervangen/Mimersgade udformes som et signalreguleret kryds.



FORDELE:

- God vejadgang for bilkunder vest for højbanen
- God vejadgang for bilkunder øst for højbanen
- Reducerer kørsel øst for højbanen

ULEMPER

- Kørsel på Basargrunden
- Ikke muligt at skabe en ny sti, der løber langs føtex og højbanen
- Kan medføre problemer med trafikafviklingen i krydset Frederikssundsvej/Lygten (skal undersøges nærmere)
- Vejudlæg på pladsen mellem Nørrebro Bycenter og den gamle stationsbygning
- Kræver ombygning af føtex parkeringskælder
- Store anlægskostninger

3. Regnvandshåndtering

Skybrudsplanen



Uddrage af Københavns Kommunes skybrudsplan.



Skitseforslag til forsinkelsesplads i Glenteparken

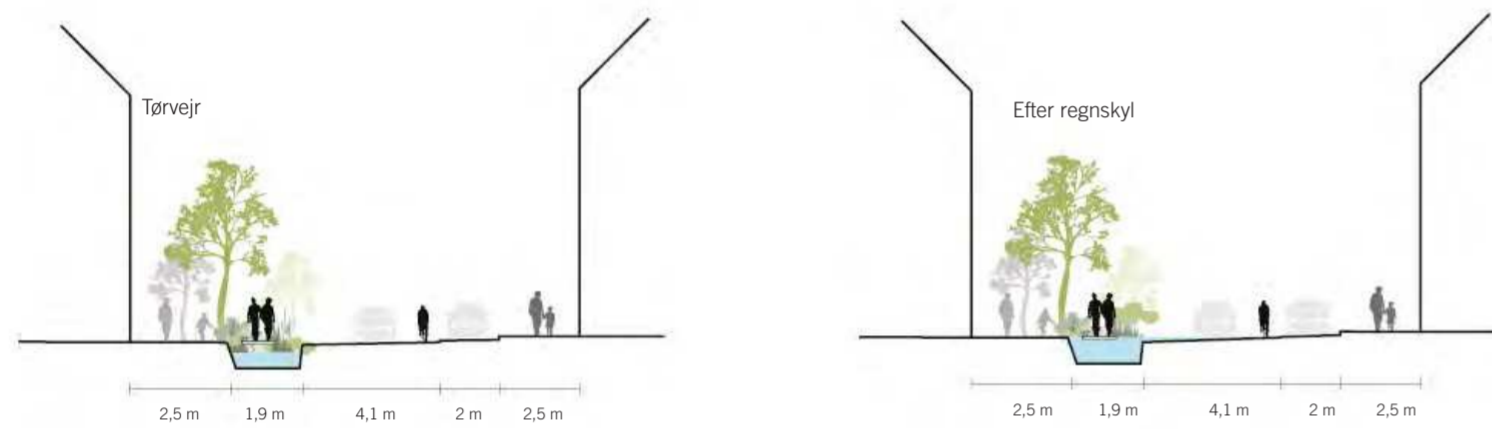


Skitseforslag til forsinkelsesplads i Glenteparken

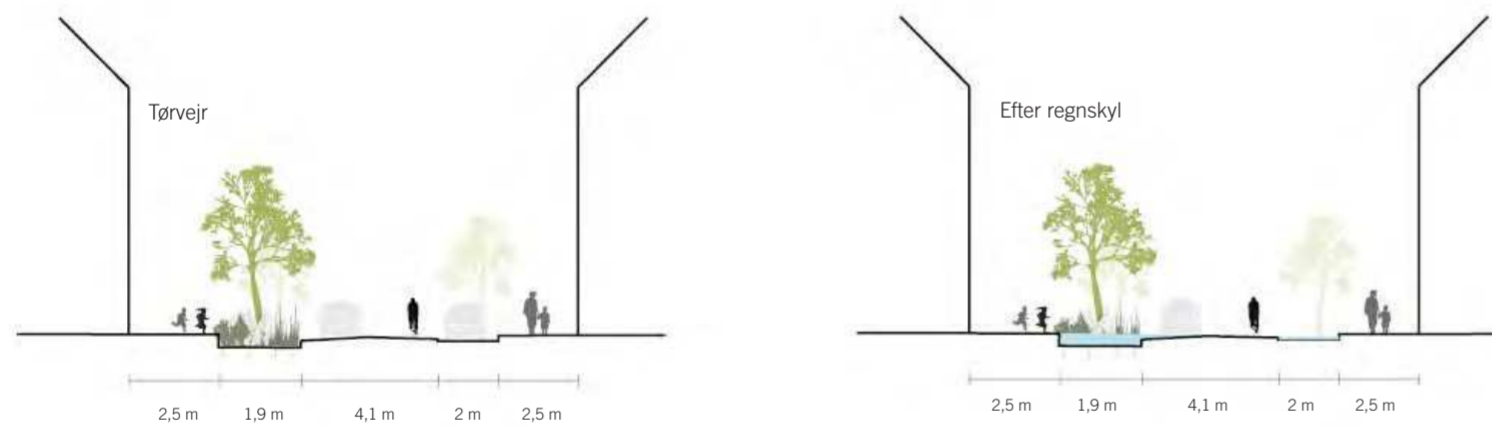
København Kommunes skybrudsplan viser flere skybrudsveje og grønne forsinkelsesveje i området omkring Nørrebro Station der har været hårdt ramt af de store regnskyl de seneste par år. Denne plan skal selvfølgelig inddrages i designet af byrum og gader i området, så de kan håndtere den regn der også fremtidigt forventes at falde. Fx ses at Glenteparken ligger i et kryds mange skybrudsveje peger mod, og vil derfor være et oplagt sted at indarbejde en forsinkelsesplads i designet af parken. Forskellige løsninger på dette kan også ses i afsnittet om byrummet Glenteparken.

Bregnerødgade er vist som eksempel på hvordan man kan omdanne vejene i området til bedre at kunne håndtere de store regnskyl. Bregnerødgade er i skybrudsplanen karakteriseret som en grøn forsinkelsesvej og da vejen i fremtiden vil blive blind og derfor langt mindre trafikeret, er en begrønning af vejen oplagt. 3 eksempler på hvordan dette ville kunne se ud, ses på næste side.

