

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

01 INTRODUKTION

HOVEDGREB	
PROCES	
BAGGRUND: UDGANGSPUNKT FOR DEN GRØNNE FORBINDELSE	

02 DEN GRØNNE FORBINDELSE

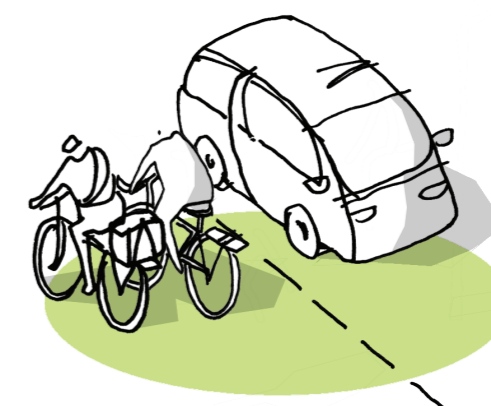
GENNEM FORSKELLIGE BYKVARTERSTYPOLOGIER	
VEJENS EGENART	
KONCEPTER FOR FORBINDELSEN	
DEN GRØNNE FORBINDELSE	
1. HORSEBAKKEN	
2. UTTERSLEV TORV	
3. VED A/B MØNTEN	
4. VED BIBLIOTEKET	
5. ERHVERVSKLYNGE, VEST	
5. ERHVERVSKLYNGE, ØST	
6. BOLIGER VED PROVSTEVEJ	
7. VED FREDERIKSBORGVEJ	
8. EMALJEHAVEN	
9.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

03 OPSUMMERING

OMLAGTE AREALER	
BEPLANTNING	
BELYSNING	
INVENTAR OG VEJVISNING	
PARKERING	
PRISOVERSLAG	
SAMLET PLAN	

S. 03

4
5
6



S. 13

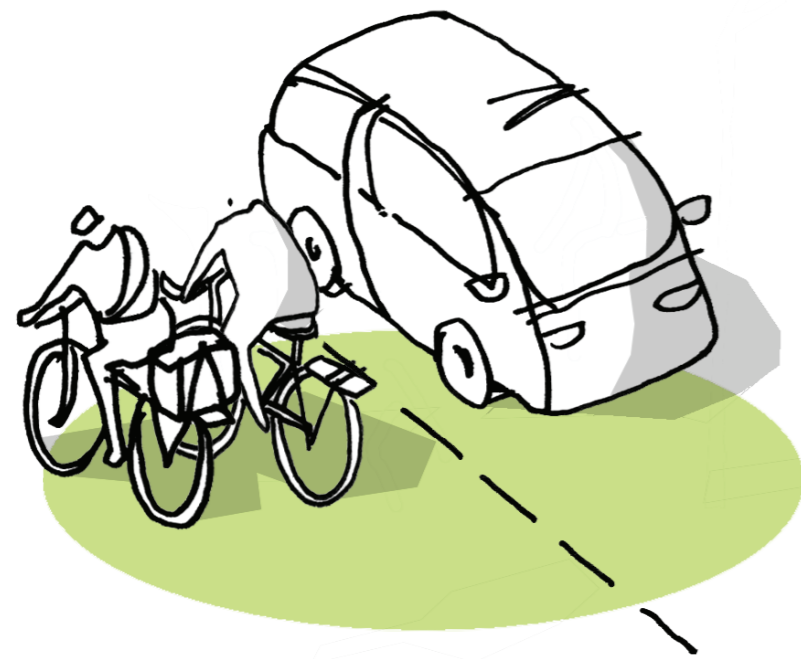
14
15
16
17
18
22
26
30
34
38
42
46
50
54



S. 58

59
60
61
62
63
64
65

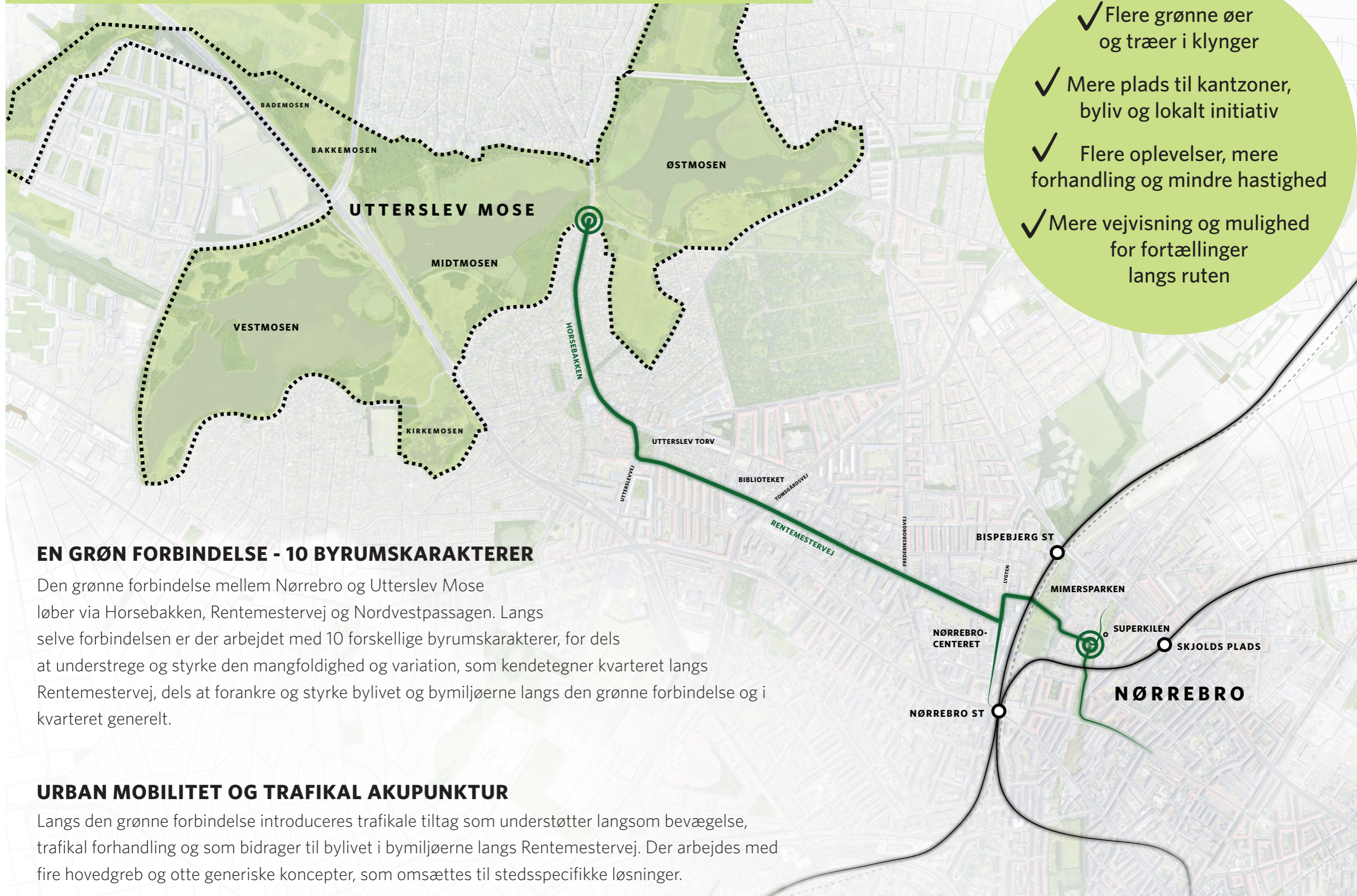




01 INTRODUKTION

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

HOVEDGREB FOR DEN GRØNNE FORBINDELSE



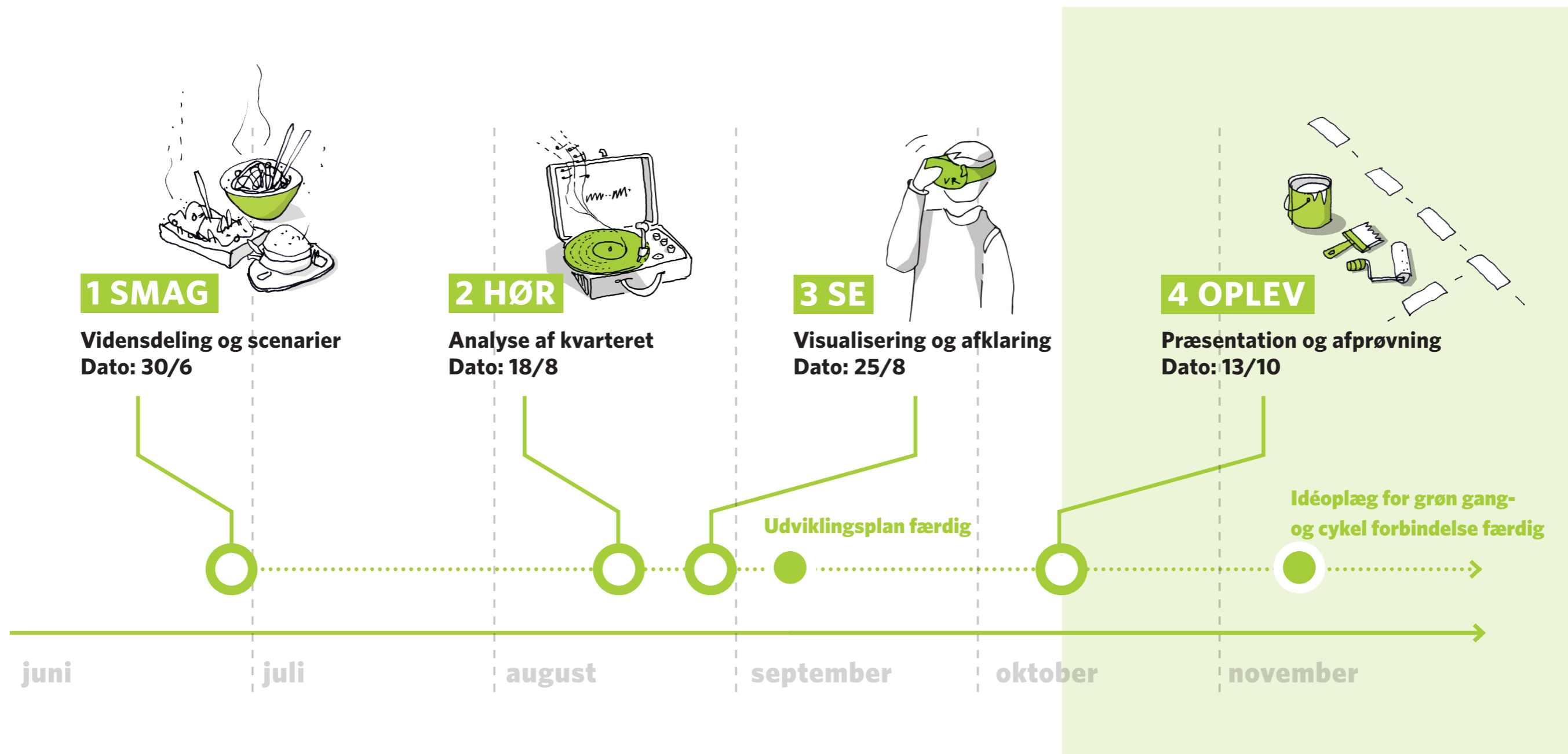
EN GRØN FORBINDELSE - 10 BYRUMSKARAKTERER

