

FORBINDELSER BISPEBJERG BAKKE

BILAG 2

FREDERIKSBORGVEJ
& BISPEBJERG TORV

NOV. 2022

KONTAKT

WERK

Werk Arkitekter ApS

Signe Hertzum
Signe@werkarkitekter.dk



Via Trafik Rådgivning A/S

Peter Stanley Andersen
psa@via trafik.dk

Martin Søberg

Kulturhistoriker
martinsøberg@hotmail.com

UDARBEJDET FOR

Områdefornyelsen Bispebjerg Bakke,
Teknik og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune.
Udarbejdet som en del af projektet
'Forbindelser Bispebjerg Bakke'.

Dette er bilag 2 ud af 3.

INDHOLD

FREDERIKSBORGVEJ	06
BISPEBJERG TORV	08
MÅLSÆTNINGER FOR VEJEN	10
ARKITEKTONISK GREB	12
MÅLSÆTNINGER FOR BISPEBJERG TORV	14
MATERIALITET OG UDTRYK	17
NYE KOBLINGER MELLEM KIRKEGÅRD OG BY	18
TRAFIKALE FORUDSÆTNINGER	22
FORUDSÆTNINGER PLANTNING AF TRÆER	26



FORORD

INDLEDNING

Dette bilag beskriver et arkitektoniske greb for Bispebjerg Torv og Frederiksborgvej og er udarbejdet sideløbende med udviklingen af "Bystrategisk vision og plan for et forbundet Bispebjerg Bakke" (bilag 1) samt en teknisk rapport (bilag 3). Det arkitektoniske greb eksemplificerer, hvordan visionens tre strategiske greb kan omsættes til et konkret projekt med Kulturarven som driver:

1. Sammenhængende by
2. Byen som mødested
3. Haver til alle

Bispebjerg Torv skal styrkes som kvarterets kulturhistoriske centrum. Byrummet skal være et mødested, der danner ramme om ophold, aktiviteter og oplevelser for både lokale og besøgende. Forbindelsen mellem kirkegården mod vest og Bispebjerg Kirke mod øst og sammenhængen mellem torvets østlige og vestlige del skal styrkes ved at dæmpe trafikken og sikre bedre krydsningsmuligheder for bløde trafikanter.

Frederiksborgvej skal i fremtiden fremstå som en bygade med en tydelig grøn identitet. Trafikken og dens barrierevirkning skal mindskes markant og kanten til kirkegården blødes op på få nøje udvalgte steder, så der inviteres indenfor og skabes større forbindelser mellem Bispeparken og de grønne arealer.



De tre strategier fra 'Forbindelse Bispebjerg Bakke - Bystrategisk vision'

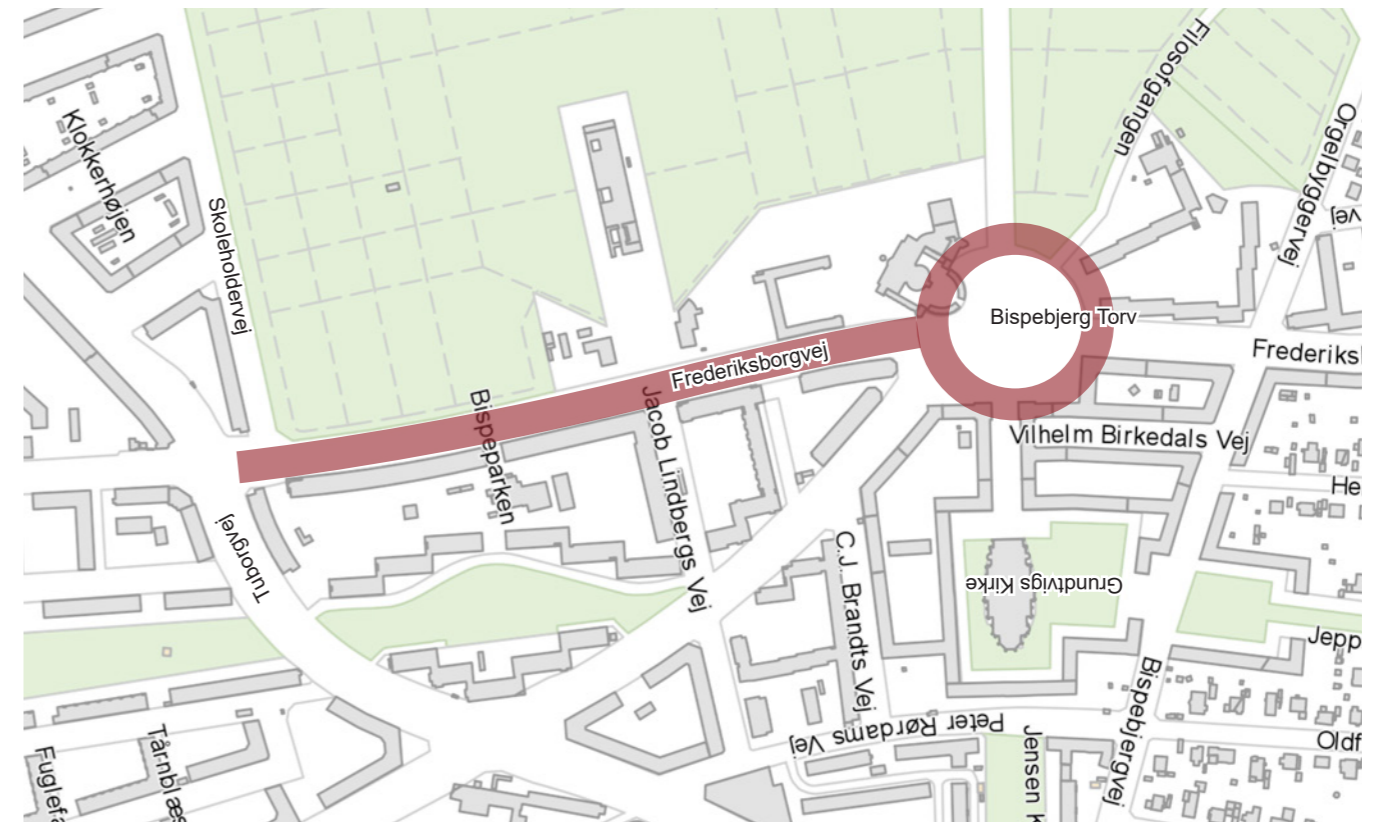
FORMÅL

Det arkitektoniske greb skal sammen med en kortlægning og beskrivelse af projektets forudsætninger danne grundlag for et rådgiverudbud og efterfølgende udvikling og projektering af Bispebjerg Torv, Frederiksborgvej og en kommende hjørneindgang.

Forundersøgelser og forudsætninger er beskrevet i separat teknisk rapport (bilag 3).

PROCES

Der er i forbindelse med Områdefornyelsen Bispebjerg Bakke nedsat en arbejdsgruppe bestående af lokale beboere og erhvervsdrivende samt repræsentanter for lokale institutioner og foreninger. Det arkitektoniske greb er bl.a. blevet til på baggrund af input fra arbejdsgruppen ligesom gruppen har deltaget i en proces med en række workshops og borgermøder, hvor rådgiver har præsenteret oplæg til projektet og har modtaget inputs fra gruppen.



Områdefrænsningen er ikke klart defineret, men tager udgangspunkt i Frederiksborgvej fra Tuborgvej til og med Bispebjerg Torv.

VEJENS UDVIKLING

NAVNET

Frederiksborgvej blev anlagt af Christian IV i 1620 som en forbindelse mellem København og det kongelige slot Frederiksborg i Hillerød. Vejen førte fra Nørreport og hed oprindeligt Nørre Landevej, den blev senere kaldt Vej til Buddinge og sidenhen Bispebjergvej, men fik i 1864 sit nuværende navn.

KARAKTER

Med byens vækst ændrede gaden karakter: fra en åben landevej med ganske lidt og spredt bebyggelse til en tæt bygade omgivet af karrébebyggelse i op til fem etager. Langs landevejen stod der popler, og i begyndelsen af 1900-tallet blev der installeret gadebelysning. I 1916-1919 blev vejen udvidet, og der blev anlagt fortove, den blev brolagt i 1926, og cykelstier kom til i 1930'erne og 40'erne.

Mellem Bispebjerg Torv og Tuborgvej er Frederiksborgvej mod øst afgrænset af Bispeparkens solide, bevaringsværdige boligbyggeri fra begyndelsen af 1940'erne med facader af gule mursten og mod vest af den røde mur langs Bispebjerg Kirkegård.

Muren langs kirkegården er opført under Anden Verdenskrig som beskæftigelsesarbejde for arbejdsløse. Muren blev i årene 2019-2021 genopført, da den flere steder var i fare for at styrte sammen.

Ved hovedindgangen til kirkegården er muren trukket tilbage fra vejen, så der opstår en lille plads. Indgangen er markeret af en murstensportal med stiltræk hentet i gotisk arkitektur, tegnet af arkitekt Andreas Clemmensen og opført i 1903.



Nyere perforeringer i muren



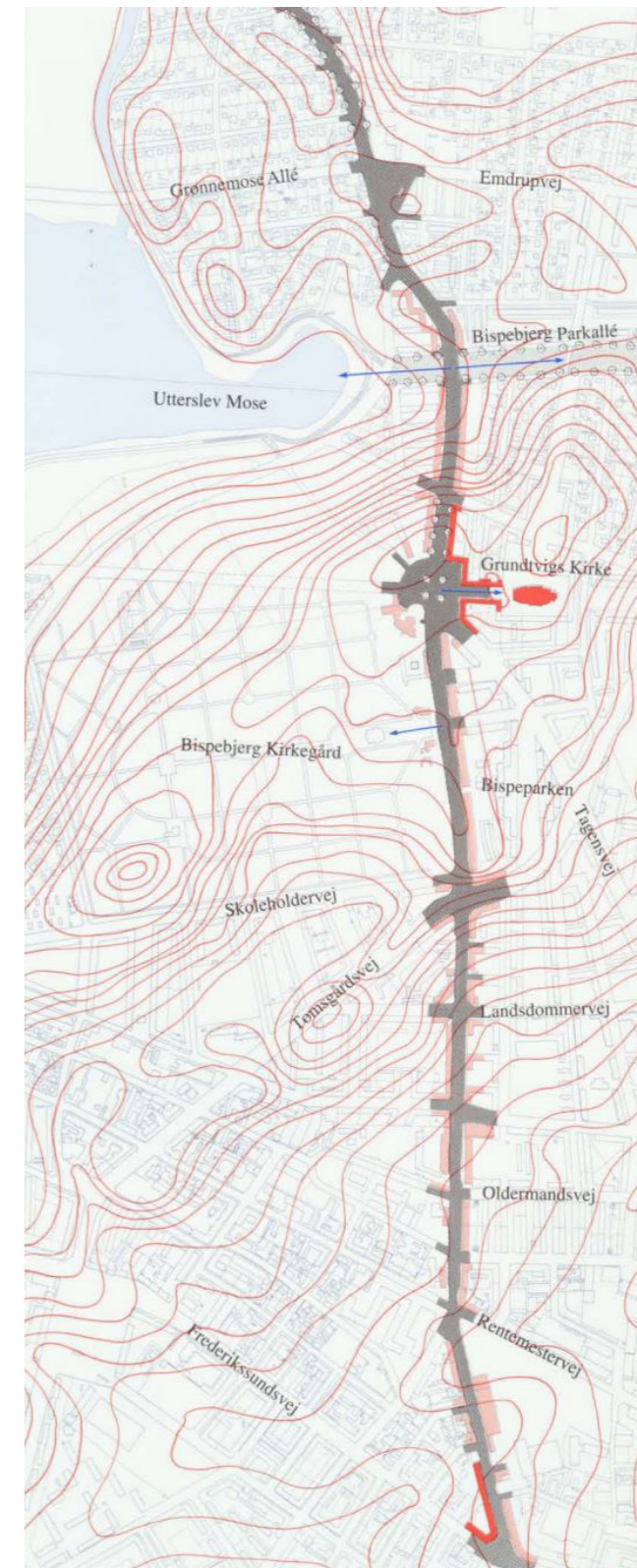
Den gamle hovedindgang (Billede fra 1928-1933)