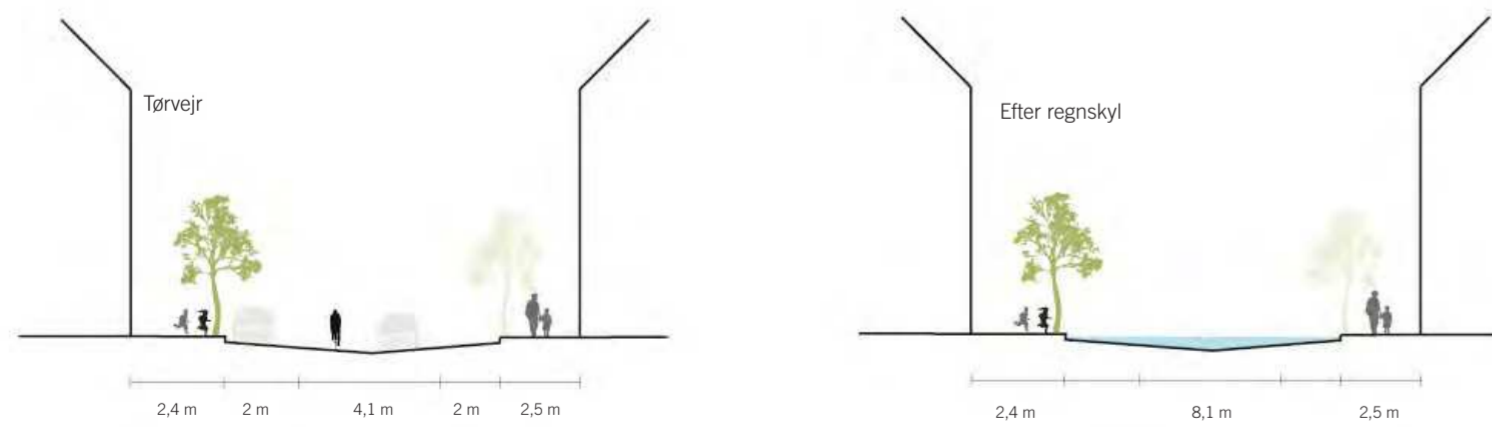
1. Fritliggelse af eksisterende å



2. Grønne forsinkelsesbede



3. Vandledende vejprofil



3. Regnvandshåndtering

Eksempel på grøn forsinkelsesvej i Bregnerødgade

Med lukningen af bilgennemkørsel under højbanen ved Ørnevej, vil Bregnerødgade blive en blind vej med indkørsel fra Tikøbgade. Dette vil medføre langt mindre biltrafik i gaden og mulighed for at begrønne noget af den plads der før blev brugt til biltrafik.

Bregnerødgade er karakteriseret som en grøn forsinkelsesvej i Københavns Kommunes skybrudsplan. Vi giver her 3 eksempler på hvordan, en forsinkelsesvej i Bregnerødgade kunne se ud.

1: Opgravning af den eksisterende å
Under Bregnerødgade løber en rørlagt å. I forbindelse med regnvandshåndtering kunne denne å graves op og i fremtiden løbe gennem gaden, hvor den ved regnskyt kan opsamle regnen og lede det videre til forsinkel-sespladser, som fx. Glenteparken.

2: Grønne forsinkelsesbede
Mindre grønne bede kan etableres ned langs gaden til opsamling af regn-vand. På tørre dage vil de fungere som grønne pusterum - ved store regn-skyt vil de kunne opsamle regnvandet.

3: Vandledende vejprofil
Ved at give vejprofilen en v-form, vil vejen ved store regnskyt kunne lede vandet videre til den næste skybrudsvej eller forsinkelsesplads.