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

URBAN MOBILITET OG TRAFIKAL AKUPUNKTUR

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

PROCES



4 SAMTALER OM OG MED KVARTERET

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

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

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

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

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

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

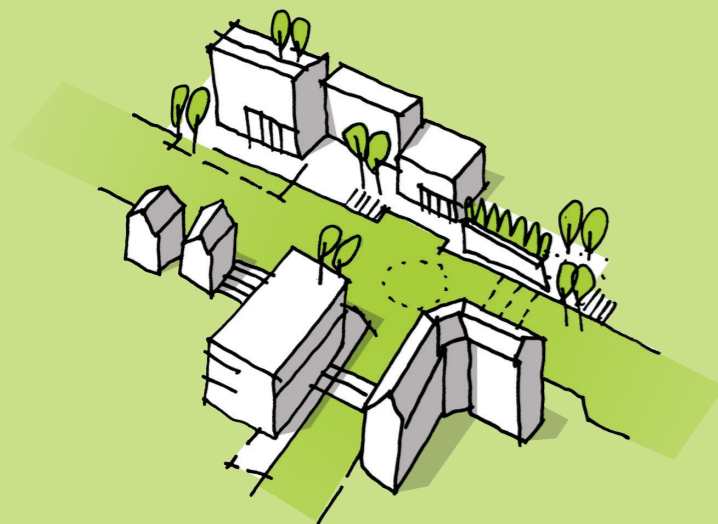
BAGGRUND

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

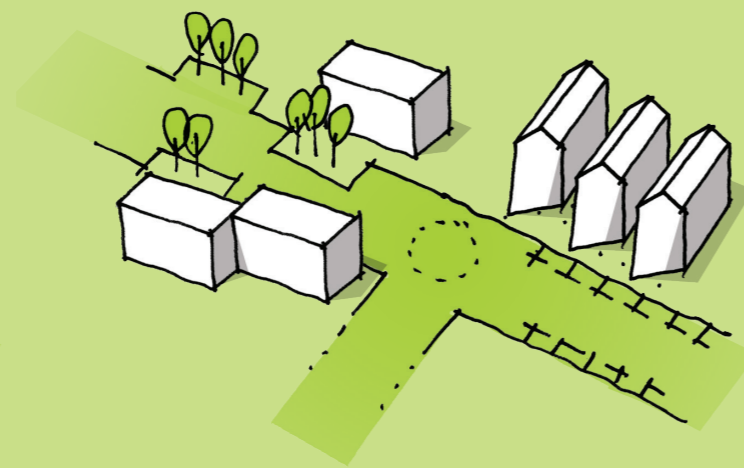
Idéoplægget tager udgangspunkt i Udviklingsplan for Industri kvarteret langs Rentemestervej, som er udviklet i efteråret 2021, og baserer sig på planens dialogproces med borgere og brugere samt planens analyser og anbefalinger. Derudover er der udarbejdet en række tekniske foranalyser for Rentemestervej,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

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

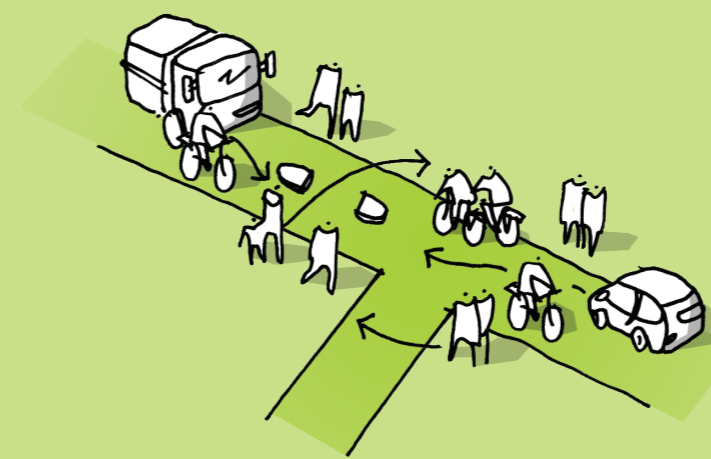
Hver af de fire konklusioner og anbefalinger er kort opsummeret på de efterfølgende sider.



**VARIATION OG
MANGFOLDIGHED**



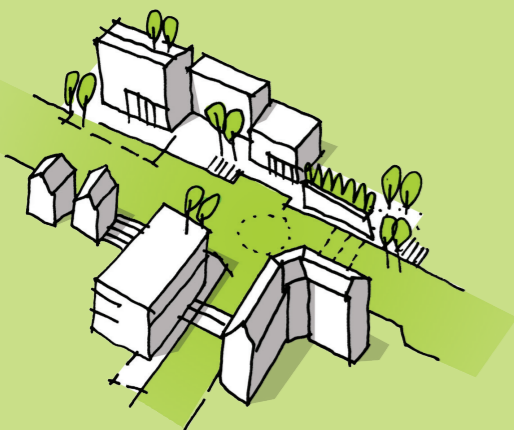
**VEJKARAKTERER
OG BYMILJØER**



**URBAN MOBILITET
I KVARTERET**



**TRAFIKAL
AKUPUNKTUR**



VARIATION OG MANGFOLDIGHED

Konklusioner og anbefalinger fra Udviklingsplanen



KARAKTERISTIKA

UDVIKLING OVER TID OG UDEN MASTERPLAN

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

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

KVALITETER

STOR VARIATION OG MANGFOLDIGHED

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

UDFORDRINGER

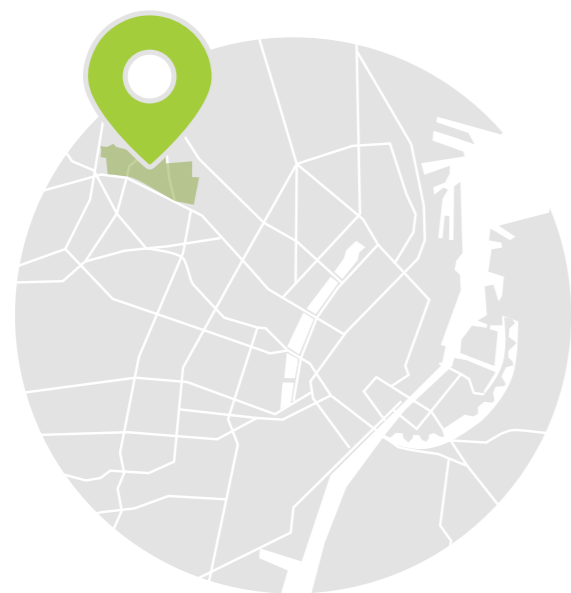
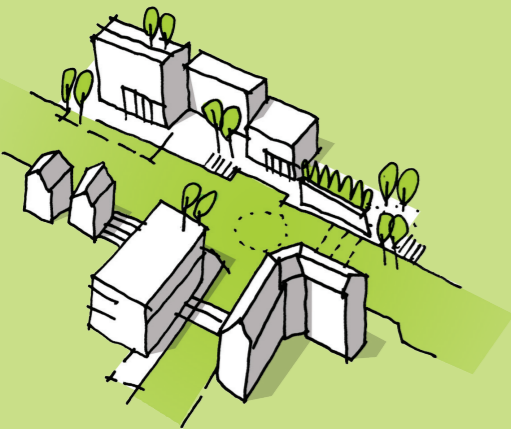
UHENSIGTSMÆSSIG UDVIKLING OG TRAFIKALE MØNSTRE

Udviklingsplanen bør adressere de følgende udfordringer:

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

VARIATION OG MANGFOLDIGHED

Konklusioner og anbefalinger fra Udviklingsplanen



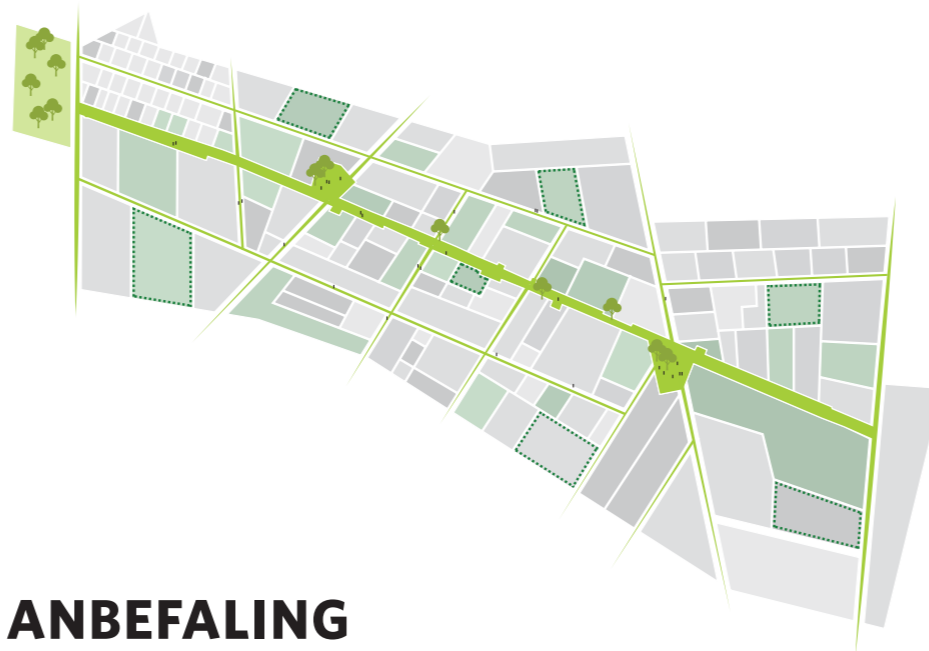
ANBEFALING

BYKVARTER 2.0

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

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

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



ANBEFALING

BÆREDYGTIGT KVARTER

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

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



ANBEFALING

BRUGBART KVARTER

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

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

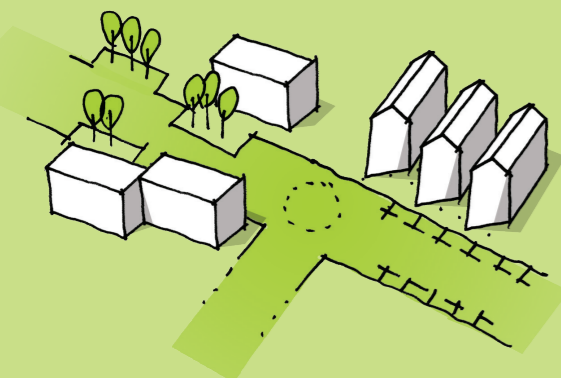
Udviklingsplanen peger på, hvordan en fortsat udvikling af kvarteret kan tilgodese bymiljøer på tværs af kvarteret og på tværs af brugere og funktioner; erhverv, boliger, kultur-, sociale- og uddannelsesinstitutioner.

VEJKARAKTERER OG BYMILJØER

8 byrumskarakterer langs Rentemestervej

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

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



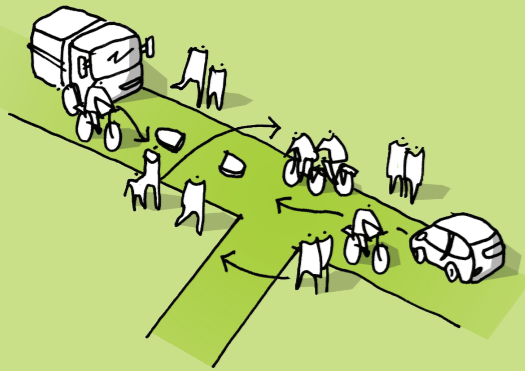
Bymiljøerne i kvarteret bør være områder, hvor både fællesskabet, bylivet, og bynaturen dyrkes og styrkes. Her bør skabes plads til det private initiativ og det lokale fællesskab, uden at det fra kommunalt hold programmeres og planlægges.