Frederiksborgvej og Bispeparken ved Tuborgvej, set mod Nord

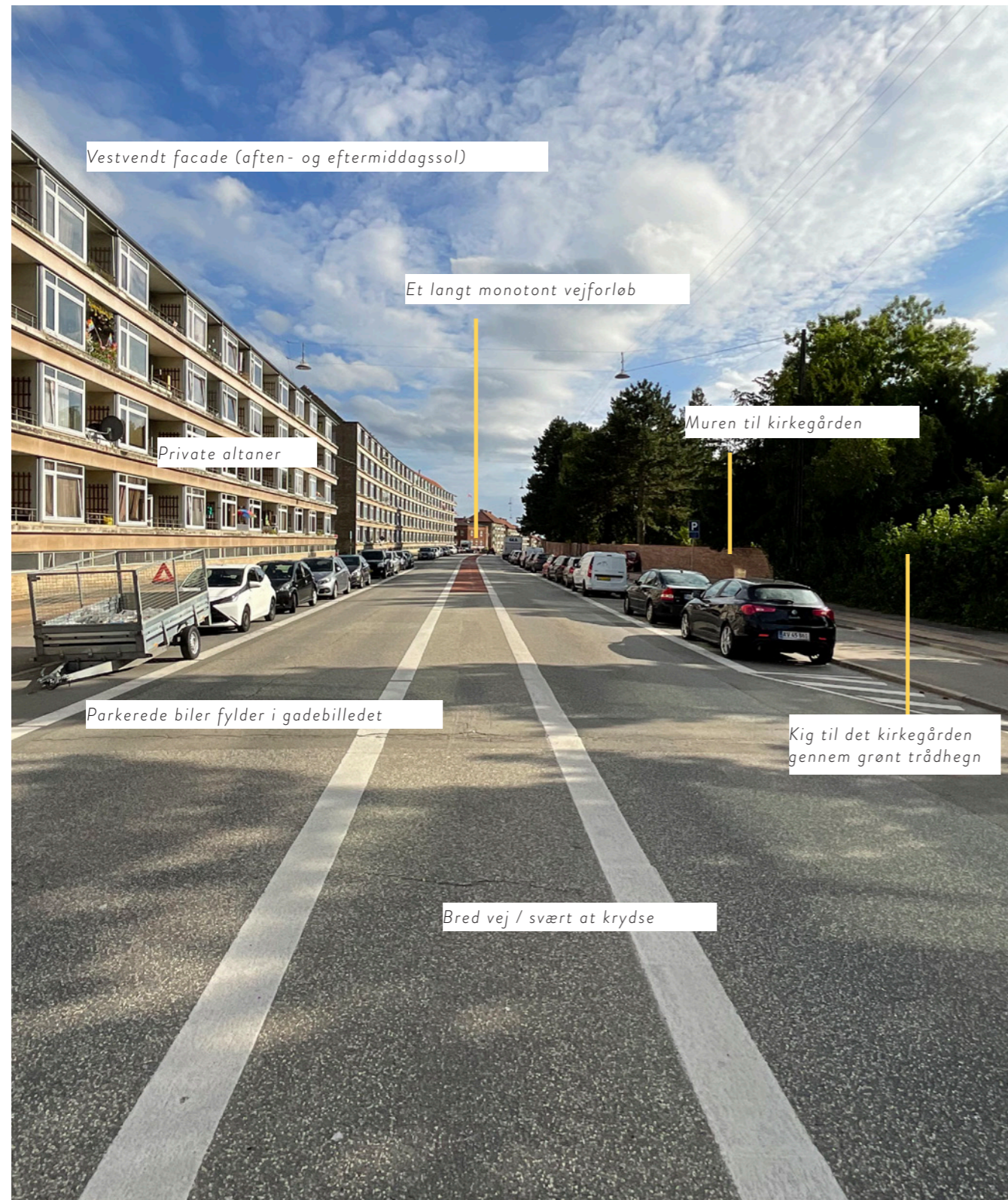


Hovedindgangen til kirkegården og Krematoriet set fra Frederiksborgvej



Frederiksborgvej, Bydelsatlas

VEJEN I DAG



Frederiksborgvej Nord idag

UDFORDRINGER

Vejen er i dag præget af trafik og parkering og virker overdimensioneret. Det lange, lige vejforløb indbyder til høj fart, og fraværet af krydsningsmuligheder gør, at vejen virker som en barriere mellem boligbebyggelsen mod øst og kirkegårdens grønne områder mod vest. En effekt, der forstærkes af rækkerne af parkerede biler.

Vejen er i dag kun indrettet med trafikale funktioner og fremstår uden et byliv. Dette skyldes blandt andet at ingen af lejlighederne på Frederiksborgvej har adgang/ankomst fra vejen, men derimod fra gården. Således er der meget lidt lokalt liv på vejen.

Kirkegården er omkranset af en høj mur med få åbninger, der kun i begrænset omfang inviterer indenfor, og Bispeparkens bebyggelse fremstår som en bagside uden indgange, således er der også få øjne på gaden. Mur og bebyggelse bidrager begge til gaderummets monotoni og det manglende byliv, skønt de materiale- og periodemæssigt svarer fint til hinanden. Kirkegårdsmuren er ikke belyst om aftenen, og nogle borgere oplever den derfor som mørk og utryk.

POTENTIALER

Vejen grænser op til Bispebjerg Kirkegård som en væsentlig destination i bydelen og som har et stort potentiale som grønt, rekreativt åndehul. Samtidig udgør Bispeparkens mange beboere et stort befolkningsunderlag, der kan understøtte et mere aktivt byliv.

TORVETS UDVIKLING

AKSER

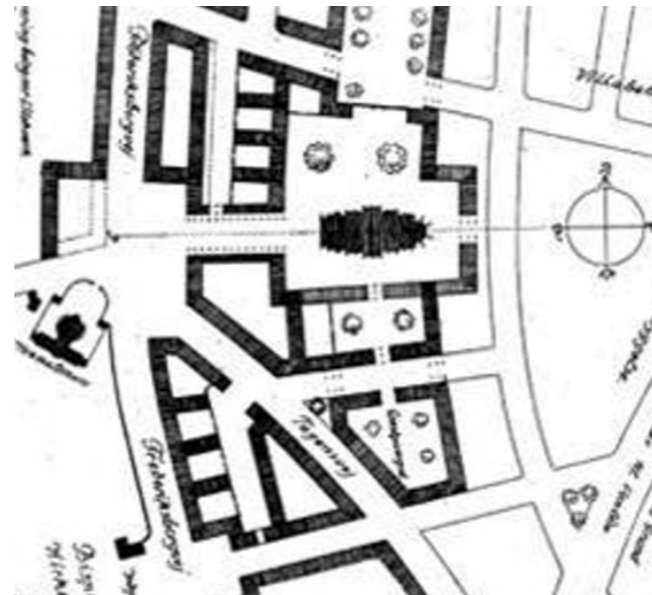
I begyndelsen af 1900-tallet lå der ikke noget torv på Bispebjerg Bakke, men blot et kryds mellem Frederiksborgvej og Tagensvej, som ramte det hjørne af kirkegården, hvor Dansekapellet nu ligger. Først med bebyggelsesplanen fra 1918, udarbejdet af arkitekterne P.V. Jensen Klint og Charles I. Schou for Københavns Kommune, blev grundlaget for det store U-formede torv etableret. To centrale akser krydser torvet: dels den vest-øst-gående akse fra poppelalléen på kirkegården over gaden På Bjerget til Grundtvigs Kirke og helt ind i kirkeskibet, dels Frederiksborgvejs syd-nord-gående akse.

AFGRÆNSNING

Torvets åbne rum er helt centralt for oplevelsen af Grundtvigs Kirkes arkitektur. Set herfra strækker det imponerende tårn sig fra bakken op i himlen som en fortsættelse af landskabets former, understreget af den vest-øst-gående akse og ikke mindst bebyggelsen i samme gule mursten som kirken omkring akse. Den østlige side af torvet indrammes af bebyggelsen, mens torvet mod kirkegården indrammes af den konkave kirkegårdsmur i røde mursten, der brydes af den konvekse mur omkring Dansekapellets forplads.

KARAKTER

Alle bygningerne er af meget høj arkitektonisk og håndværksmæssig kvalitet og skaber et sammenhængende udtryk med fine og forskelligartede detaljer. Torvet har karakter af en klassisk plads, som tilbyder en åbning i den tætte by og fremhæver byens monumenter, men samtidig bryder torvets fire grupper af store træer det meget store rum op og danner en overgang mellem bebyggelsen på toppen af bakken og den grønne kirkegård. Desuden fungerer torvet næsten som en slags byport: en markering af overgangen fra den mere spredte by og villakvartererne mod nord og den tættere park- og karrébebyggelse mod syd.



Forslag til bebyggelsesplanen, 1926



Luftfoto Grundtvigs Kirke og bebyggelsen 'På Bjerget', 1928-33



Luftfoto



Den vest-øst-gående akse set mod kirkegården



Den vest-øst-gående akse set mod kirken

TORVET I DAG



4 vejbaner inkl. busbane

4 store trægrupper

Petanque / udeservering

Vestvendte byrum (eftermiddags- og aftensol)

Store græsarealer

Gennemkørende og parkerede biler

Torvet i dag

UDFORDRINGER

Bispebjerg Torv blev renoveret i 1996, hvor den dengang gennemgående vej (i akse) blev nedlagt, store græsarealer blev anlagt i stedet og belægningen med gule teglsten kom til. I dag er Bispebjerg Torv dog præget af trafikken på Frederiksborgvej og Tagensvej. De to veje mødes i torvets sydside og fortsætter på tværs af torvet i et bredt vejprofil. På den måde deles torvet i to dele som er afskåret fra hinanden med Dansekapellet og kirkegården mod vest og Grundtvigs Kirke og den omkringliggende bebyggelse mod øst. Torvet er endvidere præget af de store, udefinerede plænearealer samt vej- og parkeringsarealer i torvets rand.

POTENTIALER

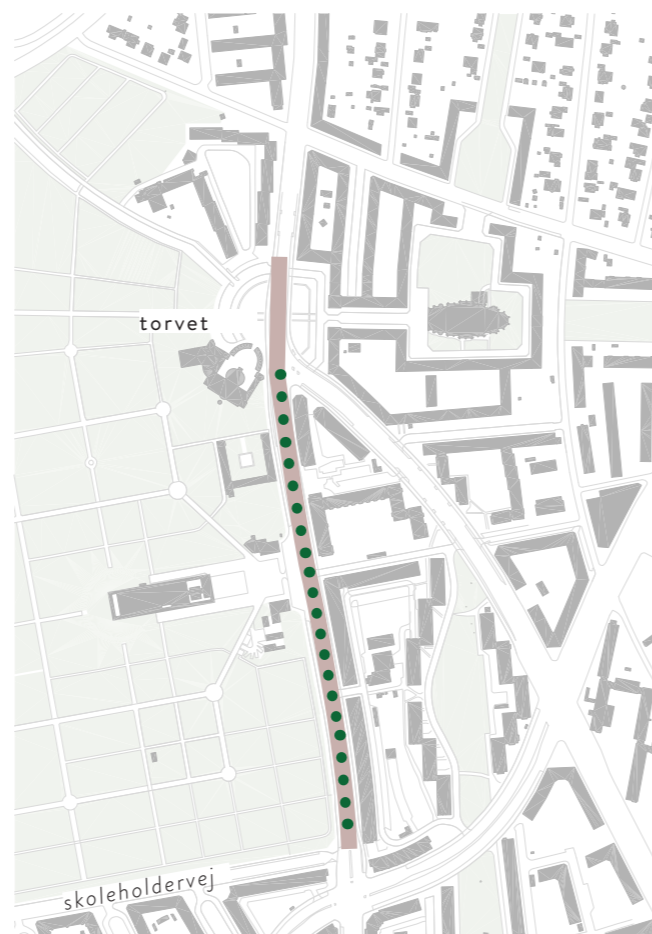
Torvet er placeret på akse fra Grundtvigs Kirke igennem Kirkegården og ud mod Utterslev Mose og er et naturligt centrum og omdrejningspunkt for bydelens aktiviteter. Den stærke kulturarv, som omgiver torvet, udgør nogle af bydelens mest kendte destinationer, og de smukke bygninger giver torvet en helt særlig identitet. Samtidig skaber de omkringliggende destinationer og aktiviteter et grundlag for yderligere at udbygge bylivet på torvet.

EN GRØN BYGADE OG BYDELENS SAMLINGSSTED

MÅLSÆTNINGER

De overordnede målsætninger for omdannelsen af Bispebjerg Torv og Frederiksborgvej er at skabe trygge og oplevelsesrige byrum, som danner ramme om beboernes hverdagsliv og binder bydelen sammen på tværs.

Diagrammerne viser de overordnede målsætninger for en samlet udvikling af Frederiksborgvej og Bispebjerg Torv. Målsætningerne er eksemplificeret i illustrationsplanerne og skal omdannes til et konkret projekt.