Grønt forsinkelsesbed i vejkanthen



Grøn forsinkelsesrende langs vej



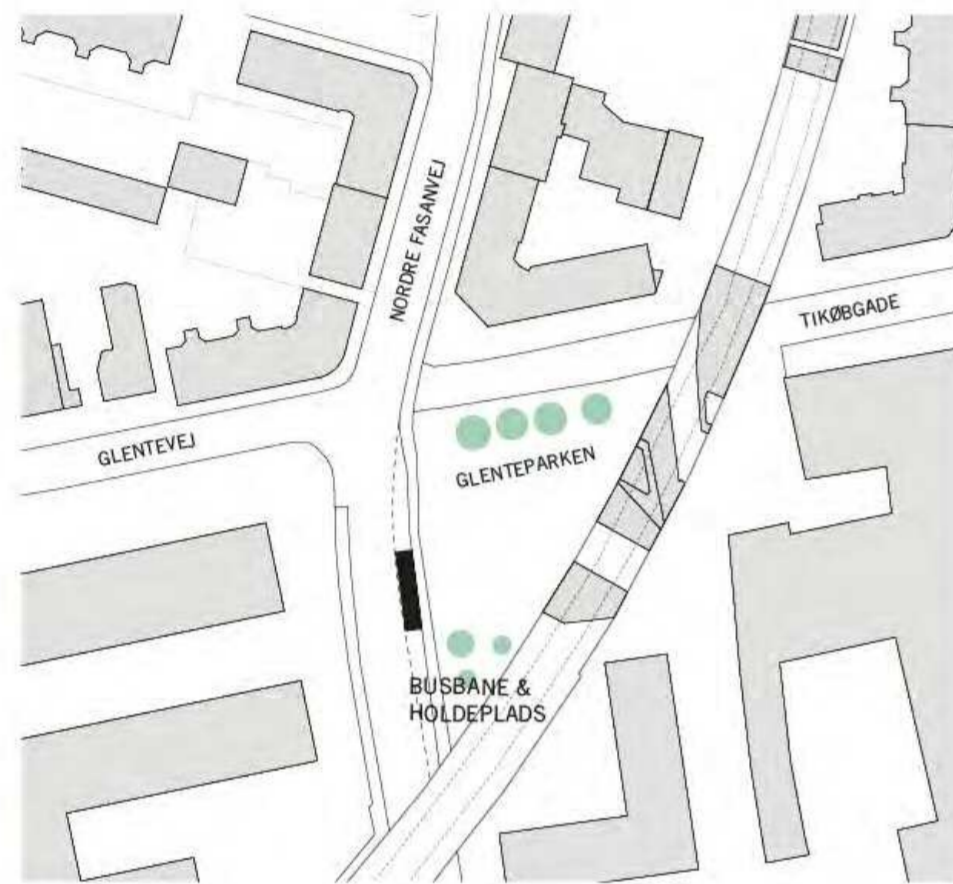
Blåt bånd gennem gaden



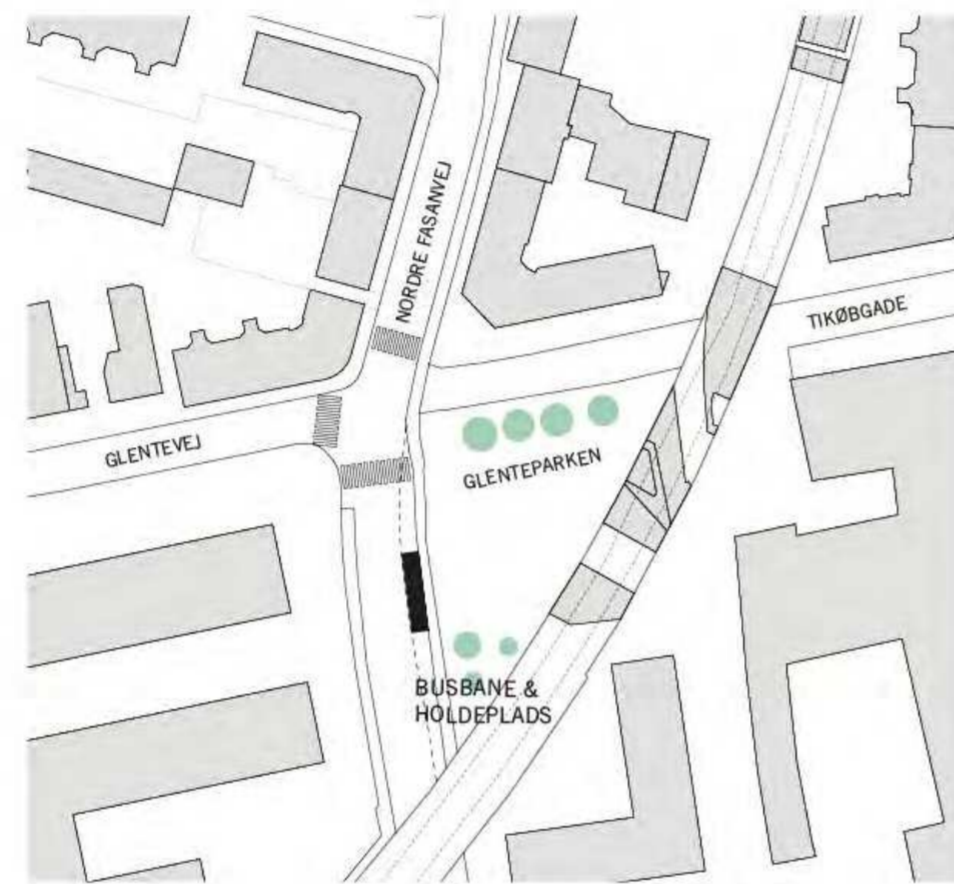