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

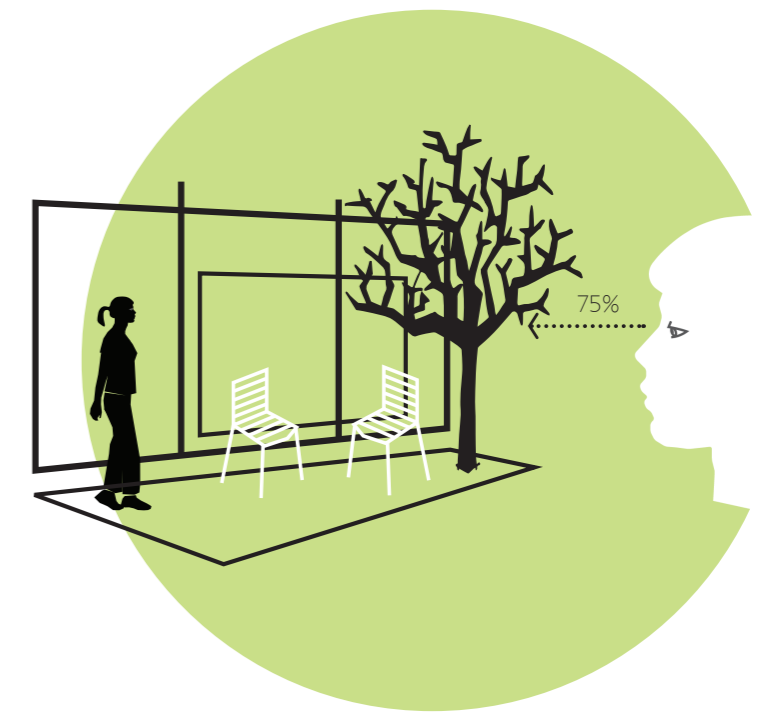
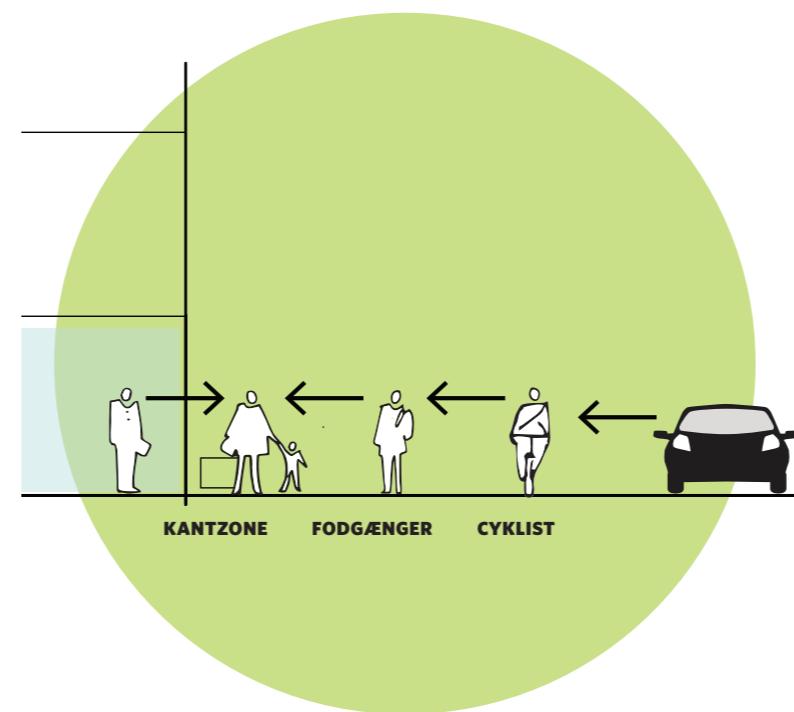
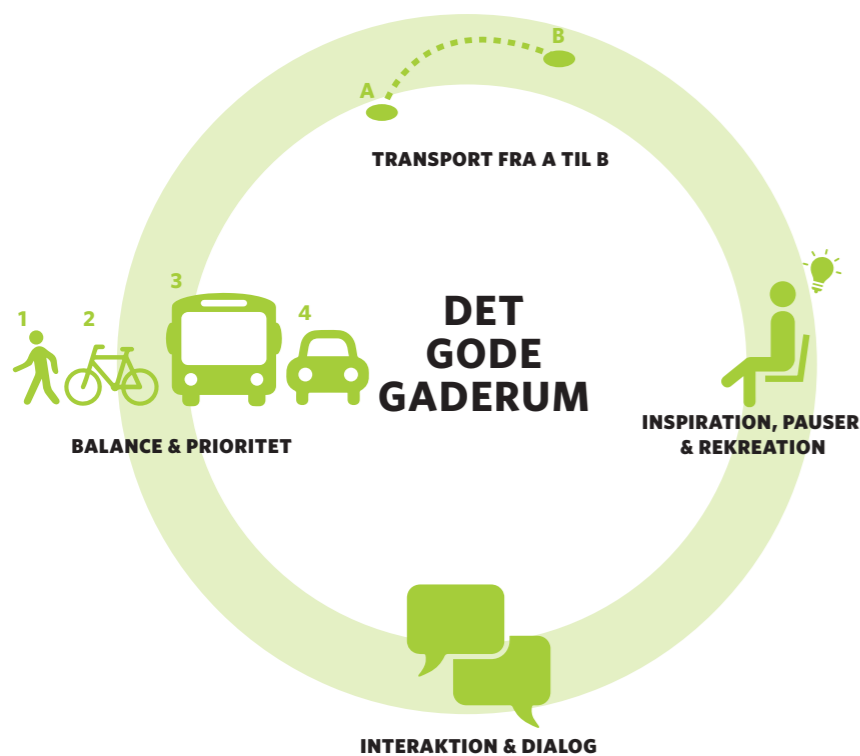


URBAN MOBILITET I KVARTERET

Bylivet og byrummet i fokus



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



FORHANDLING OG LAV HASTIGHED

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

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

PRIORITER FODGÆNGERE OG CYKLISTER

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

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

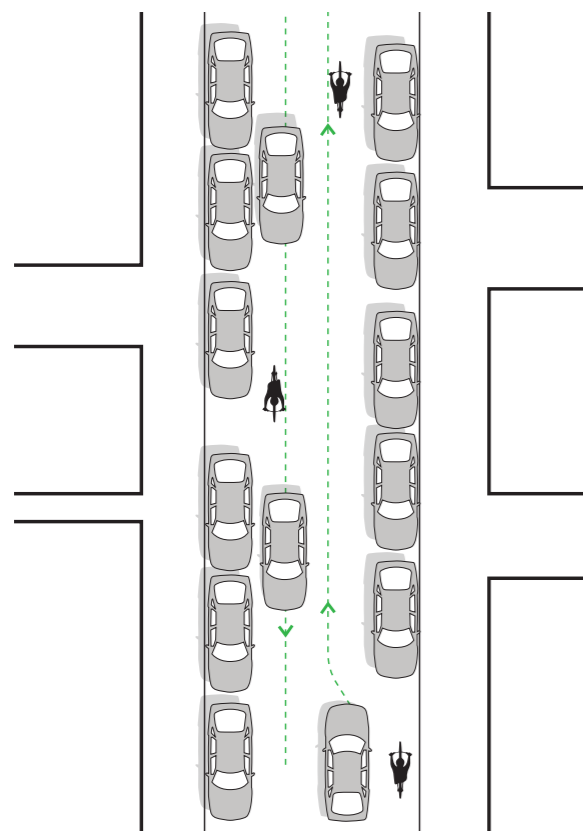
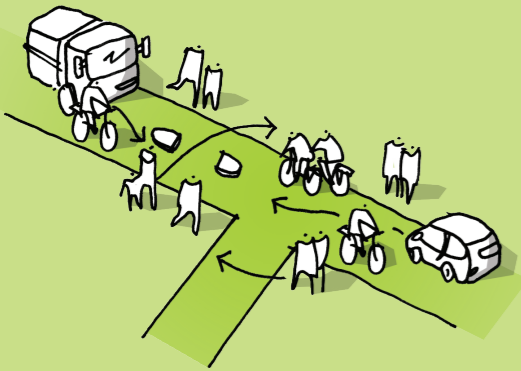
SANSER OG BEHOV FOR STIMULI

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

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

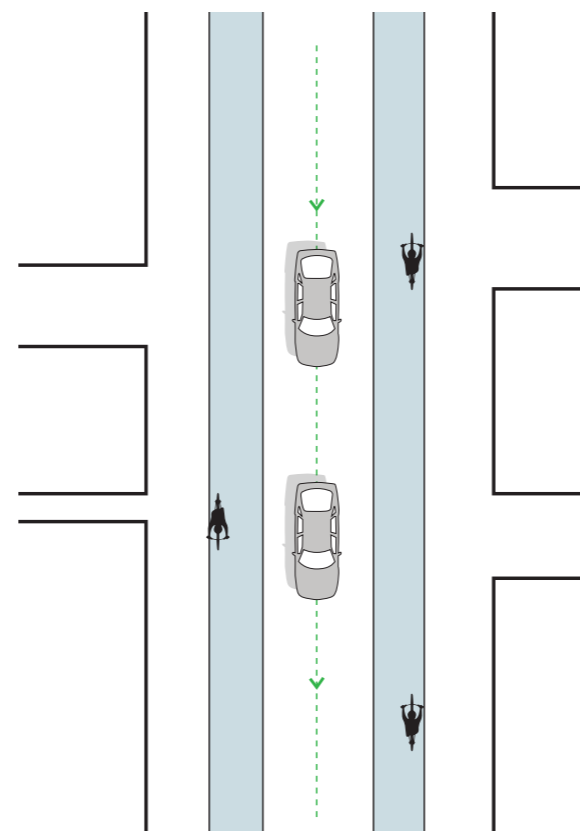
URBAN MOBILITET I KVARTERET

Bevægelse på byrummets præmisser



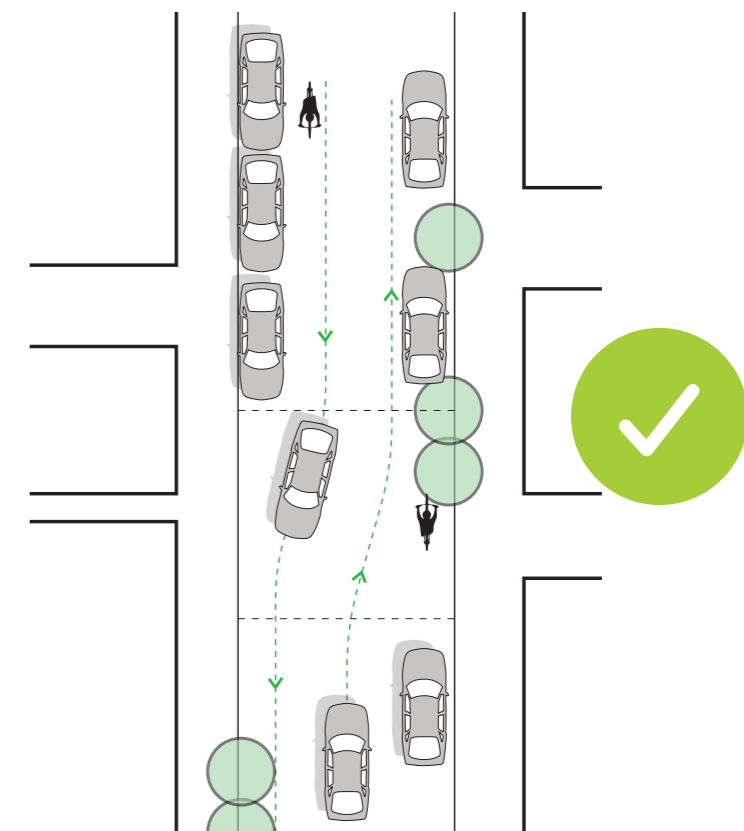
EKSISTERENDE SITUATION

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



ENSRETTET MED CYKELSTI

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



URBAN MOBILITET MED FORHANDLING

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

TRAFIKAL AKUPUNKTUR

11 trafikale nedslag langs Rentemestervej

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

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

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

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



- TRAFIKALE GREB**
- Optimering af kryds
 - Hævet flade
 - Sivegade



02 DEN GRØNNE FORBINDELSE

**EGENART
KONCEPTER FOR DEN GRØNNE FORBINDELSE
10 NEDSLAG**

GENNEM FORSKELLIGE BYKVARTERSTYPOLOGIER



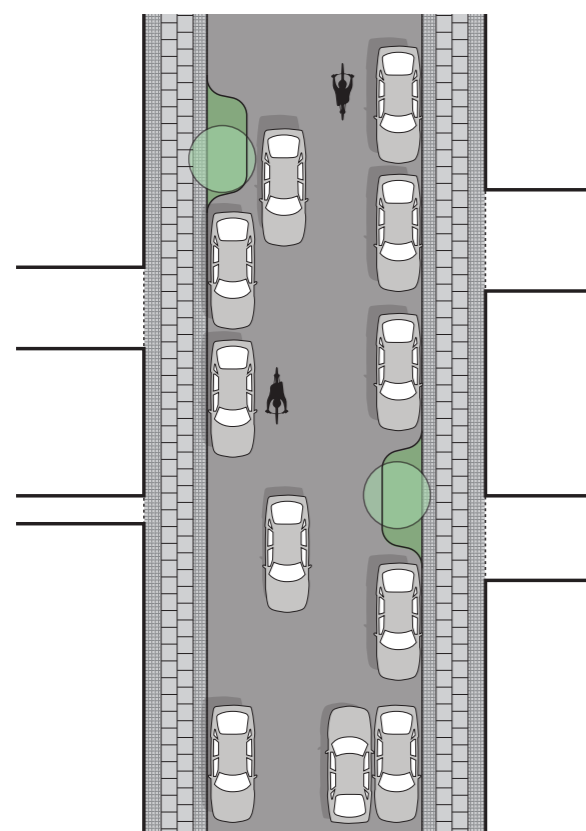
Den grønne forbindelse er en kobling mellem Nørrebro og Utterslev Mose, som styrker Københavnerens adgang til grønne områder i byen.