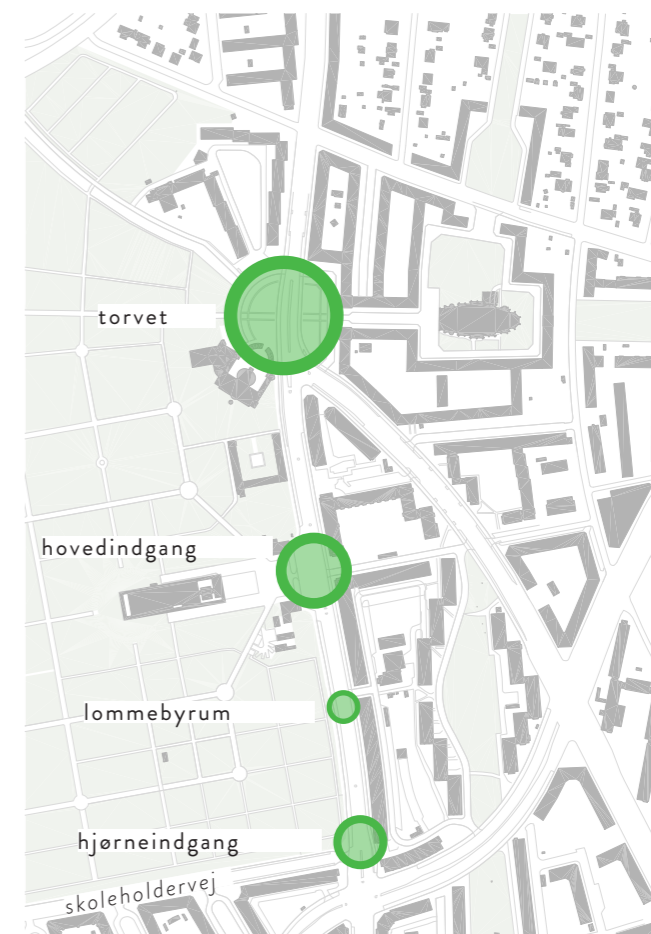
FREDELIG OG GRØN VEJ

Frederiksborgvej skal fredeliggøres fra Skoleholdervej til og med torvet, og biltrafikken skal nedprioriteres til fordel for de bløde trafikanter. Vejen skal gøres til et trygt og rart sted at opholde sig og bevæge sig igennem. Vejstrækningen skal brydes op, så den ikke opleves som monoton. Begrønning i form af vejtræer og byrumsbeplantning skal gøre vejen levende og tydeligt grøn.



SAMMENHÆNG PÅ TVÆRS

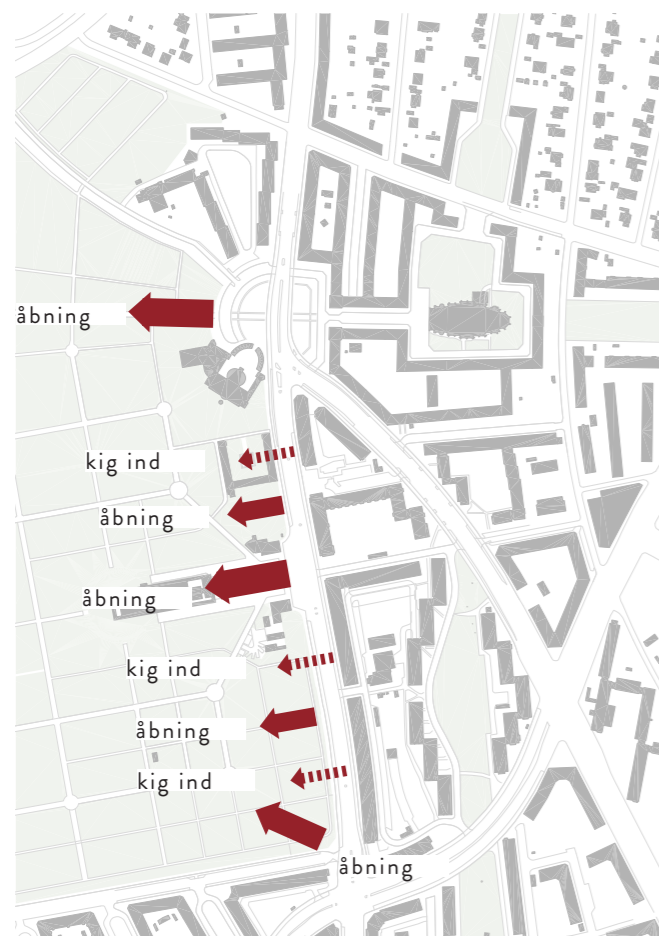
Frederiksborgvejs og kirkegårdsgrøntens barriereeffekt skal nedbrydes. Der skal etableres sikre krydsningsmuligheder, sådan at forbindelsen til kirkegårdsgrønt styrkes. Krydsningerne skal koble sig på det overordnede net af forbindelser i bydelen og bidrage til at skabe sammenhæng på tværs.



FORBINDELSER SOM BYRUM

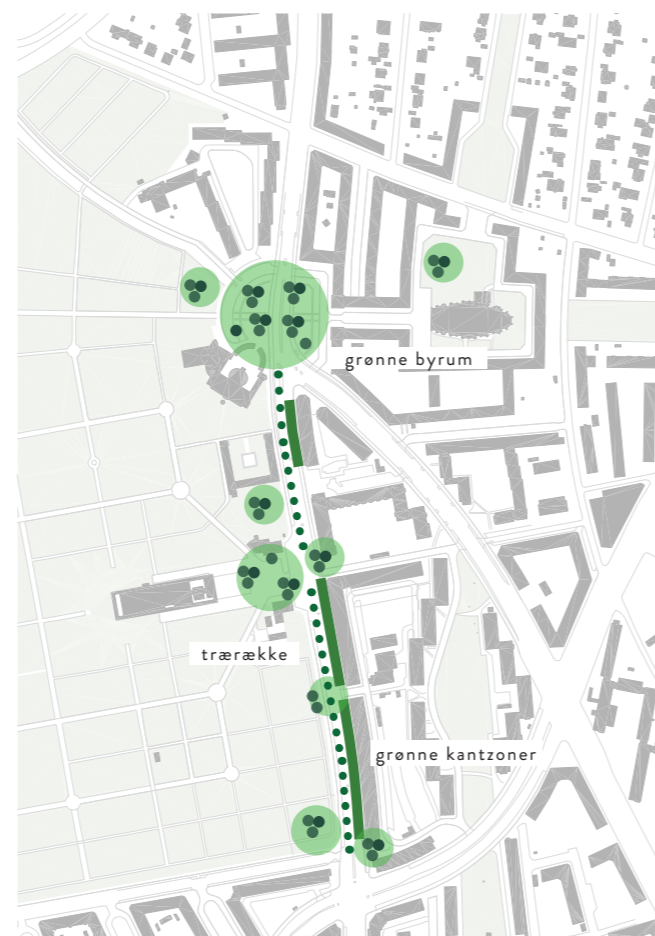
På strækningen fra torvet til Skoleholdervej foreslås fire byrum i forbindelse med de væsentligste krydsningspunkter. Byrumsdannelserne skaber sikre overgange, markerer de tværgående forbindelser og bryder vejstrækningen op. Byrummene har hver deres karakter.

På toppen af bakken ligger Bispebjerg Torv som den vigtigste pladsdannelse i området og er det kulturhistoriske samlingspunkt for både lokale og besøgende. Byrummet ved kirkegårdsgrønt hovedindgang ligger i forbindelse med en aktiv stueetage, der kan indrettes med en kantzone, der understøtter byliv og aktivitet. De to mindre byrum mod syd synliggør indgange til kirkegården og inviterer indenfor.



PUNKTERE OG PERFORERE KIRKEGÅRDSMUREN

Kirkegården er omkranset og beskyttet af en murstensmur. For at lette adgangen til det grønne område og invitere indenfor, skal der skabes flere åbninger, hvor folk kan sive ind og ud. Kvaliteten i den skærmende mur, der beskytter mod bl.a. trafikstøj skal bevares, men en fortsættelse af de nye tiltag på Skoleholdervej, med perforerede felter i muren, evt. i forbindelse med en bænk og belysning, kan skabe større sammenhæng på tværs af muren.

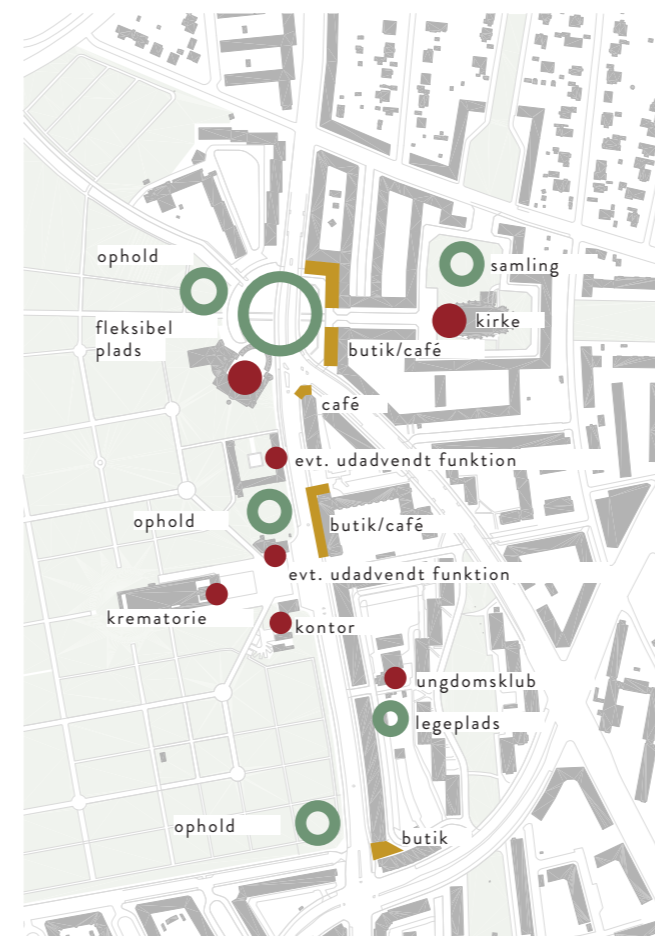


INTEGRERE KIRKEGÅRDENS GRØNNE IDENTITET

Kirkegården har en intensiv og tydelig grøn karakter i dag. Målet er ligeledes at give Frederiksborgvej og torvet en grøn identitet, der hænger sammen med kirkegården og så vidt muligt synliggør kirkegården i gadebilledet.

Frederiksborgvej skal i fremtiden have en række af karakterfulde vejtræer, der markerer vejens forløb. Derudover foreslås grønne kantzoner foran Bispeparkens boliger, gerne som private haver med direkte adgang fra boligen.

Byrummene bidrager også til det grønne udtryk med integrerede beplantningsvolumener, blomster og træer.

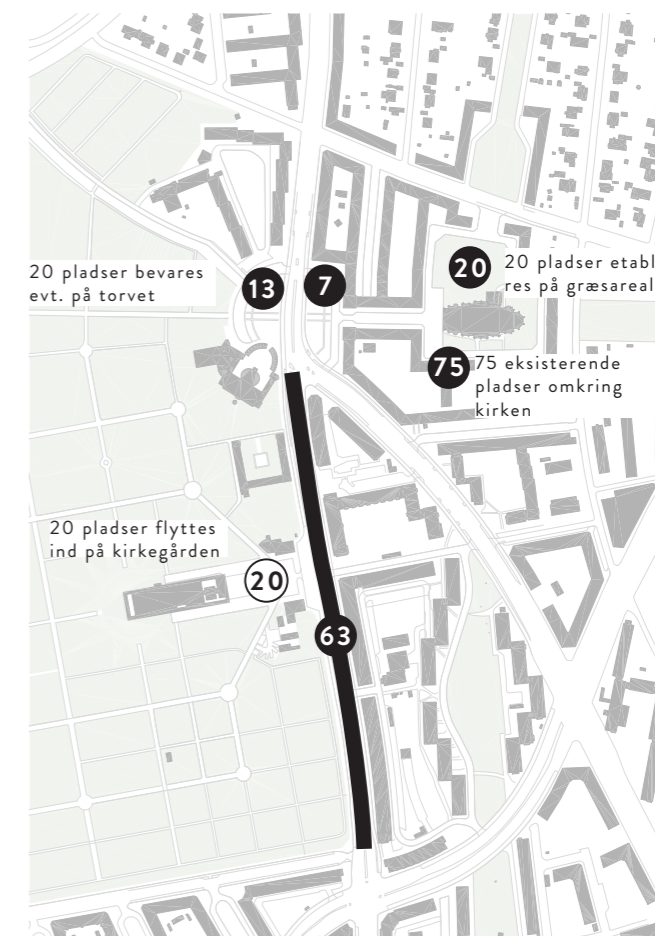


UNDERSTØTTE BYLIV, AKTIVITET OG OPHOLD

Der er i dag et lokalt byliv omkring torvet i form af udeservering, petanque og Dansekapellets nye udendørs scene. Derudover er der potentiale for at udvikle de eksisterende erhvervslokaler i stueetagen i Bispeparken. Projektet skal styrke det eksisterende byliv og bidrage med flere arealer til ophold og aktivitet.

Torvet har en central rolle og skal udvikles, så det er mere trygt og rart at opholde sig her. Derudover kan der være mulighed for at inddrage arealer på kirkegården som rekreative arealer.

Langs Frederiksborgvej understøttes udadvendte funktioner med brede fortove/kantzoner, der giver mulighed for at trække ud i vejrummet.



REDUCERE PARKERING

Det er besluttet (jf. Budget '22, TM53 og Budget '23, TM13) at parkering på Frederiksborgvej Nord kan reduceres til 49 pladser i alt.

I det viste eksempel etableres 63 pladser på Frederiksborgvej. 49 pladser jf. budgetnotater og derudover 14 pladser som flyttes fra torvet. Torvet og vejen omkring kirken indeholder idag 129 pladser. I eksemplet flyttes 20 af pladserne til græsarealet bag kirken og de 14 placeres på Frederiksborgvej. Det skal undersøges om der kan reduceres yderligere pladser på Torvet.