Grønne forsinkelsesbede

4. Glenteparken

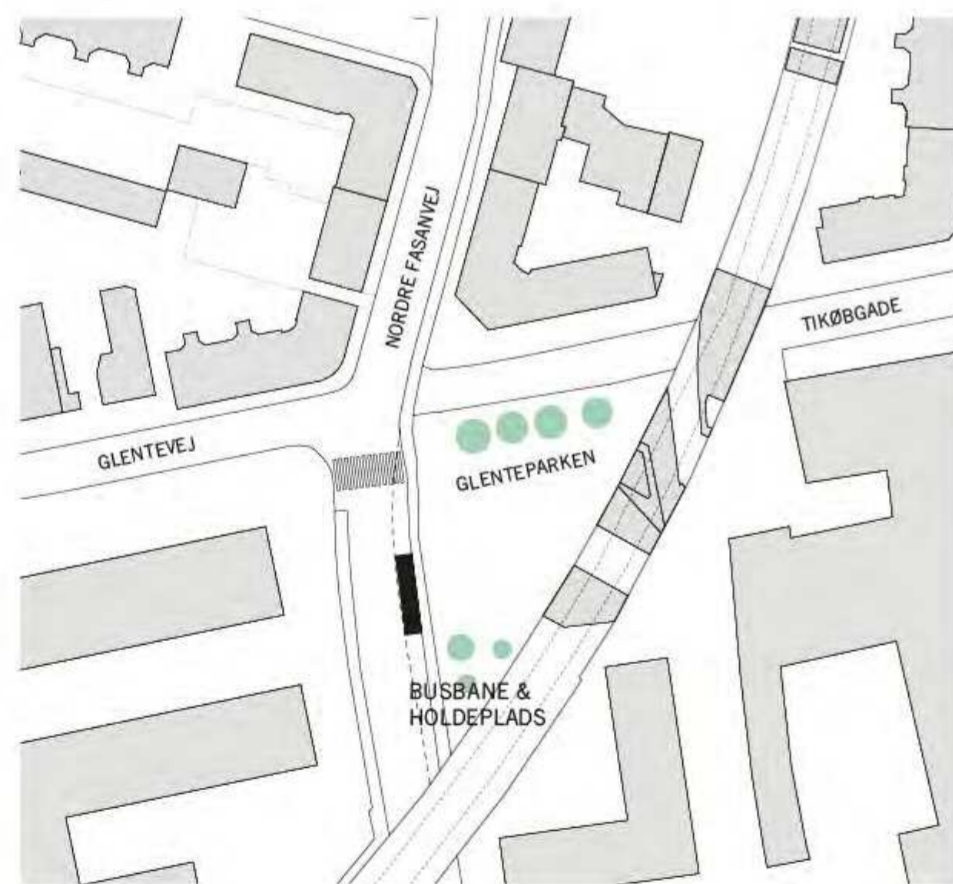
Etablering af overgang til Glenteparken i krydset Glentevej - Nordre Fasanvej