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

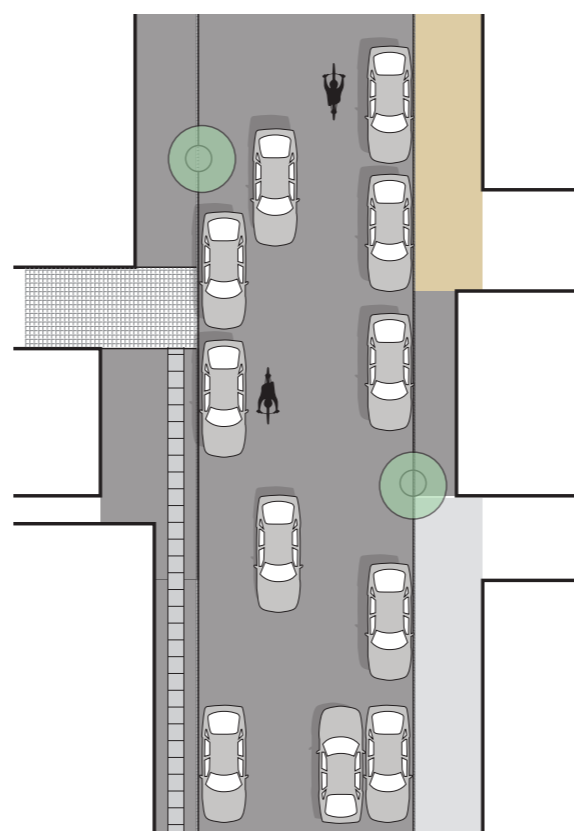
VEJENS EGENART

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

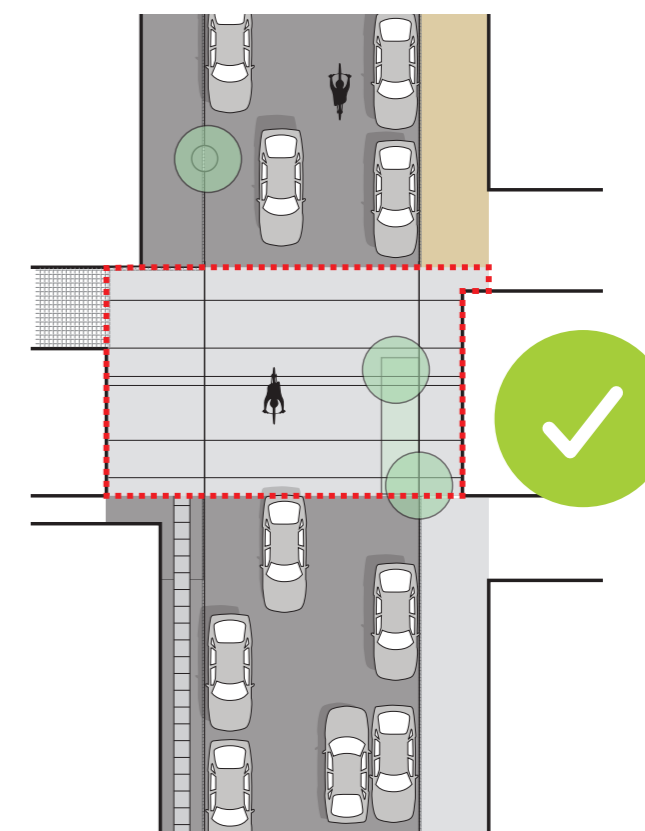
Det er ønsket at understøtte denne karakter ved ikke at introducere greb eller tilgange som implementerer den klassiske Københavneridentitet i hele vejens længde, men som istedet understøtter og fastholder bymiljøer og vejens meget stedsspecifikke egenart.



**KLASSISK
KØBENHAVNERIDENTITET**



**SÆREGEN KARAKTER
LANGS RENTEMESTERVEJ**



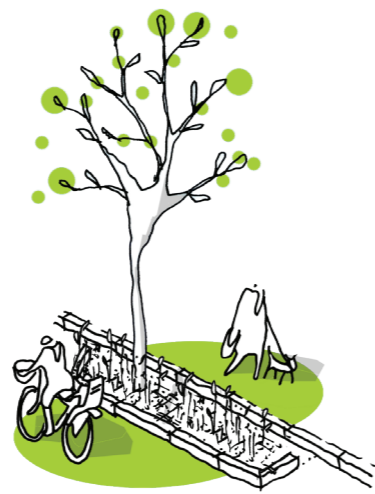
DEN GRØNNE FORBINDELSE
Fastholdelse af vejens egenart

KONCEPTER FOR FORBINDELSEN



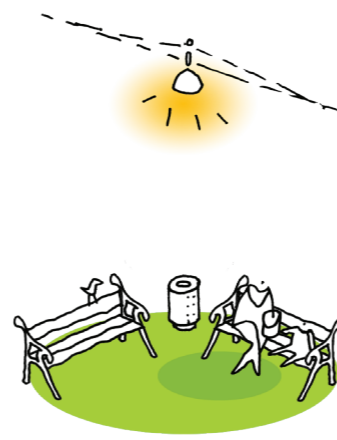
PLADS TIL LOKALT INITIATIV

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



NYE GADETRÆER OG VEJBEDE

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



KØBENHAVNER-SIGNATUR

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



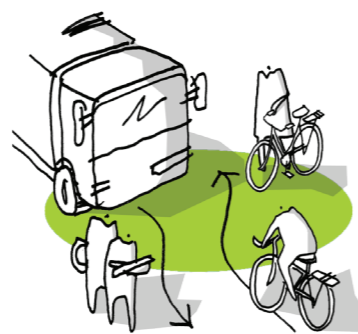
INDUSTRIELT UDTRYK

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



BEDRE OG TRYKKE KRYDS

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



FLERE FORHANDLINGSRUM

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



SIVEGADE OG HÆVET FLADE

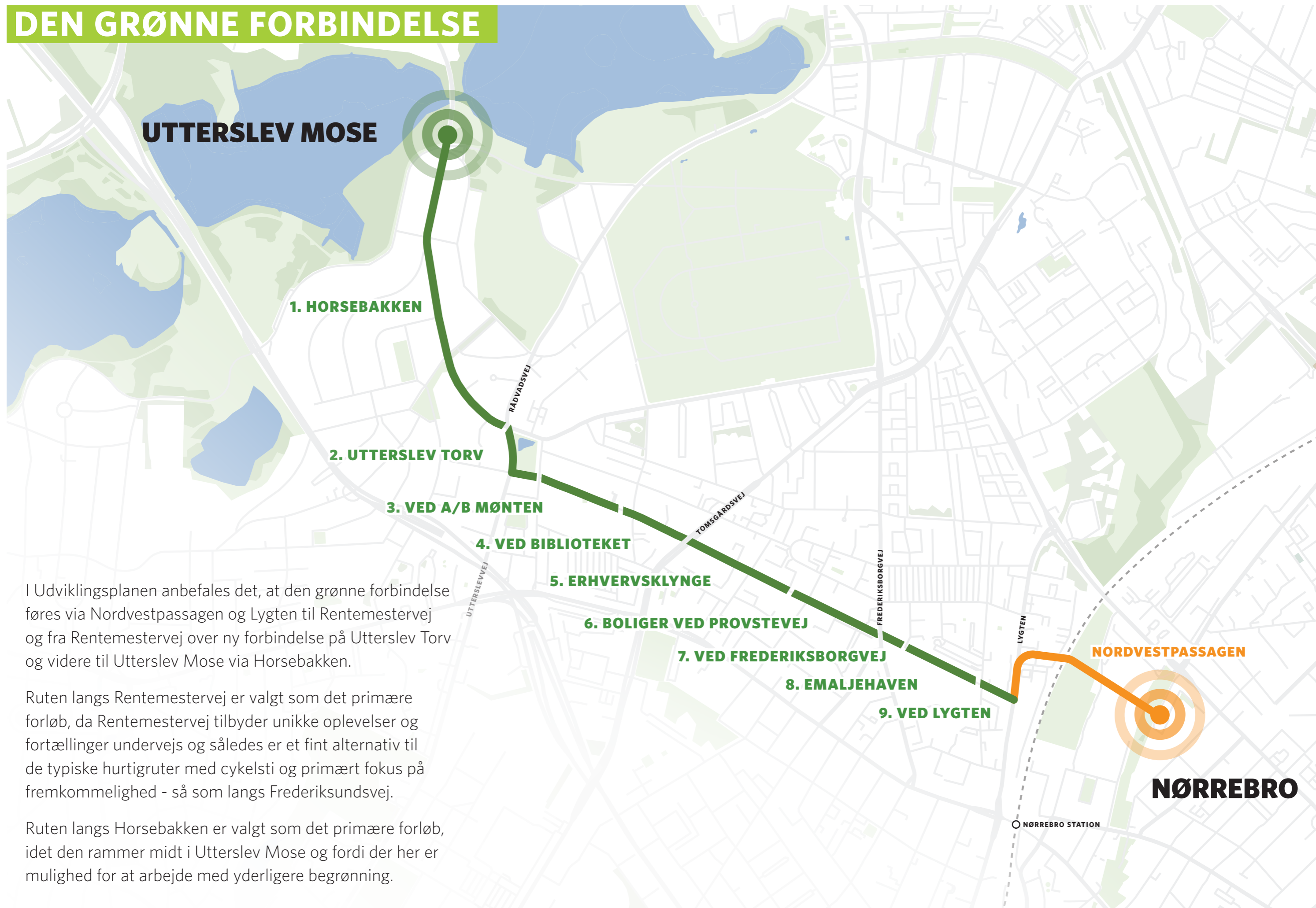
Langs forbindelsen arbejdes der med hævede flader, der understøtter lav hastighed, tilgodeser ophold og krydsning af gaden, er tilrettelagt for lette trafikanter og adskiller forbindelsen fra de øvrige veje.



INGEN SKRÅPARKERING

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

DEN GRØNNE FORBINDELSE



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

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

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

1. HORSEBAKKEN

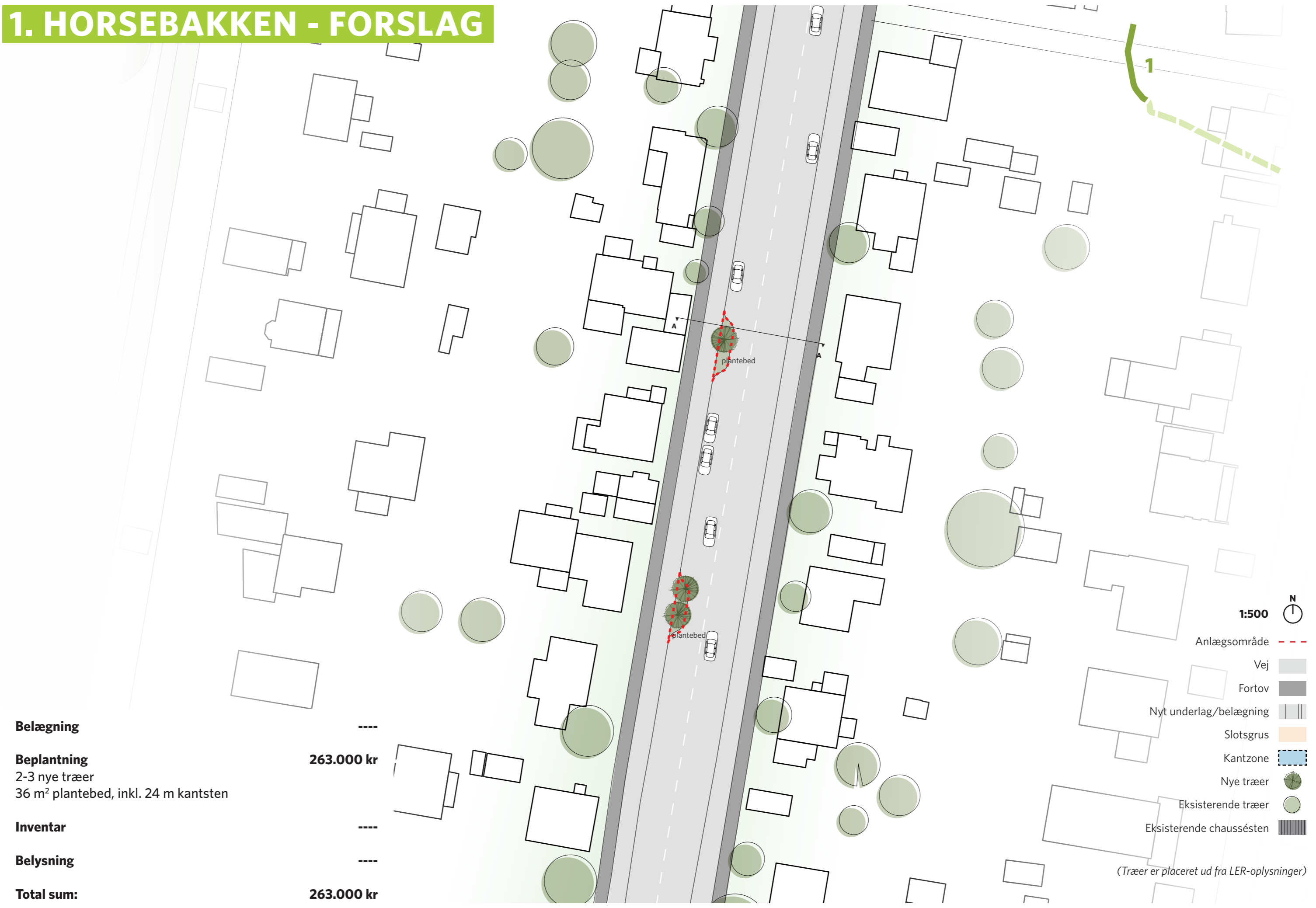


På Horsebakken fremstår vejstrækningen mellem Utterslev Torv og mosen lang og ensformig, uden gadetræer eller vejbede. Der er sporadisk parkering på begge sider af vejen.