De 20 pladser foran hovedindgangen til kirkegården foreslås flyttet fra Frederiksborgvej og ind på pladsen foran krematoriet.

EN GRØN BYGADE OG BYDELENS SAMLINGSTED

EKSEMPELPROJEKT

De forskellige målsætningerne for Frederiksborgvej er eksemplificeret i illustrationsplaner og visionsskitser og skal senere omdannes til et konkret projekt. I det kommende konkrete projekt fastlægges emner såsom vejens profil, placering af parkering, træer og aktiviteter, alt sammen i dialog mellem rådgivere, Områdefornyelsen og arbejdsgruppen.

BYEN SOM MØDESTED

I det viste eksempelprojekt skabes en sammenhængende række af nedslag fra hjørnet af Skoleholdervej og op til Grundtvigs Kirke. De fire koblingspunkter, alle med åbninger ind til kirkegården, danner ramme om nye grønne pladsdannelser, som krydser vejen og rækker hele vejen fra Bispeparken og ind i en række mulige rekreative arealer på kirkegården.

KULTURARV SOM DRIVER

I eksempelprojektet foreslås det at belægningen på fortov og byrum er en gennemgående belægning af teglklinter for at bygge videre og fremhæve den særlige identitet omkring Grundtvigs Kirke. Belægningen vil bidrage til at skabe et bymiljø helt unikt for Bispebjerg Bakke og bygge videre på den høje stoflighed og ikke mindst høje kvalitet som præger det historiske område idag.

HAVER TIL ALLE

Den grønne identitet opnås ved at få åbnet meget mere op til kirkegården, hvor eksempelvis et område nord for hovedindgangen kan blive en grøn lomme på Frederiksborgvej - dog stadig på kirkegårdens præmisser. På modsatte side mod Bispeparken, foreslås en grøn kantzone som Bispeparkens beboere kan få nytte af enten som haver i tilknytning til stuelejlighederne, med direkte adgang, eller som fælles grønne bede med høj biodiversitet.

SAMMENHÆNGENDE BY

Målsætningen for vejen er at den skal fredeliggøres, så der kan skabes gode forbindelser på tværs for lette trafikanter. Derfor tager eksempelprojektet udgangspunkt i en radikal ændring af vejens karakter fra en udpræget trafikvej med gennemfartstrafik til en bydelsgade kun med lokaltrafik, hvor biltrafikken afvikles under hensyntagen til beboerne og de lette trafikanter. Det betyder blandt andet, at der forventes en tilladt hastighed på helst 30 km/t og maksimalt 40 km/t.

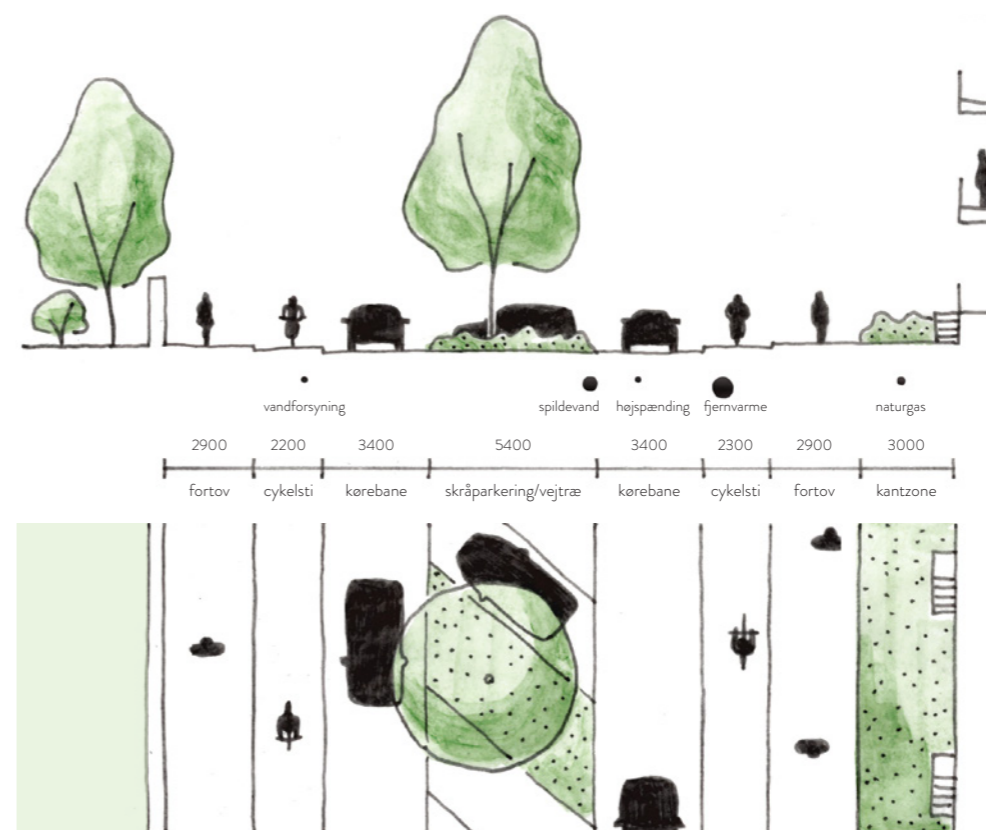
I eksempelprojektet vises en løsning med et bredt midterfelt, flankeret af kørespor, enkeltrettede cykelstier og fortov. Midterfeltet anvendes til en række af karaktergivende vejtræer, zoner med lavere beplantning samt skråparkering. Ved de fire pladsdannelser fungerer midterfeltet som en bred helle, som gør det markant lettere for bløde

trafikanter at krydse vejen. Derudover skaber den centrerede skråparkering også et mere åbent, overskueligt og sammenhængende byrum, når der ikke er langsgående parkering i begge sider af vejen som blokerer udsynet.

Midtlagt skråparkering er en sjældent set løsning, idet p-pladserne kan anvendes fra begge sider, og medfører at parkanterne skal krydse kørebane til og fra bilen. Det forudsætter derfor et lavt hastighedsniveau, og en udformning at vejen der understøtter at biltrafikken har lav prioritet. Midtlagt skråparkering kendes f.eks. fra Taastrup Hovedgade. Sønder Boulevard kan også anvendes som reference ift. den oplevelse af vejens karakter som bilisterne skal have, når de færdes på strækningen. Se alternative vejskitser på side 22-23.



Visionsskitse for Frederiksborgvej ved Hovedindgangen til Kirkegården.



Vejprofil som vist i eksempelprojektet



- Gennemgående belægning
- Kørebane over belægning
- Særlig funktion/aktivitet
- Grønne kantzoner