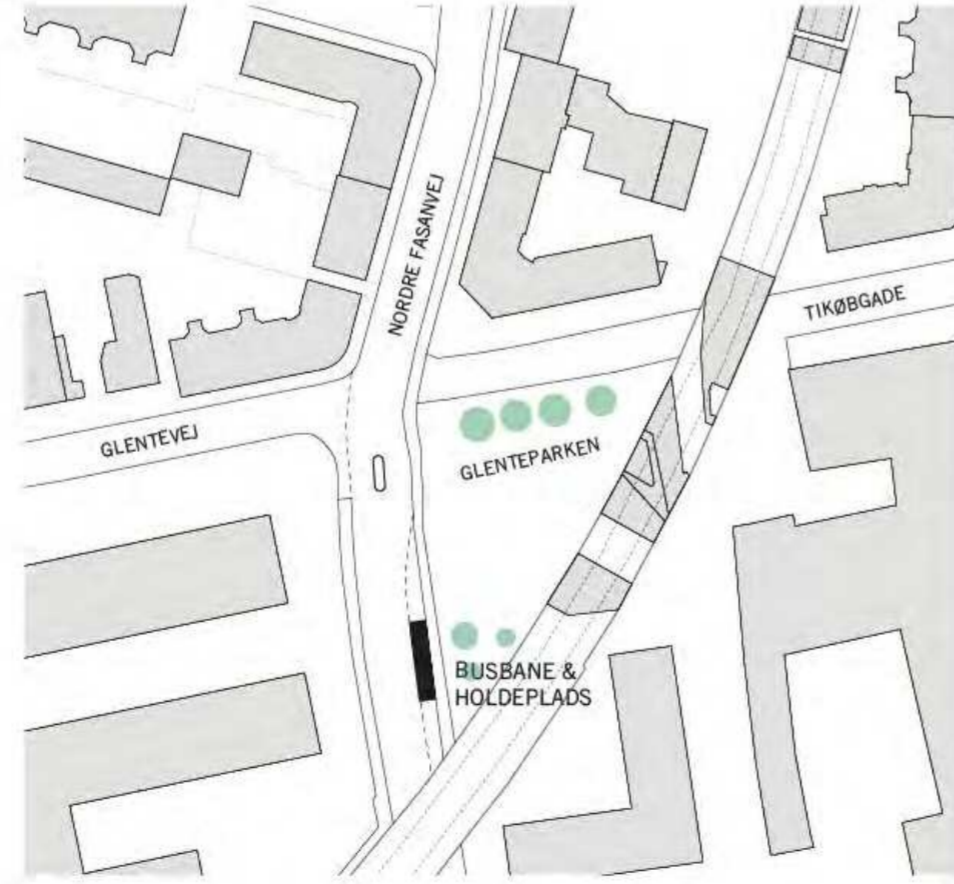
Nuværende situation



A) Lysreguleret fodgængerovergang



B) Ikke lysreguleret fodgængerovergang



C) Midterhelle



Lysreguleret fodgængerovergang



Ikke reguleret fodgængerovergang



Fodgængerovergang med midterhelle

Nordre Fasanvej er en trafikeret vej og kan derfor virke afskærmende som en barriere mod Glenteparken. Der er blevet udtrykt et ønske hos beboerne i området om etablering af en mere sikker overgang til Glenteparken i krydset Glentevej - Nordre Fasanvej.

Vi har undersøgt 3 løsningsmodeller:

- A) Etablering af en lysreguleret fodgængerovergang
- B) Etablering af en ikke lysreguleret fodgængerovergang
- C) Etablering af en midterhelle

Ved løsning A; En lysreguleret fodgængerovergang, vil der komme en sikker overgang til Glenteparken og samtidig gøre Grøndalruten langs højbanen tydeligere og en mere attraktiv omvej for cyklister på Nordre Fasanvej. Løsningen kan derimod blive problematisk for trafikflowet idet lyskrydset Nordre Fasanvej - Hillerødgade ligger kun 120 meter længere nede af vejen.

Løsning B, et ikke lysreguleret fodgængerfelt vil tydeliggøre overgangen til Glenteparken, men sikkerheden ved sådan et fodgængerfelt kan diskuteres, da biler og fodgængere tit er i tvivl om, hvem der holder tilbage for hvem.

Løsning C, etablering af en midterhelle i et fodgængerfelt kan fungere som en mere 'sikker' måde for de bløde trafikanter at krydse Nordre Fasanvej på. Her vil fodgængererne kun skulle krydse en kørebane ad gangen. Vejen er for smal nord for Glentevej til at etablere en 2m bred rabat, der er nødvendig for at folk med cykler og barnevogne kan krydse vejen, i stedet må busholdebanen rykkes mod syd, så kørebanerne kan komme omkring midterhellen.



kreativt
værksted