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

EKSISTERENDE FORHOLD - 1:500

1. HORSEBAKKEN - FORSLAG



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

- 1:500**
- Anlægsområde
 - Vej
 - Fortov
 - Nyt underlag/belægning
 - Slotsgrus
 - Kantzone
 - Nye træer
 - Eksisterende træer
 - Eksisterende chausséstien

(Træer er placeret ud fra LER-oplysninger)

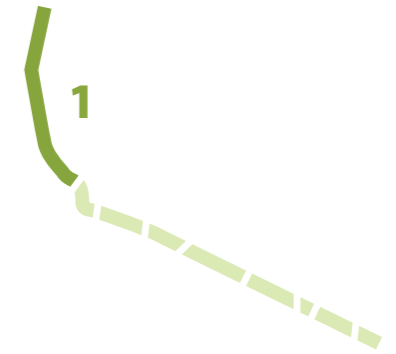
1. HORSEBAKKEN - FORSLAG



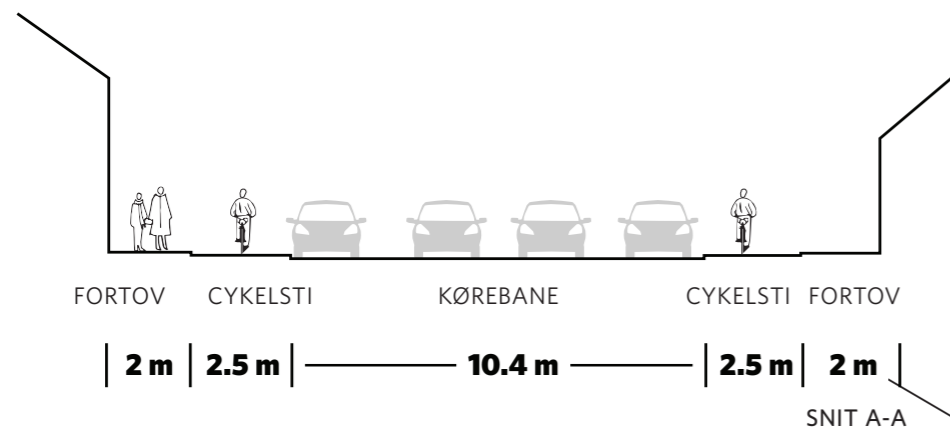
Principforslag for vejbed x 4	1.052.000 kr
2 vejvisningsskilte	10.000 kr
Belysning	261.000 kr
Udskiftning af armatur	
Projektering og byggeplads administration (15%)	198.500 kr
Udforudsete udgifter, byggeplads, jordarbejde (15%)	198.500 kr
Total sum:	1.720.000 kr

1. HORSEBAKKEN - TRAFIKALE TILTAG

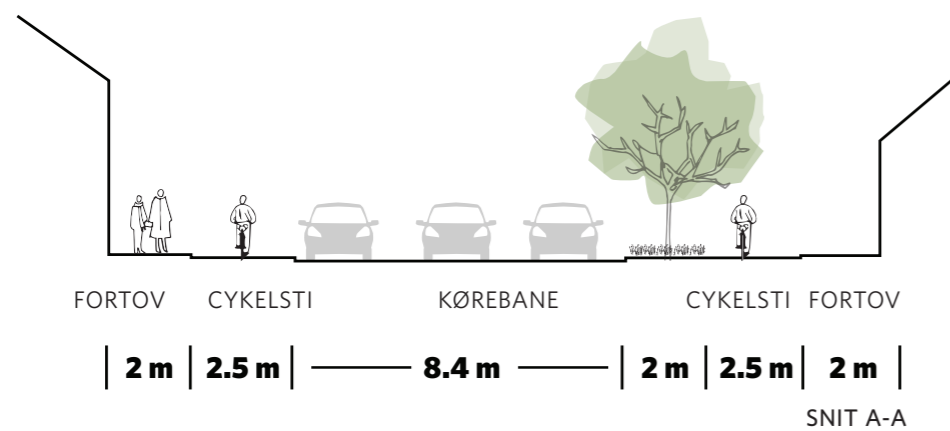
Bede etableres langs kantstenen skiftevis i den ene og den anden vejside, hvilket fortsat tillader en tilstrækkelig bred kørebane til afvikling af trafik i begge retninger. Placeringen tilpasses sideveje og indkørsler, så parkeringen påvirkes mindst muligt. Cykelstier og fortove påvirkes ikke.



FØR

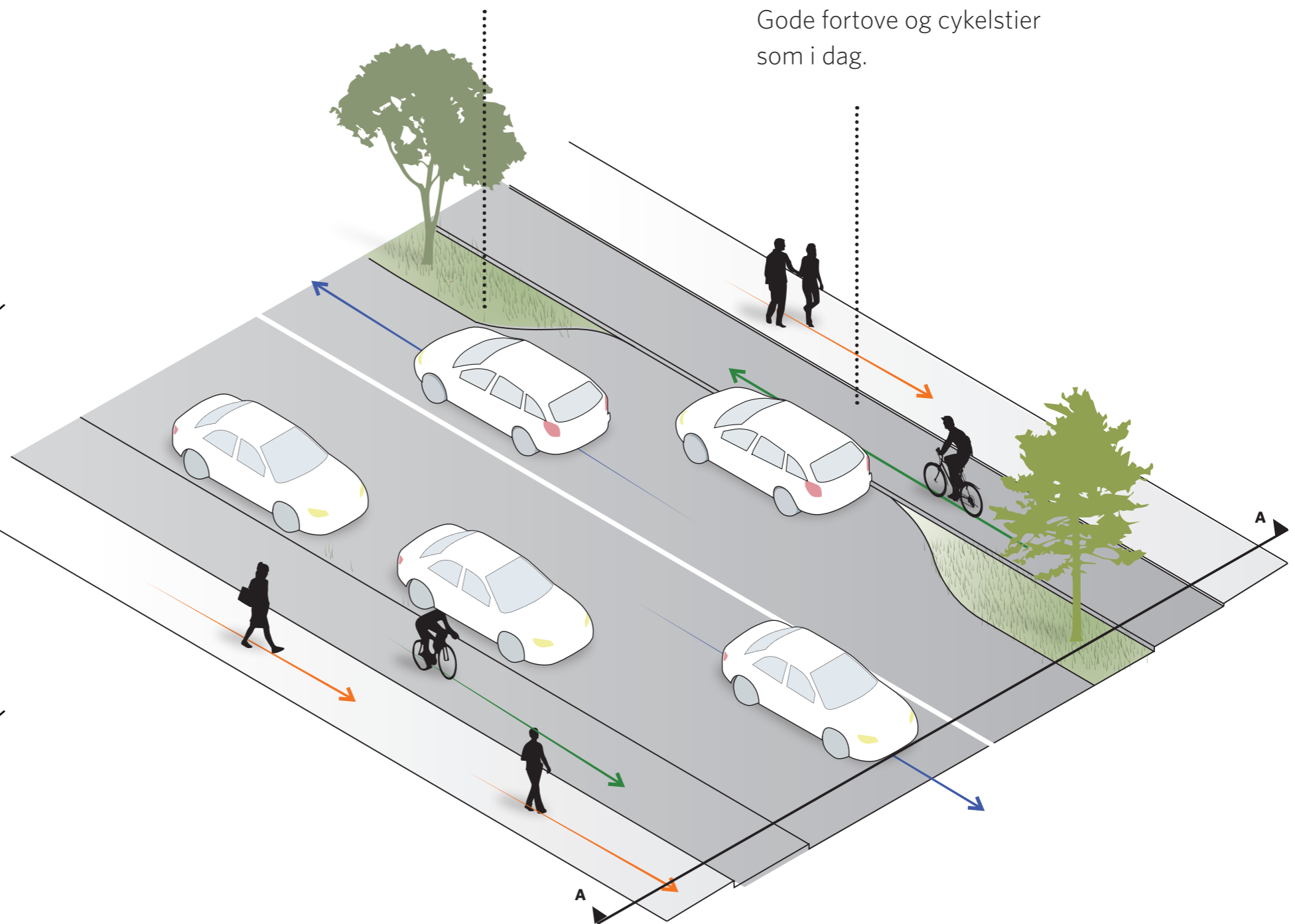


EFTER

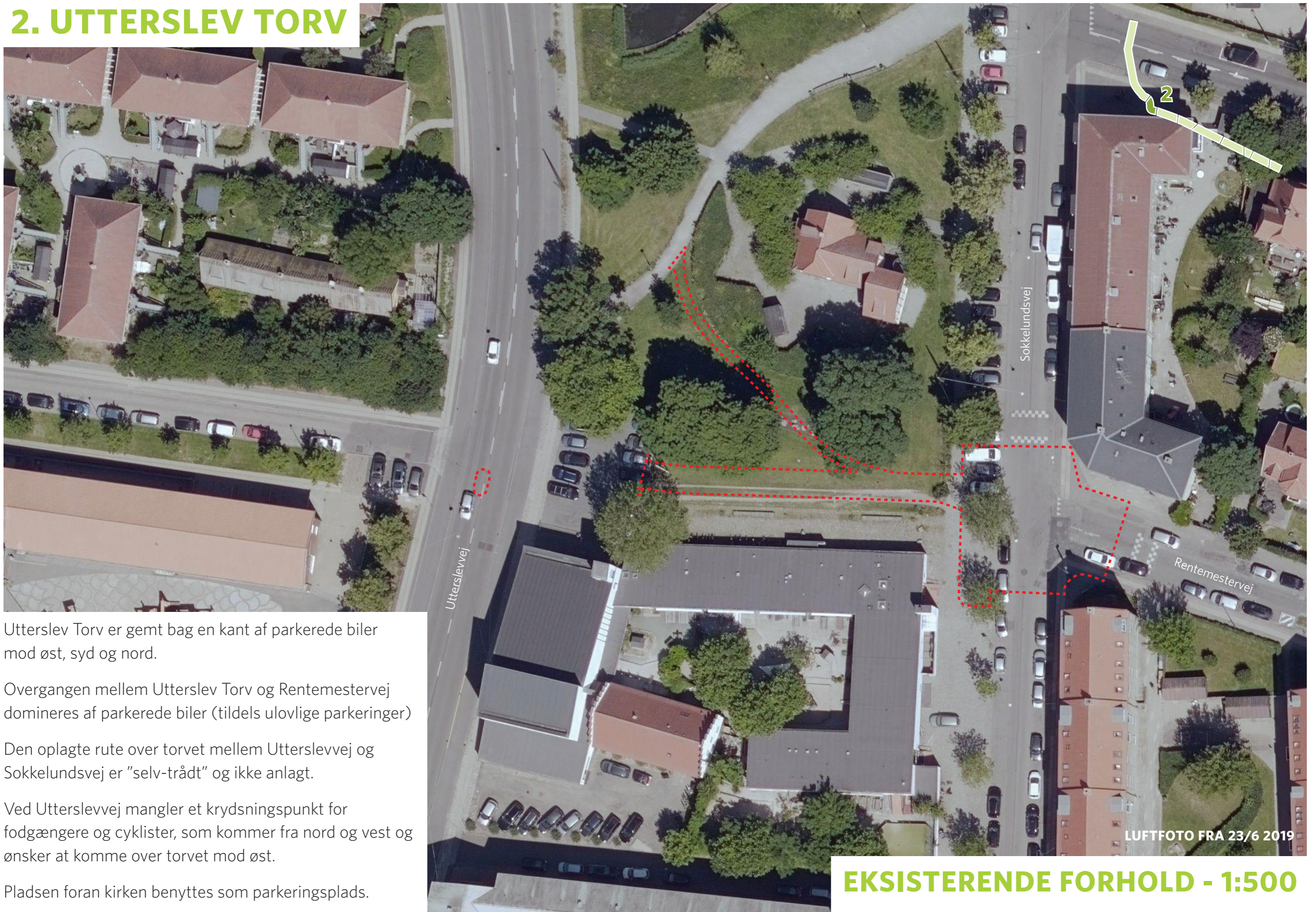


Nye plante og gadetræer langs Horsebakken

Gode fortove og cykelstier som i dag.