Grøn vej med sikker krydsning



Belysning med særlig karakter i byrum



Parkering med grøn karakter



Oplevelsesrig beplantning i kantzoner og byrum

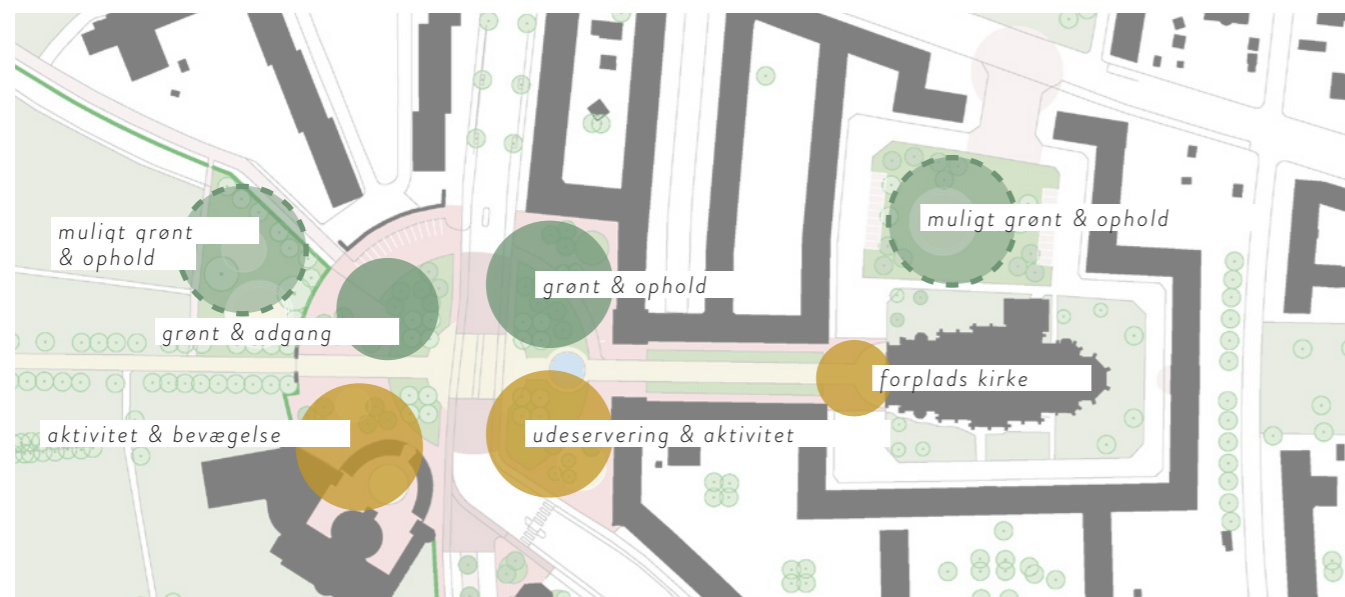


Sammenhængende belægning af teglklinter



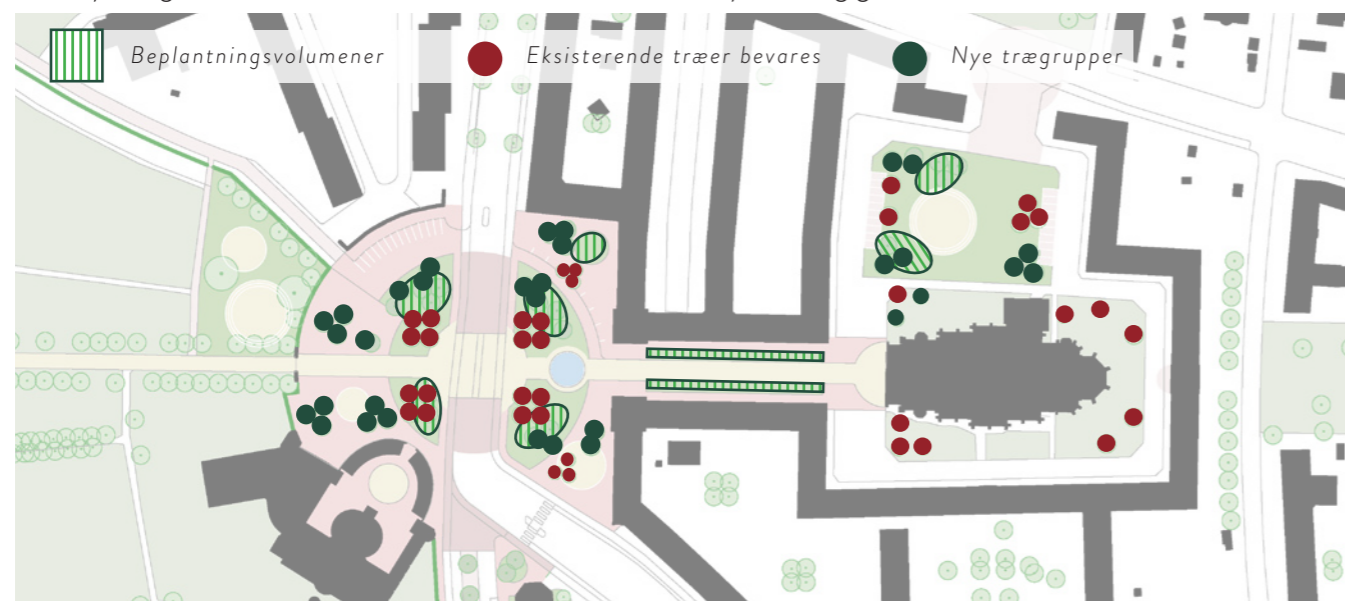
Vandelementer integreret i byrum

BISPEBJERG TORV - GRØNT, KULTURHISTORISK CENTRUM



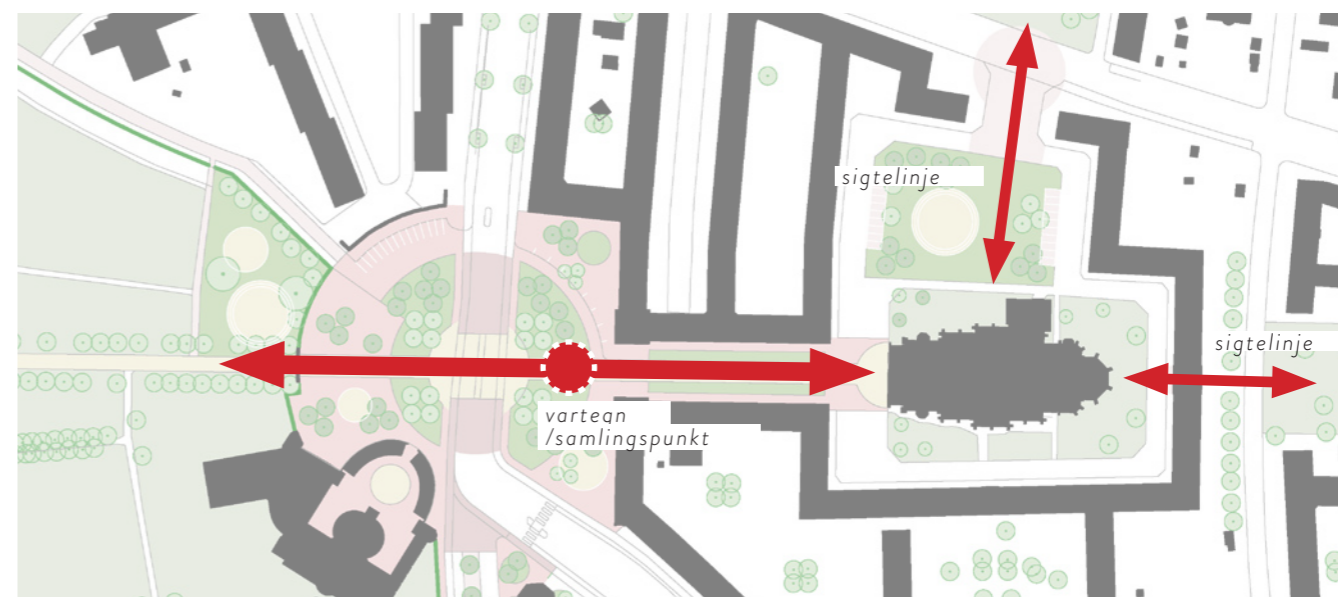
ZONER/AKTIVITETER

Bispebjerg Torv skal kunne indtages til en stor variation af aktiviteter og samtidig kunne danne ramme om de små møder i hverdagen. I zonerne mod nord ligger fokus på de grønne byrum med mulighed for ophold og gode adgangsforhold til kirkegården. Mod syd ligger fokus mere på bylivet i form af udeservering, aktiviteter, udstilling, bevægelse og forestillinger. På kirkegårdens areal og bag Grundtvigs Kirke er der mulighed for at skabe yderligere rekreative zoner, som er endnu mere beskyttede og grønne.



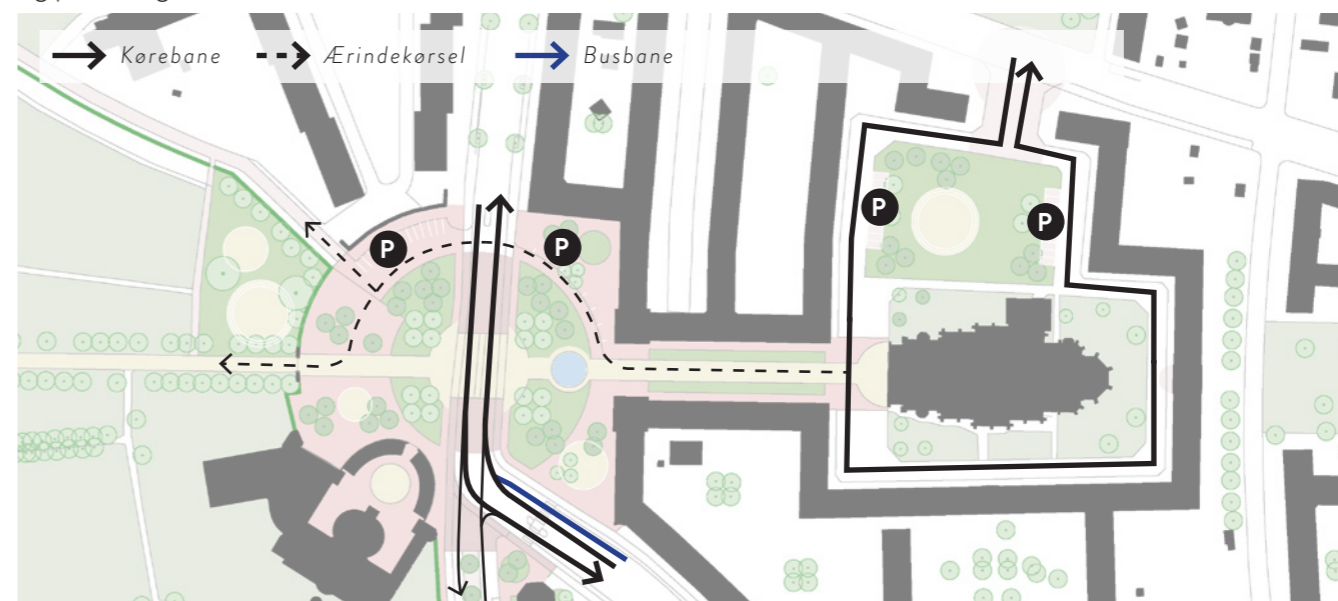
BEPLANTNING

Torvet skal fremstå med en tydelig grøn identitet. Eksisterende træer skal bevares og suppleres af fritstående træer og trægrupper. Træerne skal have en særlig karakter, eksempelvis blomstring eller efterårsfarver. Beplantningsvolumener, evt. med en mindre terrænopbygning, hjælper til at intensivere den grønne karakter og beskytte opholdszonerne for vind og støj.



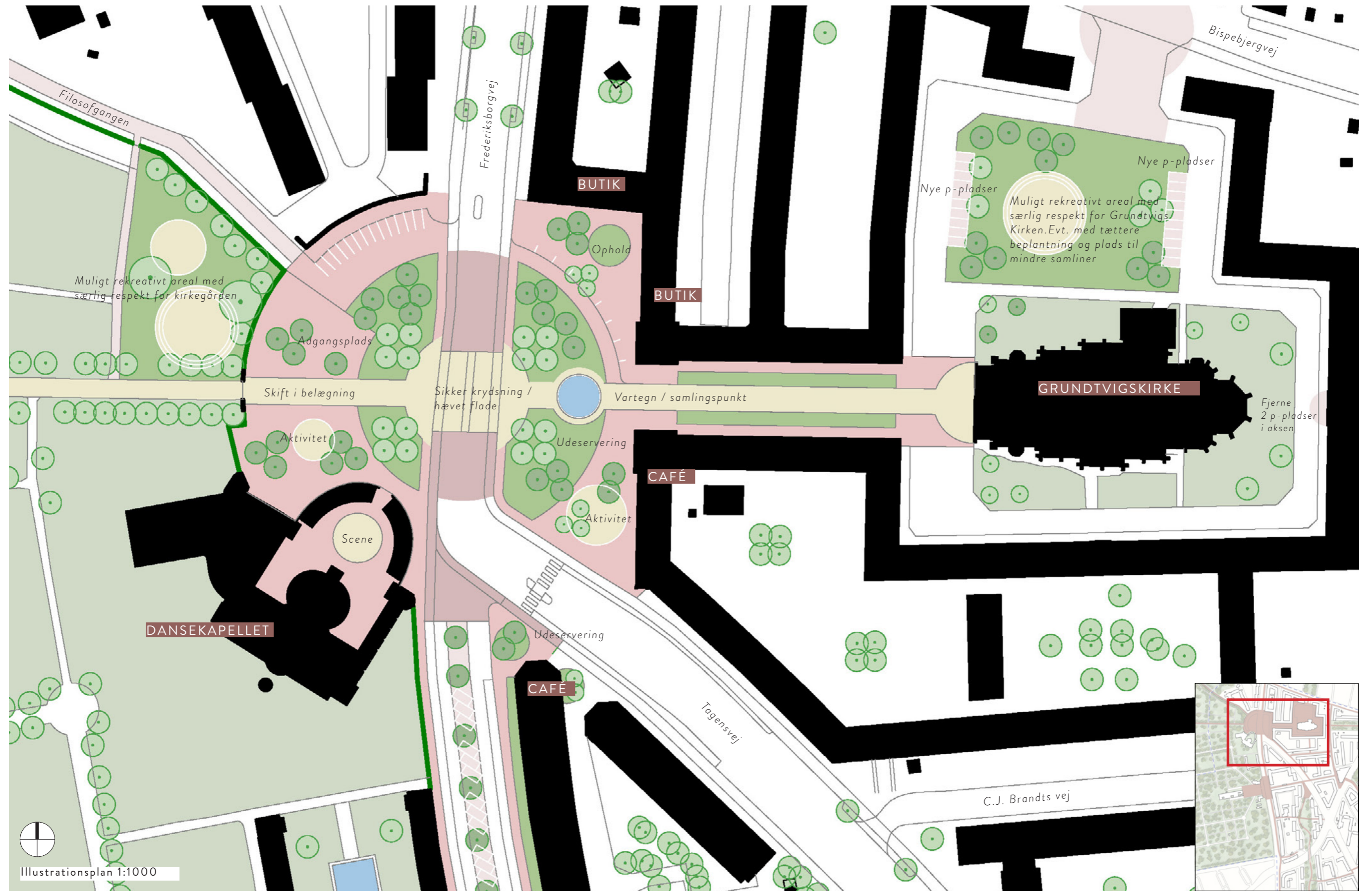
AKSER OG VARTEGN

Den øst-vendte akse skal have en klar sigtelinje fra Grundtvigs Kirke til kirkegården. Parkeringspladser langs med akse flyttes og akse fremhæves ved hjælp af beplantning og et skift i belægningen, eksempelvis til en teglsten i en anden nuance. Et vartegn kan med fordel markere akse og skabe et samlingspunkt med eksempelvis vandelement eller integreret kunst. De to sigtelinjer til kirken fra nord og øst friholdes for træer og parkering.



TRAFIK OG PARKERING

Frederiksborgvejs kørebane skal så vidt muligt reduceres, og krydsningen i akse skal gøres mere sikker for gående og cyklister. Vejen på den sydøstlige del af torvet foreslås lukket, og vejen foran kirken og på den nordøstlige del af torvet gøres til ærindekørsel. Parkering fjernes fra akse foran kirken og den sydøstlige del af torvet. Parkering foreslås flyttet til kanten af det grønne areal bag kirken og integreret i ombygningen af Frederiksborgvej.



Illustrationsplan 1:1000

- Gennemgående belægning
- Kørebane over belægning
- Særlig funktion/aktivitet
- Grønne kantzoner

BISPEBJERG TORV - GRØNT, KULTURHISTORISK CENTRUM

Bispebjerg Torv skal være det grønne kulturhistoriske samlingspunkt på toppen af Bispebjerg Bakke. Torvet skal både danne ramme om hverdagslivet og byde besøgende velkommen til bydelen.

Det arkitektoniske greb tager udgangspunkt i den bystrategiske visions tre overordnede strategier:

Sammenhængende by

Bispebjerg Torv udgør en væsentlig destination på den foreslåede rute fra Fælledparken til Utterslev Mose. Samtidig etableres der en forbindelse på tværs af torvet, i akse mellem kirken og kirkegården, der skaber sammenhæng mellem Torvets østlige og vestlige side.

En væsentlig forudsætning er at trafikken over og i randen af torvet reduceres og der etableres en central fodgængerovergang over Frederiksborgvej.

Københavns grønne bakke

Torvets grønne udtryk forstærkes og der etableres en mere divers og oplevelsesrig beplantning. Den nye forbindelse på tværs af torvet både letter adgangen til kirkegårdens grønne rum og synliggør indgangen og inviterer brugerne indenfor.

Byen som mødested

Torvet danner ramme om bydelens hverdagsliv. Det er både mødested, ramme om uorganiserede aktiviteter og stedet hvor de omkringliggende institutioner og lokale erhvervsdrivende kan have f.eks. udeservering og mindre events. Torvets indretning skal understøtte det eksisterende kultur- og erhvervsliv og danne grobund for yderligere byliv.

Torvet skal samtidig kunne huse større lokale arrangementer f.eks. i samarbejde med kunst- og kulturinstitutioner i området.



VISION FOR BISPEBJERG TORV

Aksen fra Grundtvigs Kirke, over torvet og videre igennem kirkegården bevares og fremhæves i belægningen. På torvet markeres akse med et vartegn, eksempelvis et vandelement, der spejler kirken, og hvor der findes tilstødende opholdsmuligheder. Eksisterende trægrupper bevares og flere træer og busketter tilføjes, som visuelt afskærmer for trafikken. Bag beplantningen, langs de udadvendte facader, findes ophold og aktiviteter

MATERIALITET

BELÆGNING

Området omkring Grundtvigs Kirke er karakteriseret af belægninger af gule teglklinker samt enkelte granitbelægninger omkring selve kirken. Belægningerne giver området en særlig identitet og bør jf. lokalplanen for området bevares.

Det foreslås, at teglklinker anvendes som gennemgående belægningsmateriale ifm. torvet og de øvrige byrumsdannelser langs Frederiksborgvej.



Gule klinker omkring Grundtvigs Kirke



Bearbejdelse af muren ved lommebyrum på Skoleholdervej

BEPLANTNING

Det primære beplantningselement på Frederiksborgvej er en række af vejtræer. Der anvendes en karaktergivende træart som bidrager til at give vejstrækningen en stærk identitet. Det kan f.eks. være blomstrende kirsebærtræer, træer med en markant efterårsfarve eller en skulpturel grenstruktur.

Vejens pladsdannelser markeres med grupper af træer.

På Bispebjerg Torv bevares de eksisterende plantantræer og der fortættes med yderligere trægrupper. Et mellemlag af busketter beskytter visuelt mod trafikken og danner mindre rum på torvet.



Vejtræer bestående af en karaktergivende træart



Plads med beplantning som afskærmning mod trafik

BELYSNING

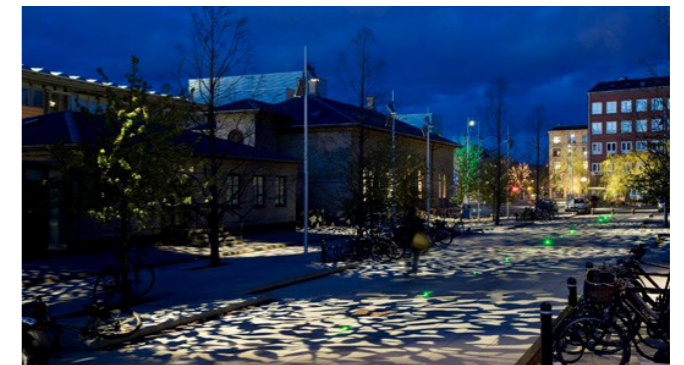
Den eksisterende wirehængte belysning på Frederiksborgvej forudsættes bevaret. Om nødvendigt tilpasses placeringen af armaturer til det nye vejprofil.

På Bispebjerg Torv suppleres den wirehængte belysning med yderligere funktionsbelysning der sikrer et trygt og tilgængeligt byrum også i døgnets mørke timer. Det kan f.eks. være i form af parklamper eller master med spots.

I alle byrum kan funktionsbelysningen suppleres med en effektbelysning, der markerer byrummene i byen og giver dem en særlig karakter.



Master med spotbelysning i byrum



Karaktergivende effektbelysning i byrum

INVENTAR

Der anvendes som udgangspunkt Københavns Kommunes standardinventar. I forbindelse med det videre arbejde bør det diskuteres i hvilken grad der skal arbejdes med specialløsninger versus standardløsninger.



Københavnerbænken som en del af standardinventar



Specialdesignet plint som markering af byrum

NYE KOBLINGER MELLEML KIRKEGÅRD OG BY

KIRKEGÅRDENS HOVEDINDGANG

Kirkegården og Krematoriet er vigtige destinationer i Bispebjerg. Den nye grønne rute fører til kirkegårdens hovedindgang via Jacob Lindbergs Vej og en ny forbedret krydsning på Tagersvej.

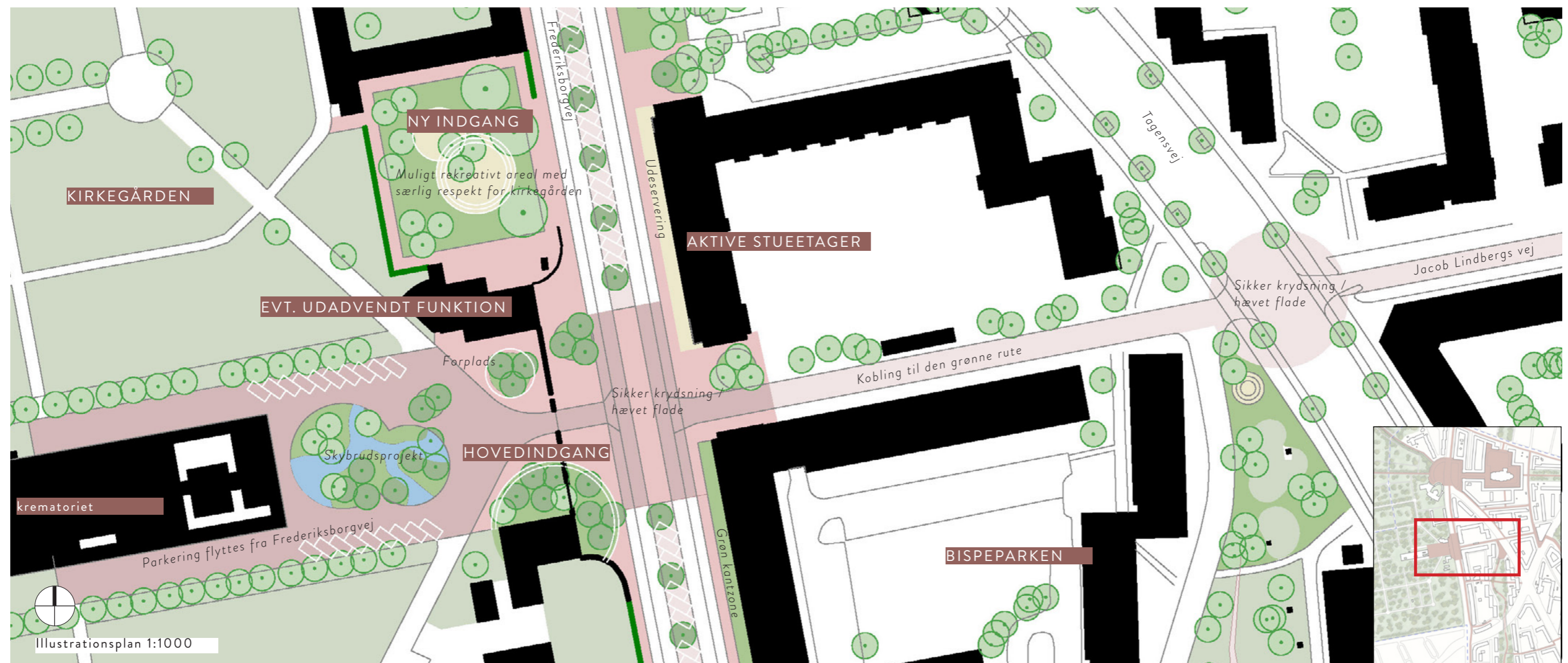
Koblingen til den grønne rute styrkes yderligere af en sikker krydsning over Frederiksborgvej evt. i form af en hævet flade, et støttepunkt eller en anden belægning.

Byrummet ved Krematoriet tænkes sammen med det kommende skybrudsprojekt og vil få en grøn og blå karakter. Indgangen fra Frederiksborgvej kan understøttes af beplantning, træer, mulighed for ophold eller integreret kunst.

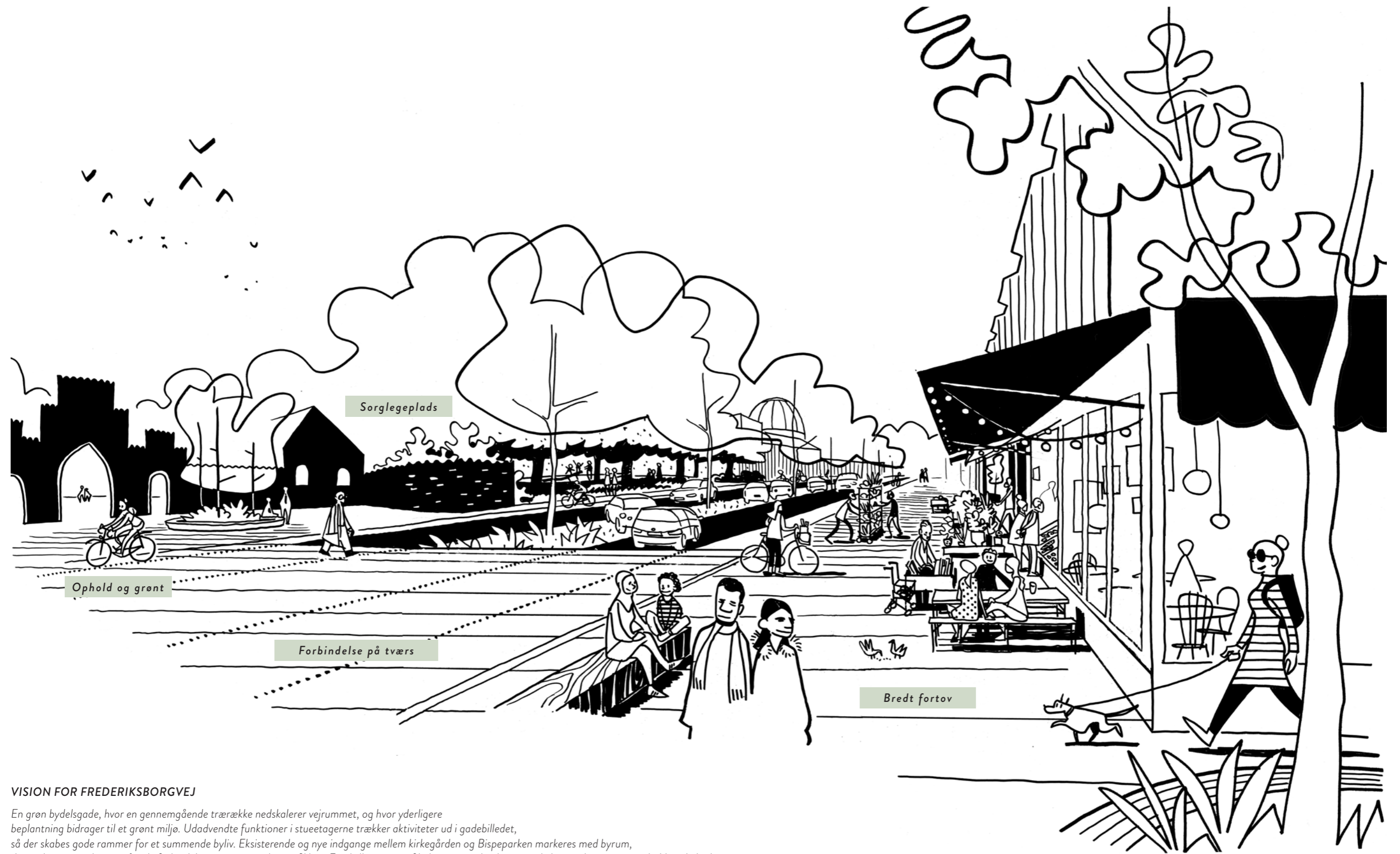
Nord for indgangen foreslås et rekreativt areal på Kirkegårdens matrikel. Ved at åbne op i den eksisterende hæk, skabes et rum på kanten mellem

vej og kirkegård, men på kirkegårdens præmisser. Det grønne byrum kunne evt. indrettes som en sorghave til familier og børn.

På den vestlige side af gaden ligger en række udadvendte funktioner i Bispeparkens stueetager. Her kan et bredt fortov understøtte et rigere byliv med mulighed for udeservering eller vareudstilling.



■ Gennemgående belægning ■ Kørebane over belægning ■ Særlig funktion/aktivitet ■ Grønne kantzoner



VISION FOR FREDERIKSBORGVEJ

En grøn bydelsgade, hvor en gennemgående træække nedskalerer vejrummet, og hvor yderligere beplantning bidrager til et grønt miljø. Udadvendte funktioner i stueetagerne trækker aktiviteter ud i gadebilledet, så der skabes gode rammer for et summende byliv. Eksisterende og nye indgange mellem kirkegården og Bispeparken markeres med byrum, der understreger de tværgående forbindelser, og som sænker trafikken. Forskellige typer af belægning og beplantning skaber særlige rum og opholdsmuligheder

NYE KOBLINGER MELLEM KIRKEGÅRD OG BY

HJØRNEINDGANG

I illustrationsplanen vises et eksempel på en ny hjørneindgang med afsæt i skitseforslaget fra VEGA Landskab. Indgangen er i eksemplet udvidet med en ekstra åbning fra Frederiksborgvej og et muligt rekreativt område på kirkegårdens areal.