2. UTTERSLEV TORV



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

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

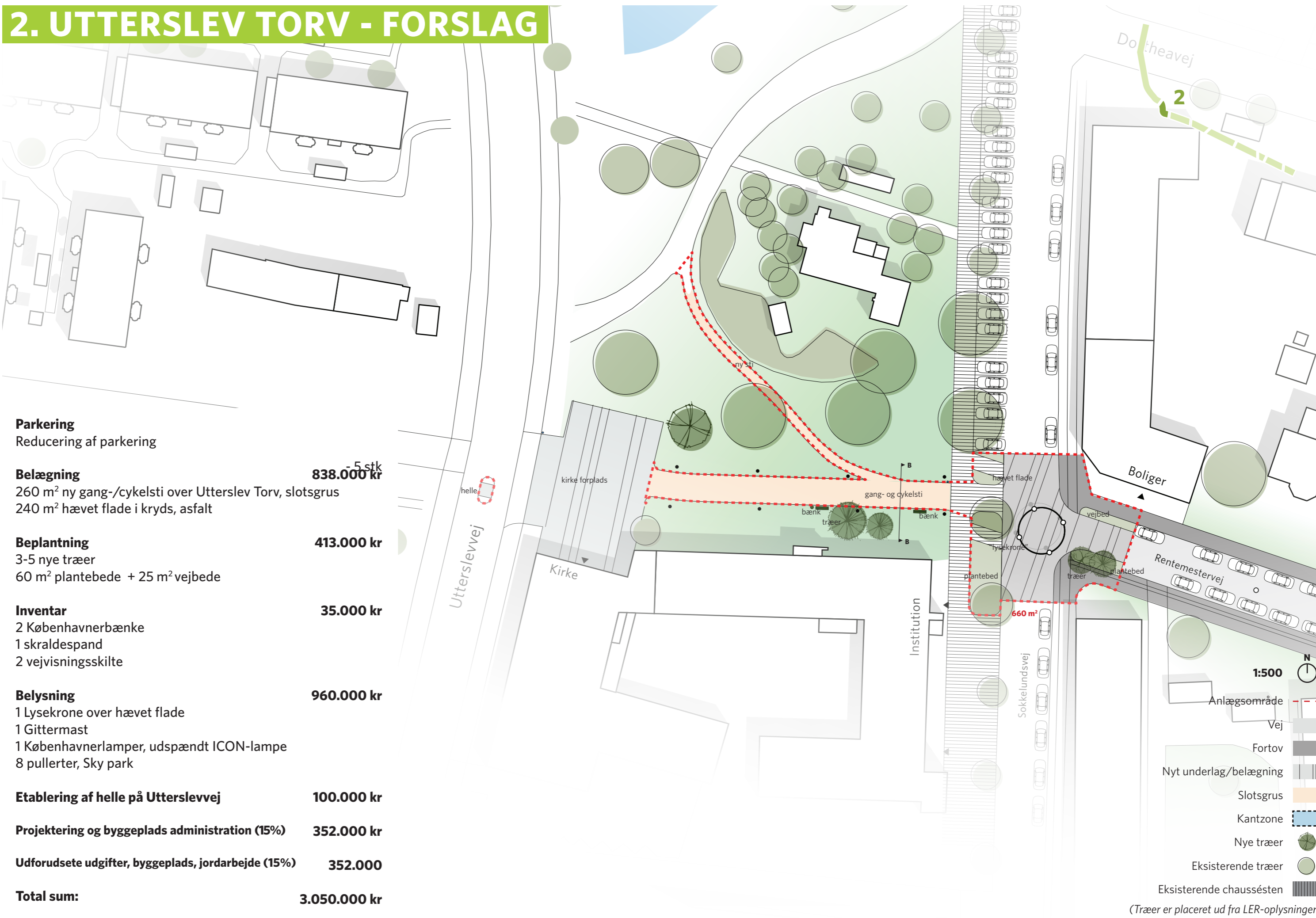
Den oplagte rute over torvet mellem Utterslevvej og Sokkelundsvej er "selv-trådt" og ikke anlagt.

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

Pladsen foran kirken benyttes som parkeringsplads.

EKSISTERENDE FORHOLD - 1:500

2. UTTERSLEV TORV - FORSLAG



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

1:500 N

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

(Træer er placeret ud fra LER-oplysninger)

2. UTTERSLEV TORV - TRAFIKALE TILTAG

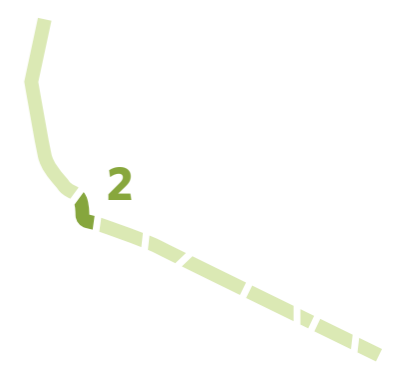
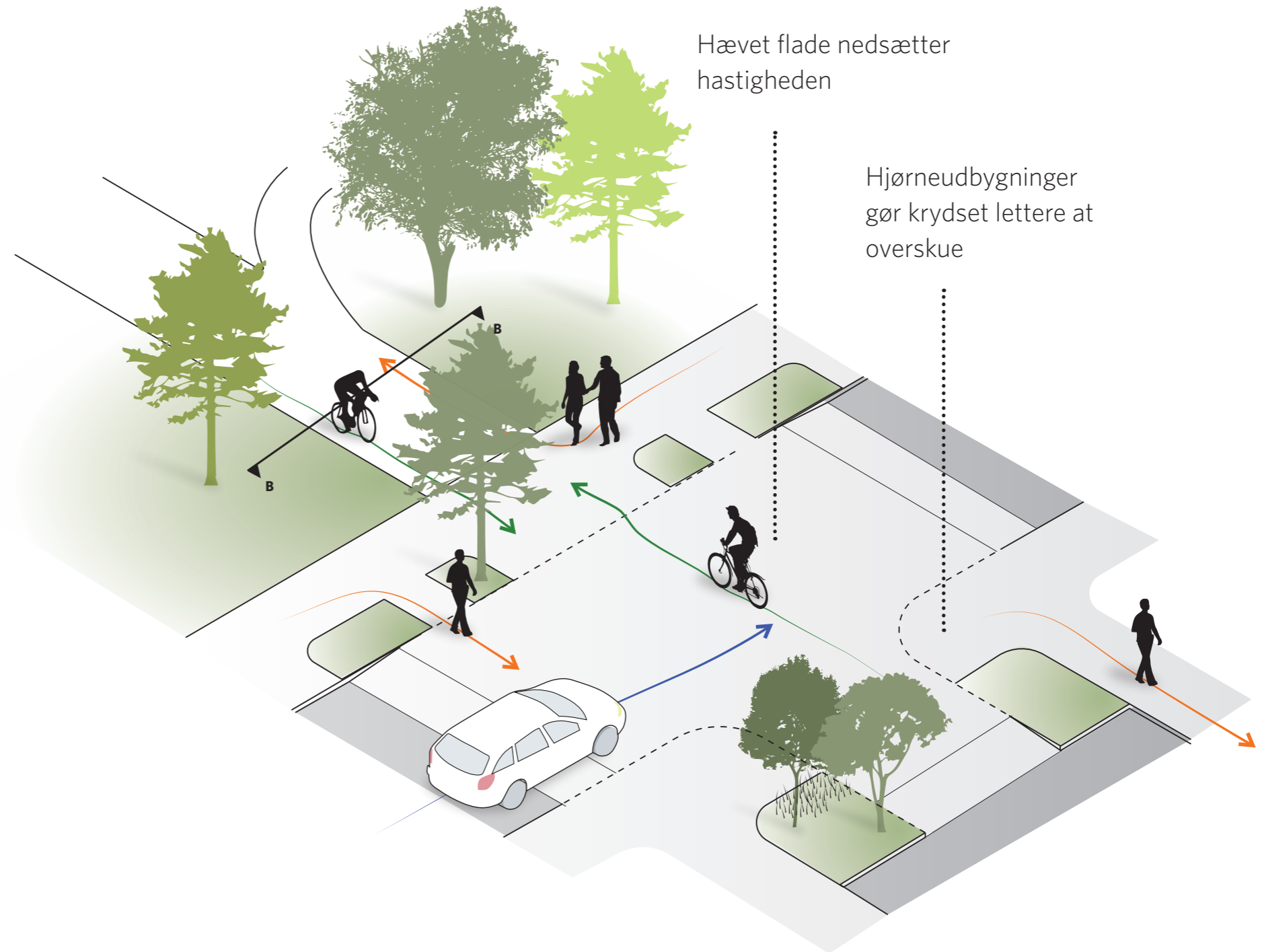
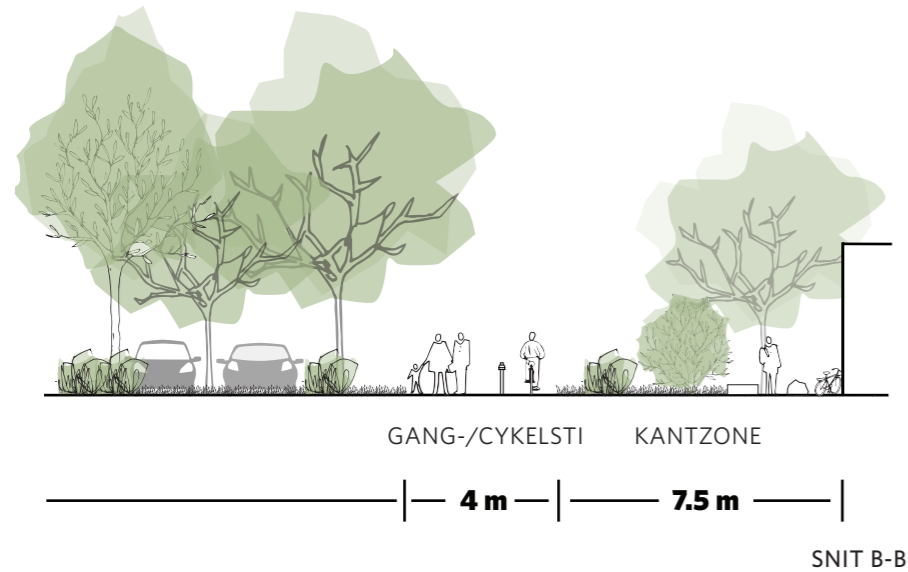
Parkering overfor Rentemestervej fjernes. Krydset indsnævres ved udbygning af hjørnerne, ligesom der etableres en hævet flade i krydset. Det sænker biltrafikkens hastighed og gør krydset mere overskueligt for de lette trafikanter, der færdes mellem torvet og Rentemestervej.