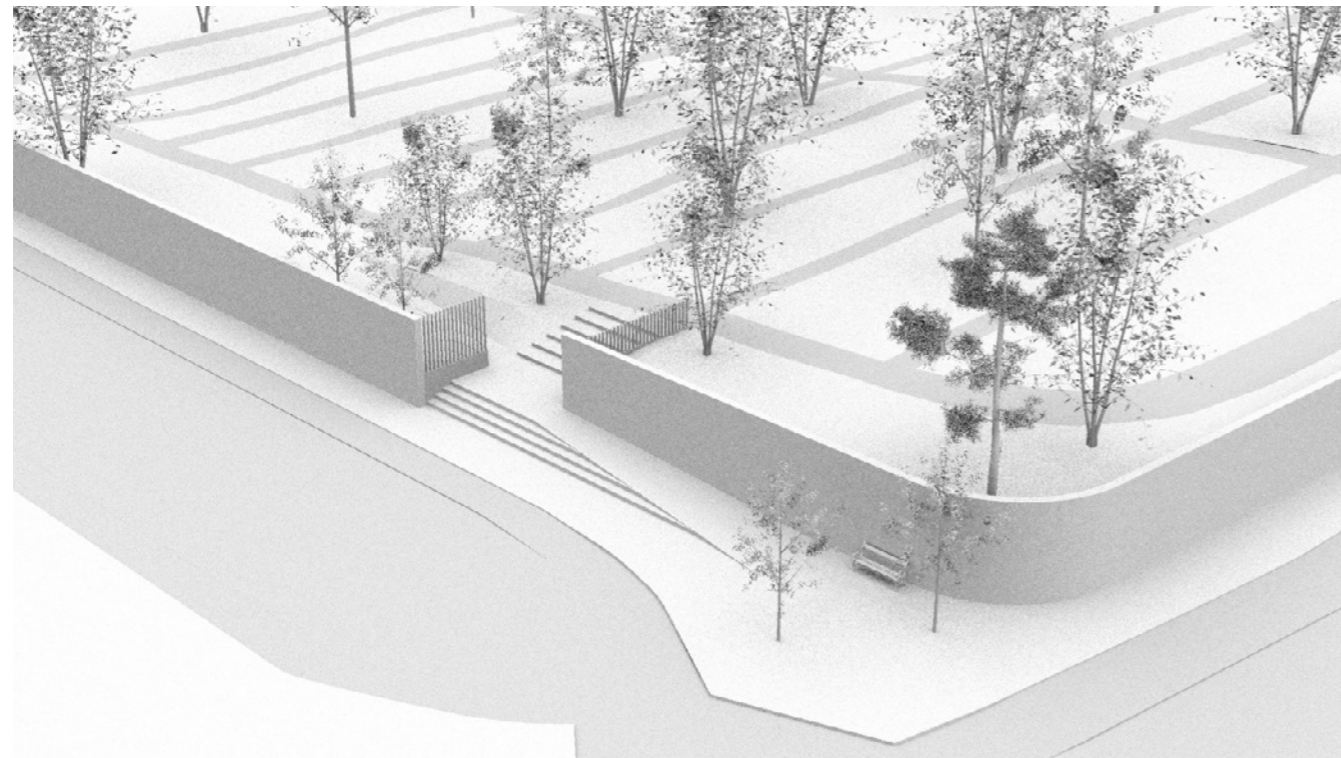
En sikker krydsning på tværs af Frederiksborgvej sikrer kobling til byrummet på modsatte side som leder videre til Bispeparken og en evt. fremtidig underføring / smutvej til Grønningen.

En ny pladsdannelse strækker sig fra Bispeparkens udadvendte stueetager på hjørnet og ind på kirkegården. På kirkegården foreslås et rekreativt areal med respekt for kirkegårdens brug og atmosfære.

UDVIDET EKSISTERENDE INDGANG

Den nuværende indgang i kirkegårdsmuren som idag blot er en smal åbning, foreslås udvidet med et lommebyrum, som skaber en lille niche til grønt og ophold i tråd med den eksisterende indgang på skoleholdervej.

Alle nye indgange til kirkegården skal kunne lukkes af om natten som de nuværende indgange.



Skitse på ny hjørneindgang, VEGA Landskab April 2019



Eksisterende indgang og lommebyrum Skoleholdervej

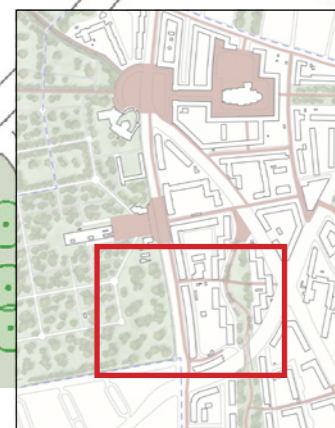


Eksisterende indgang Frederiksborgvej



Illustrationsplan 1:1000

- Gennemgående belægning
- Kørebane over belægning
- Særlig funktion/aktivitet
- Grønne kantzoner



TRAFIKALE FORUDSÆTNINGER

De væsentligste trafikale forudsætninger for udformningen af Frederiksborgvej Nord og Bispebjerg Torv er kort beskrevet nedenstående. For mere detaljerede oplysninger henvises til den tekniske rapport (bilag 3).

FREDERIKSBORGVEJ NORD

Frederiksborgvej nord, mellem Bispebjerg Torv og Tuborgvej er ca. 500 meter lang og har et vejudlæg på ca. 25 meter. Vejen er i dag klassificeret som en fordelingsvej, med en trafik på 4-5.000 køretøjer i døgnet og med en tilladt hastighed på 50 km/t. Langt hovedparten af trafikken er gennemkørende trafik.

Der er politisk ønsket en markant nedbygning af Frederiksborgvej, hvor biltrafikken nedprioriteres og byliv, de omkringboende og den lette trafik prioriteres. Vejen skal ændre karakter så den i langt højere grad end i dag fremstår som en lokal vej i bydelen der fortrinsvis afvikler den lokale trafik.

Det betyder, at den gennemkørende trafik skal reduceres markant og bilisternes hastighed skal ned. Der skal fortsat være cykelstier og fortov til de lette trafikanter, men herudover skal det være lettere at krydse vejen; de to sider skal bindes sammen med sikrede stikrydsninger og pladسدannelser.

Der skal fortsat være parkering på strækningen, men antallet af parkeringspladser kan reduceres med op til 64 p-pladser.

Der kører ikke busser i rute på strækningen, og dette er også forudsætningen i forhold til den fremtidige udformning.

Det vurderes ikke principielt muligt at lukke vejen og det anses som usandsynligt, at ensrette vejen, da begge dele vil medføre en større trafikstigning på Tagensvej og i krydset Tagensvej/Tuborgvej, end hvis vejen ombygges, men fastholdes med dobbeltrettet trafik. Det skal i givet fald først vurderes gennem modelberegninger.

De høje forventninger til strækningens fremtidige udtryk og attraktion medfører at en afgrænsning af strækningen med overkørsler, skråparkering med manøvrering ud på kørebanen, hævede flader, lav skiltet hastighed (fx. 30 km/t) samt f.eks. afvigende belægninger er virkemidler der kan bringes i anvendelse for at dæmpe trafikken på strækningen.



BISPEBJERG TORV

Der er i dag to kørespor i hver retning over Bispebjerg Torv, hvilket er stærkt medvirkende til at biltrafikken dominerer store dele af torvet. Der er ønske om at reducere antallet af kørespor fra 4 til 3, eller 2 spor i alt. Det er ikke afvist, men heller ikke afklaret i hvilket omfang det er muligt. Det afhænger af hvordan torvet udformes, om der skal være en krydsning for lette trafikanter i akse og om krydset Tagensvej/Frederiksborgvej kan ændres til et vigepligtsreguleret kryds. Det afklares først i det videre forløb.

Om signalet kan nedlægges, afhænger af i hvor høj grad trafikken på Frederiksborgvej kan reduceres og omlægges til Tagensvej, således at Frederiksborgvej kan tilsluttes i en overkørsel. Herudover har det betydning for de krydsende lette trafikanter. De får ændrede forhold som af nogen vil opfattes som en forringelse.

Hvis det kan nedlægges, øger det modsat mulighederne for at etablere en signalreguleret stikrydsning i akse, centralt på torvet. Der er således et samspil mellem udformningen af Frederiksborgvej, krydssets udformning og udformningen af den centrale akse på tværs af torvet.

Hvad angår den interne trafik og parkering på torvet, er der tre forhold af betydning:

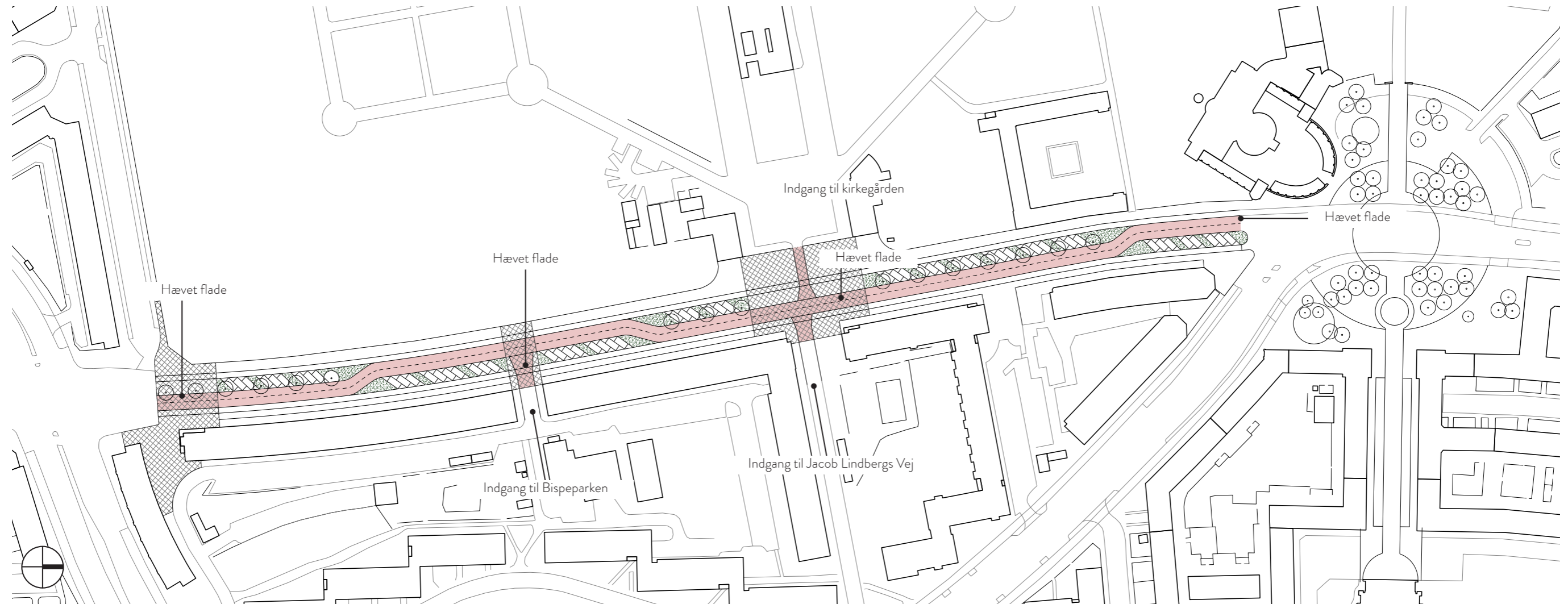
- A. Der skal opretholdes en lokalvej med dobbeltrettet biltrafik mellem Filosofgangen og Frederiksborggade
- B. Der skal opretholdes et ensrettet kørespor fra kirken, ad På Bjerget og Bispebjerg Torv til Frederiksborggade. Her skal som minimum rustvogne, varelevering og renovationskøretøjer køre.
- C. Vejstrækningen foran cafeen kan nedlægges
- D. Der er i dag alt i alt 36 p-pladser på torvet.

Det skal undersøges om der kan reduceres yderligere pladser på Torvet.



ALTERNATIV 01 / Slynget vej

TRAFIKALE ALTERNATIVER



ALTERNATIV 01 / Slynget vej

Variation kan også opnås ved at vejens lige forløb brydes ved at forlægge kørebanen fra side til side. Det er eksemplificeret i alternativ 01, der tager afsæt i selve eksempelprojektet.

I dette alternativ udformes parkeringen som skråparkering i siden af vejen, skiftevis i den vestlige og østlige side. I forslaget er der enkelttrappede cykelstier og fortov i begge sider.

Det fortsatte vejforløb kan medvirke til at sænke bilernes hastighed, fordi vejen opdeles i kortere sektioner, og man dermed ikke kan overskue hele strækningen. Det medfører også, at vejen kan få

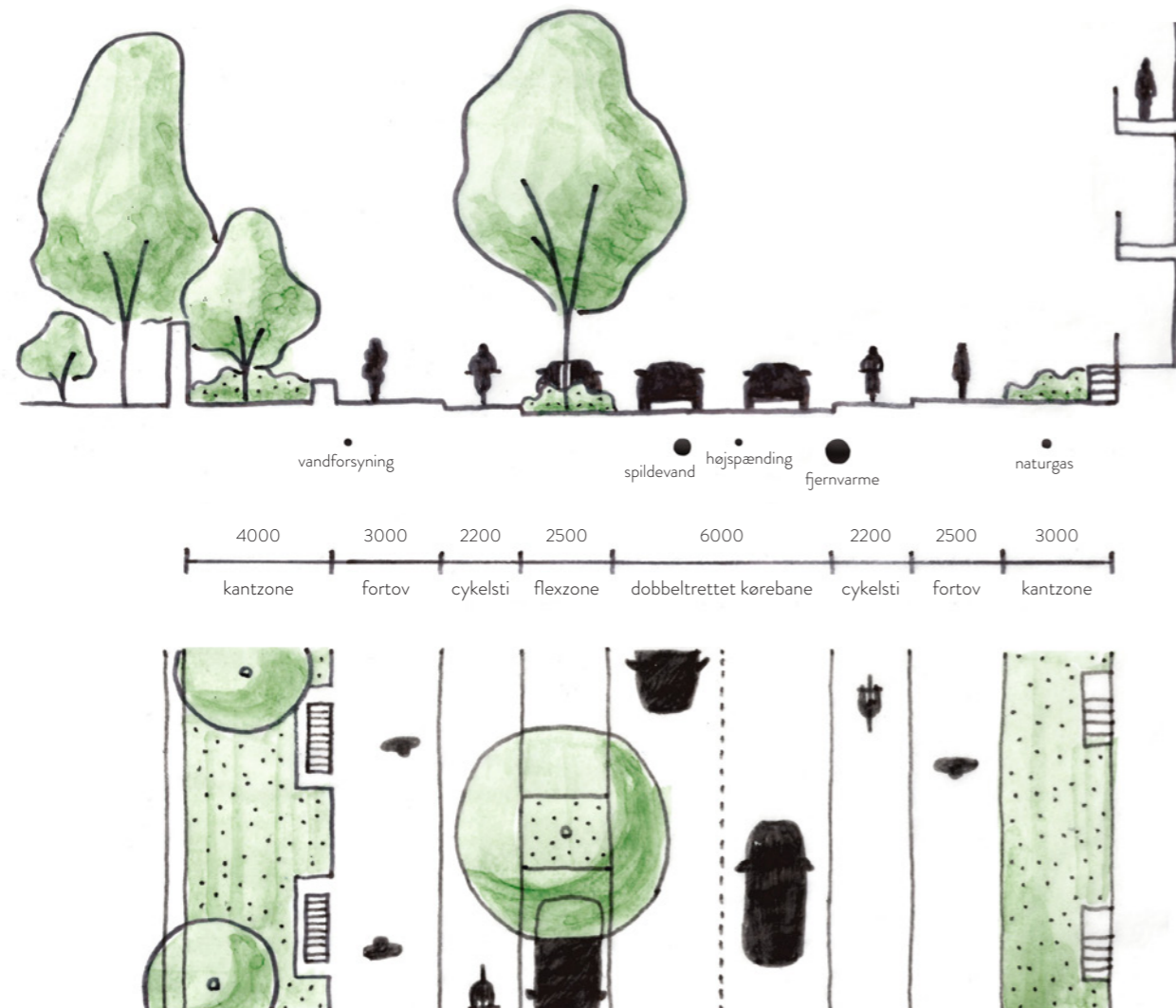
en mere varieret udformning, idet sidearealerne eventuelt kan udformes forskelligt.

Løsningens ulemper er, at de to kørespor ligger samlet, og dermed udgør en større barriere, end hvis de var adskilt af et langt midterfelt. Det betyder også, at det fortsat er muligt at køre ret stærkt på strækningen, hvilket eksempelvis kan modvirkes ved at etablere bump hvor vejen forsættes.

Det slyngede forløb vil i øvrigt svække oversigten, lidt for de krydsende lette trafikanter og især for parkanter, der holder tæt på forsætningerne.

En fordel ved et slynget forløb er, at friarealerne op mod bebyggelsen i øst bliver bredere på de delstrækninger, hvor vejen ligger mod vest, men de samme strækninger har til gengæld ikke mulighed for store træer, fordi de potentielle plantezoner anvendes til kørespor.

Konsekvensen af at slynge vejen, sammenlignet med eksempelprojektet, er en reduktion af 11 store træer og en reduktion af 4 parkeringspladser.



ALTERNATIV 02 / parallelparkering

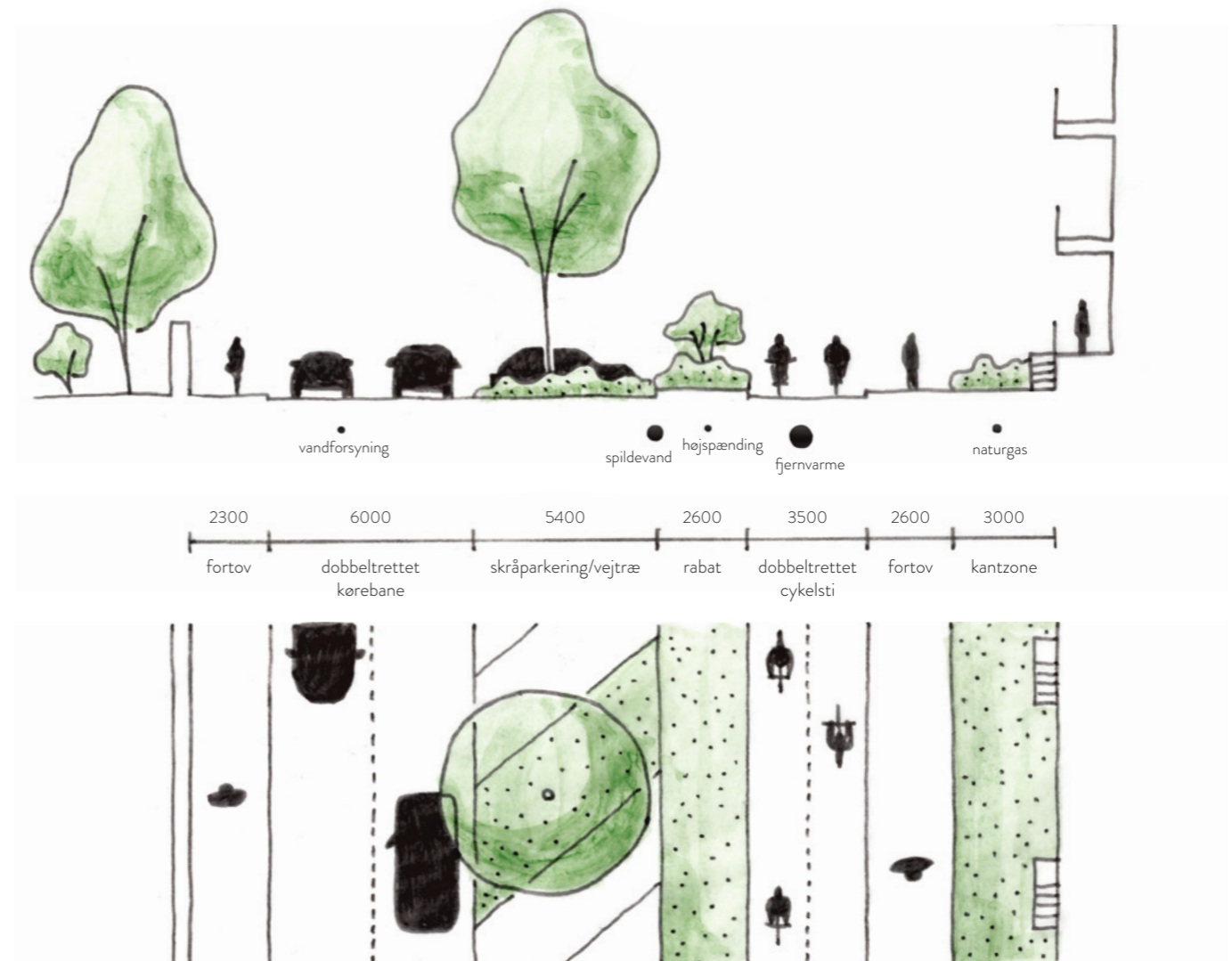
Strækningen kan alternativt indrettes med et mere klassisk tværprofil med to kørespor, et parkeringsspor samt enkeltrettede cykelstier og fortov i begge sider.

Store ledninger i vejen sætter snævre rammer for hvor der kan placeres træer. I dette alternativ betyder det f.eks. at parkeringssporet (med træer) placeres i vestsiden af vejen.

I dette alternativ vil man kunne plante samme antal træer som i eksempelprojektet, men få markant færre parkeringspladser med en reduktion på 20-25 pladser i forhold til løsninger med skråparkering.

Lav hastighed kan her opnås ved at krydsning og pladser indrettes ift. vejen udformes som hævede flader, samt at vejen suppleres med et par bump. Det er trafikalt set en udmærket løsning.

En udfordring ved dette alternativ er at den ekstra plads som frigøres, ved at gå fra skråparkering til parallelparkering, kun kan placeres mod kirkegårdens mur på den østlige side af vejen, hvor der ikke er sol det meste af dagen.



ALTERNATIV 03 / adskille vej og cykelsti

Udgangspunktet i dette alternativ er, at vejen placeres så langt mod vest som muligt, kun med et fortov mellem vej og kirkegårdsmuren.

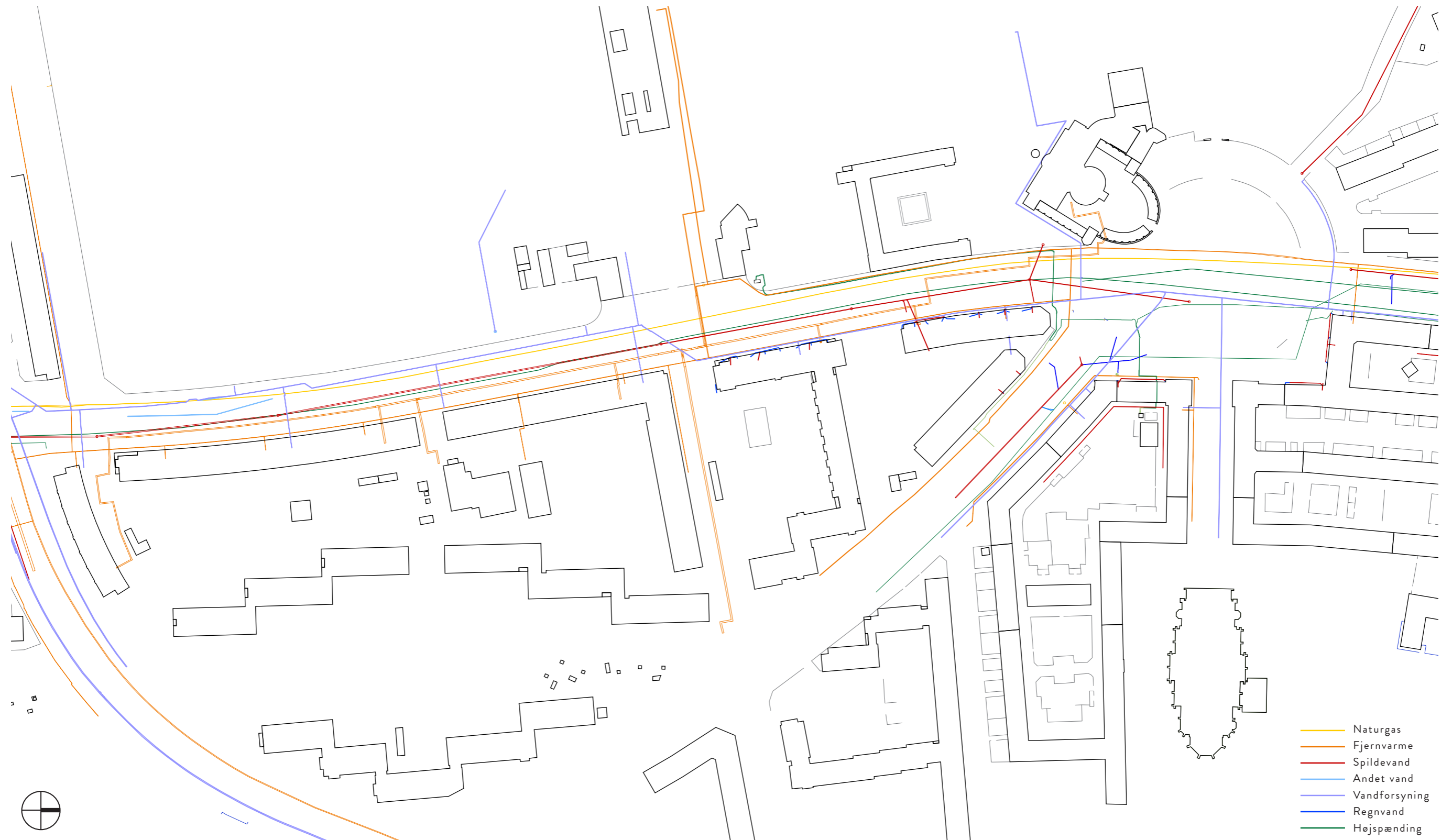
Hermed er det muligt at fastholde muligheden for en træække øst for den 2-sporede vej i kombination med parkering, her foreslået som skråparkering.

En konsekvens af dette er, at cyklisterne skal afvikles på en separat dobbeltrettet cykelsti i østsiden. Dette er muligt, men ikke ideelt, idet det medfører at cyklister i sydgående retning skal krydse Frederiksborgvej både i nord og syd.

Det er et princip der er fravalgt i planlægningsforløbet, men hvis det kombineres med en markant reduktion af Frederiksborgvej barriere på strækningen anses en dobbeltrettet sti, under overstående forudsætninger, som en acceptabel løsning.

LEDNINGSPLAN

Placering af hårde ledninger. Se placering og type af alle ledninger i den tekniske rapport



FORUDSÆTNINGER FOR PLACERING AF TRÆER

Arealer, fritlagt fra hårde ledninger, til projektering af nye træer (2m respektafstand til hårde ledninger).