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

FØR



EFTER



2. UTTERSLEV TORV - BYMILJØ



FUNKTIONER

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

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



BYRUM OG BYMILJØ

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

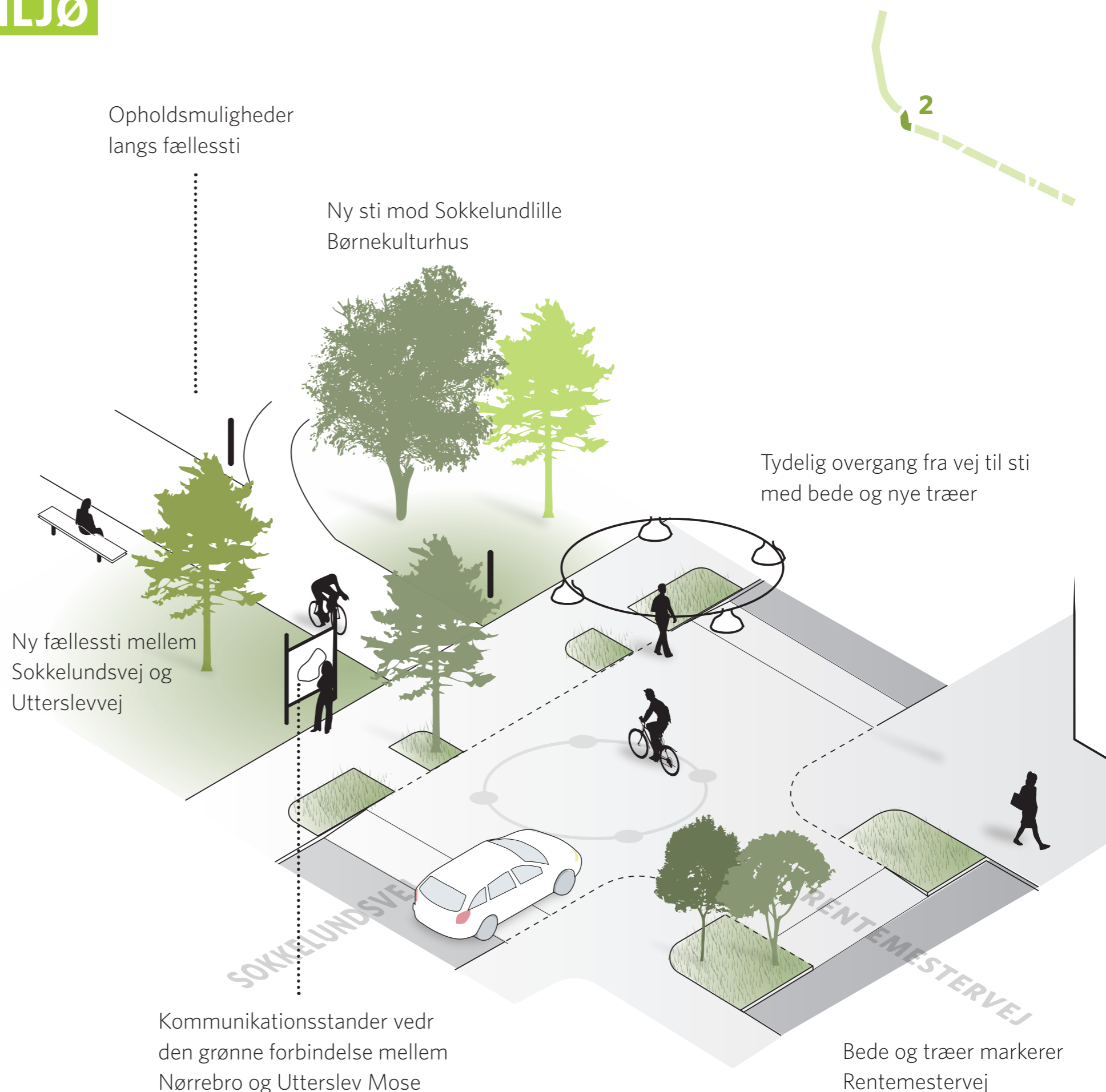
Der etableres en ny forbindelse - fællessti for fodgængere og cyklister - i forlængelse af Rentemestervej mod vest til Utterselvvej. Stien løber på tværs af Utterselv torv og foreslås anlagt i grus med pullertbelysning. Stien kobles til torvets øvrige stisystem og der foreslås anlagt opholdsmuligheder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



BRUGERE OG BYLIV

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

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



3. VED A/B MØNTEN



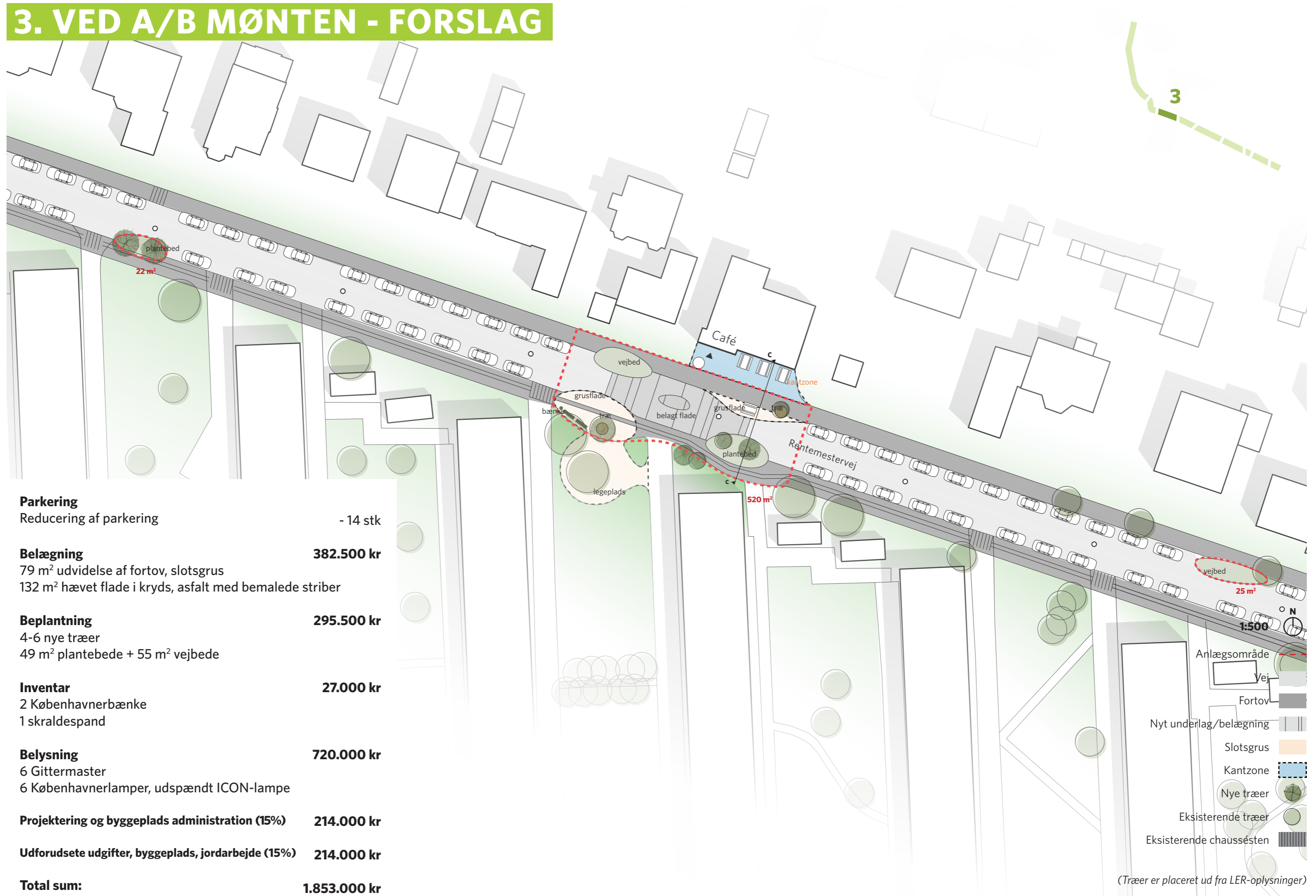
Vejstrækning med boligbebyggelse (stokbebyggelse og villaer) på hver side. Smalt vejprofil med sporadisk grønt, som er domineret af bilparkering i hele vejstrækningens længde, uden gode muligheder for at passere modkørende eller for at overhale.

Vejstrækningen opleves utryk på cykel.

Der er en parkeringsbelægning på over 100 på vejstrækningen.

EKSISTERENDE FORHOLD - 1:500

3. VED A/B MØNTEN - FORSLAG



Parkering	
Reducering af parkering	- 14 stk
Belægning	382.500 kr
79 m ² udvidelse af fortov, slotsgrus	
132 m ² hævet flade i kryds, asfalt med bemalede striber	
Beplantning	295.500 kr
4-6 nye træer	
49 m ² plantebede + 55 m ² vejbede	
Inventar	27.000 kr
2 Københavnerbænke	
1 skraldespand	
Belysning	720.000 kr
6 Gittermaster	
6 Københavnerlamper, udspændt ICON-lampe	
Projektering og byggeplads administration (15%)	214.000 kr
Udforudsete udgifter, byggeplads, jordarbejde (15%)	214.000 kr
Total sum:	1.853.000 kr

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

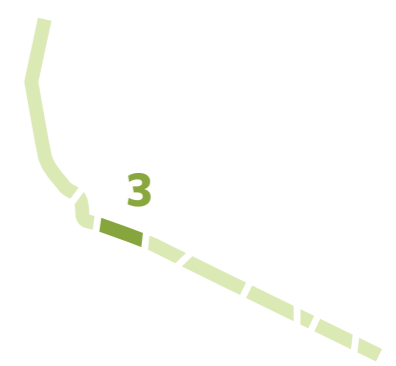
(Træer er placeret ud fra LER-oplysninger)

3. VED A/B MØNTEN - TRAFIKALE TILTAG

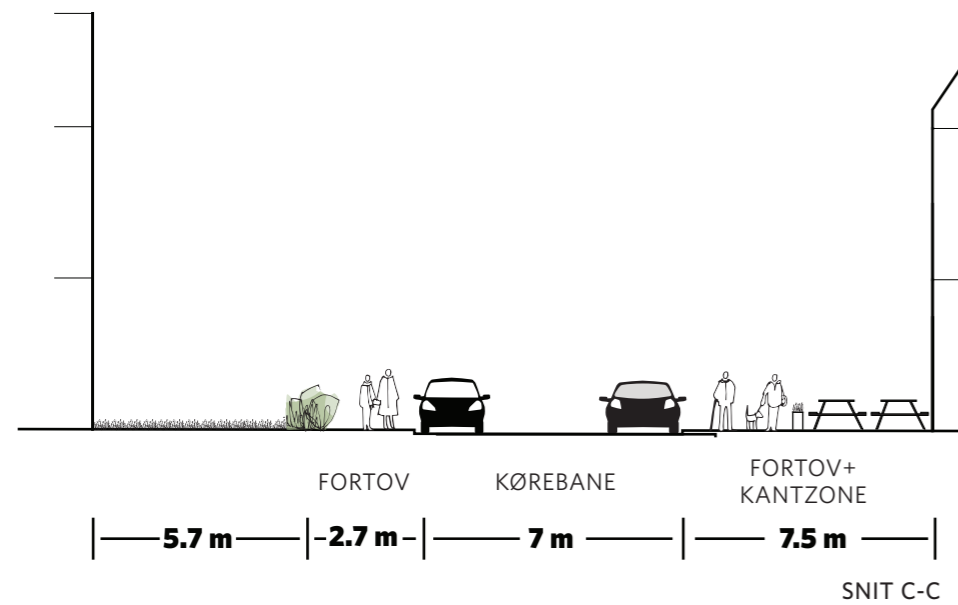
Midt på strækningen laves et forhandlingsrum som en mødeplads, hvor modkørende trafik kan passere hinanden. Pladsen etableres som en hævet flade, hvor trafikens hastighed dæmpes og der samtidig gives mulighed for krydsende fodgængertrafik.

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

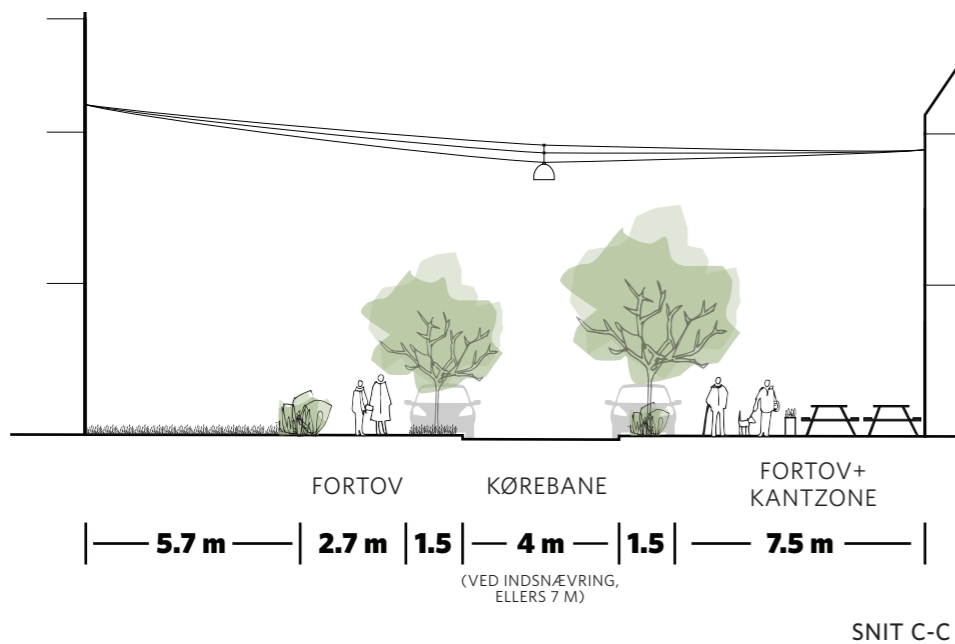
Der vil ikke være parkering eller standsning på pladsen.



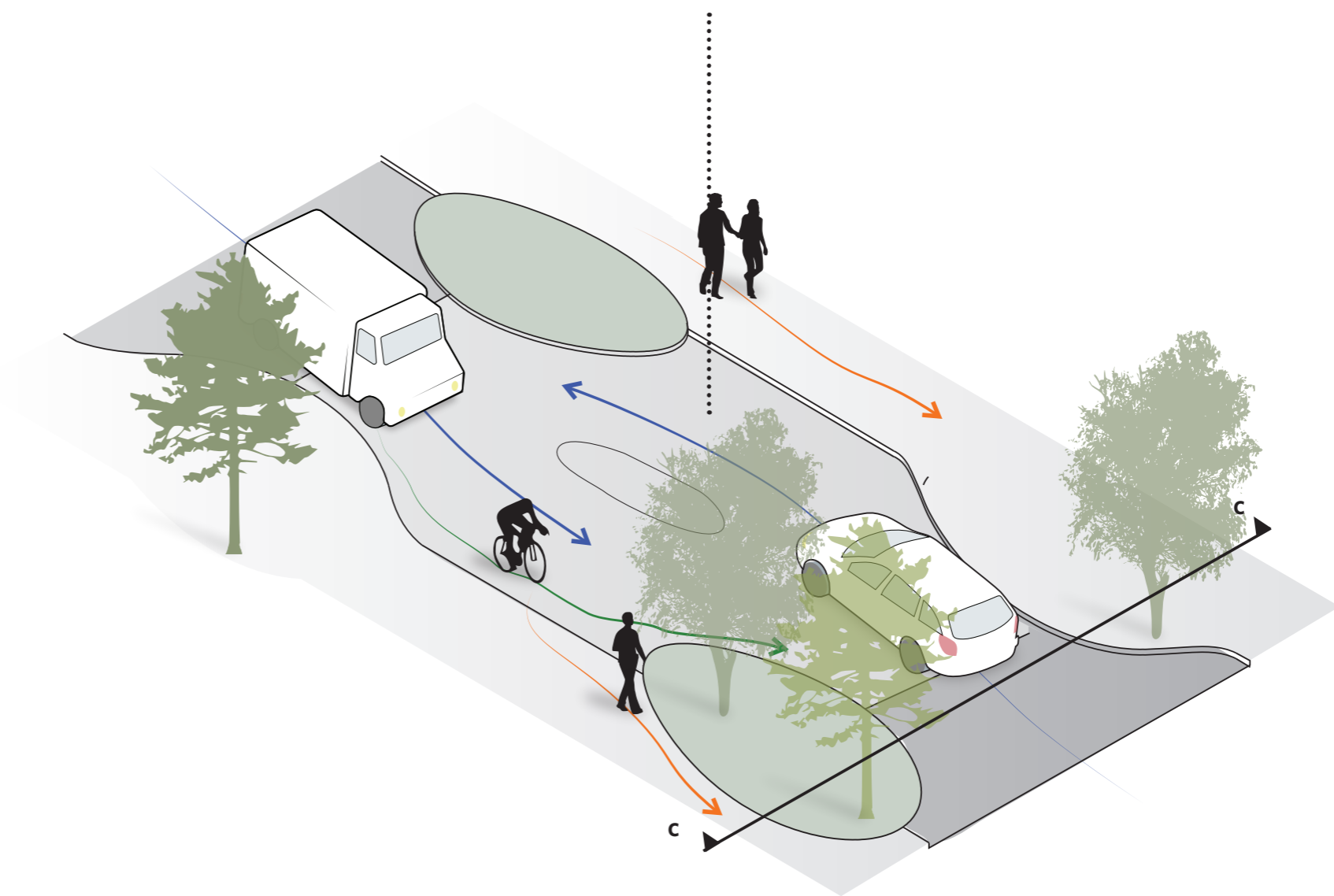
FØR



EFTER



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



3. VED A/B MØNTEN - BYMILJØ



FUNKTIONER

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

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



BYRUM OG BYMILJØ

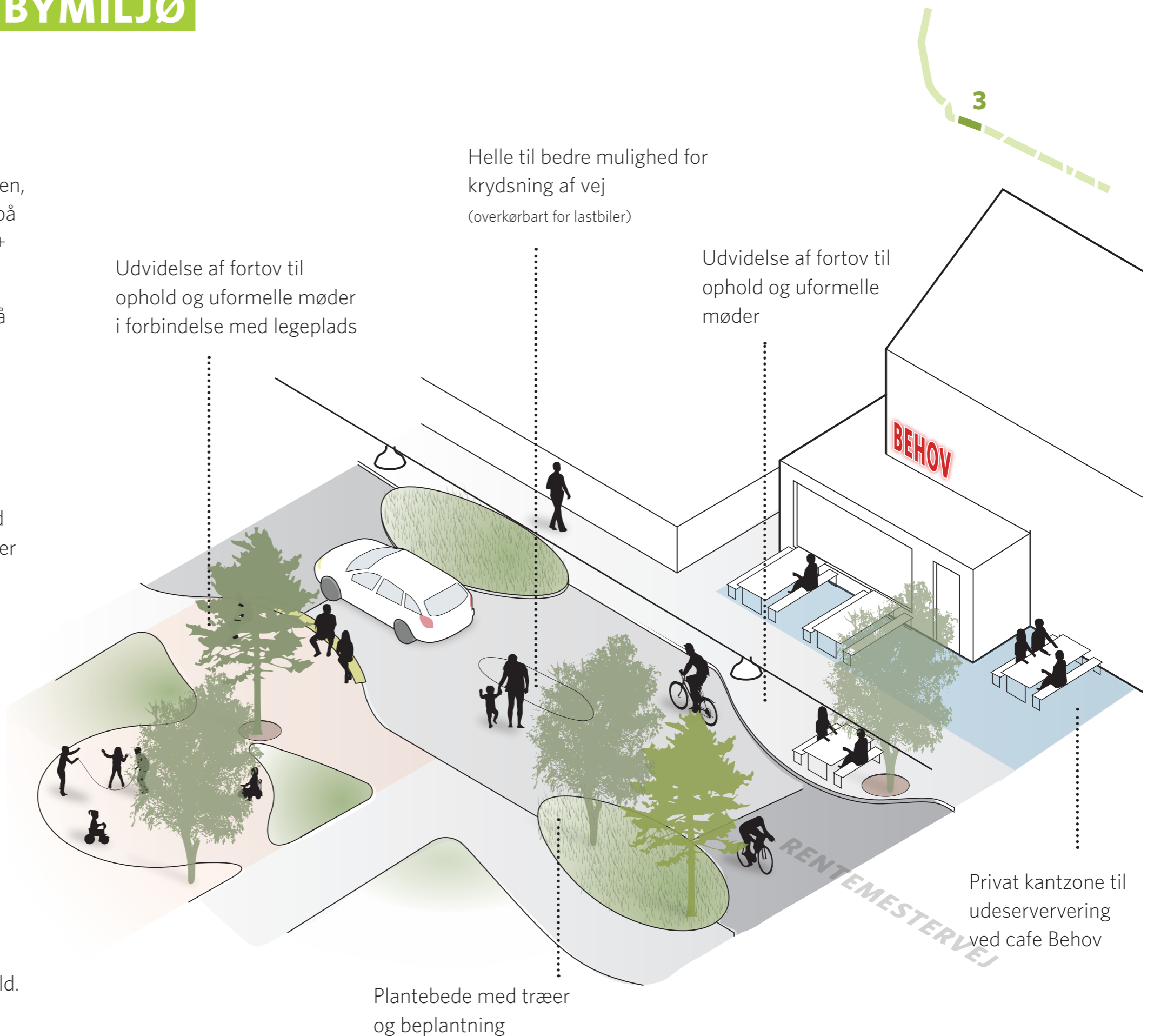
Strækningen er domineret af parkerede biler. Mod syd kantes vejen af otte boliggavle med gavlmalerier og der imellem findes grønne lommer til ophold for beboere.

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

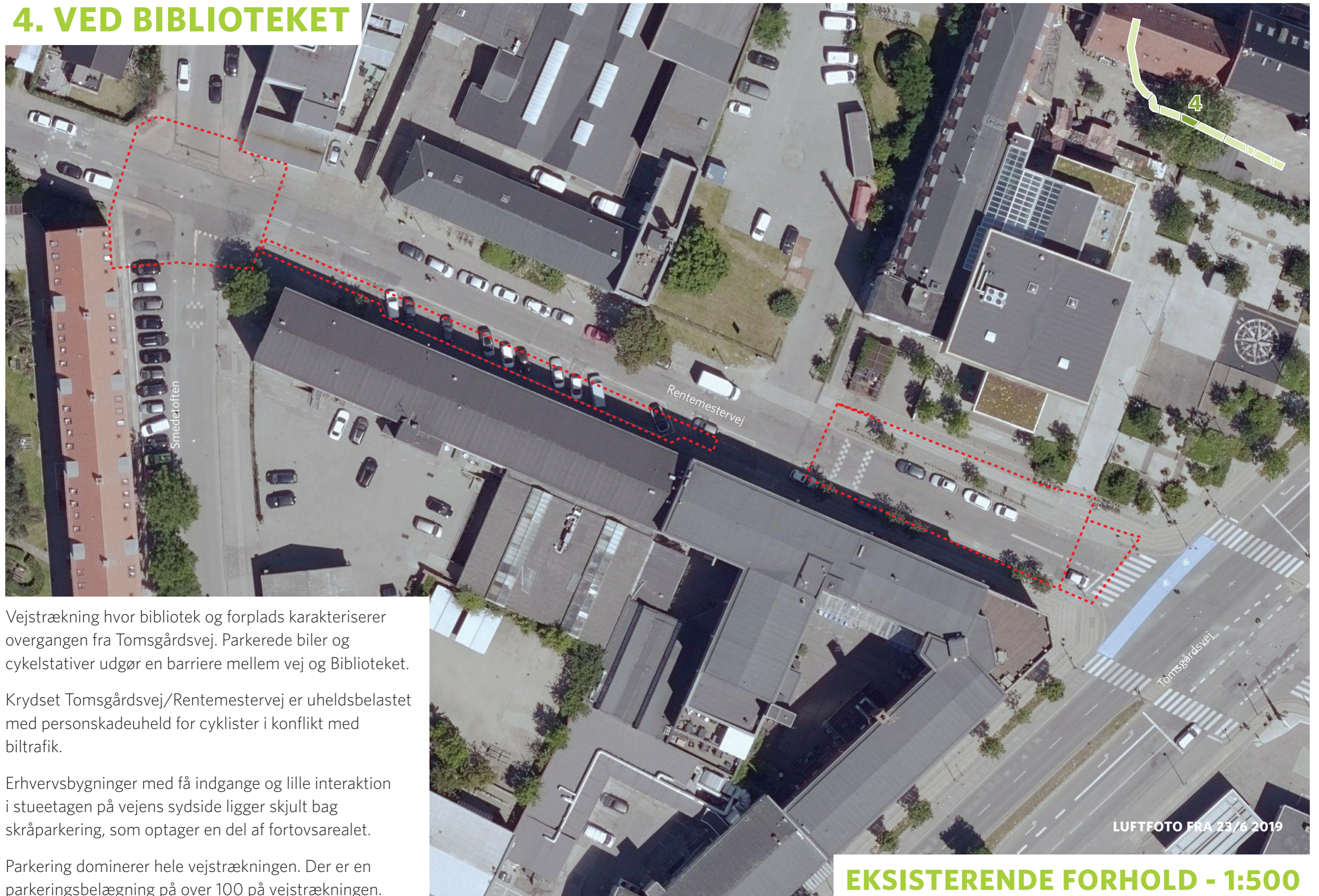


BRUGERE OG BYLIV

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



4. VED BIBLIOTEKET



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

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

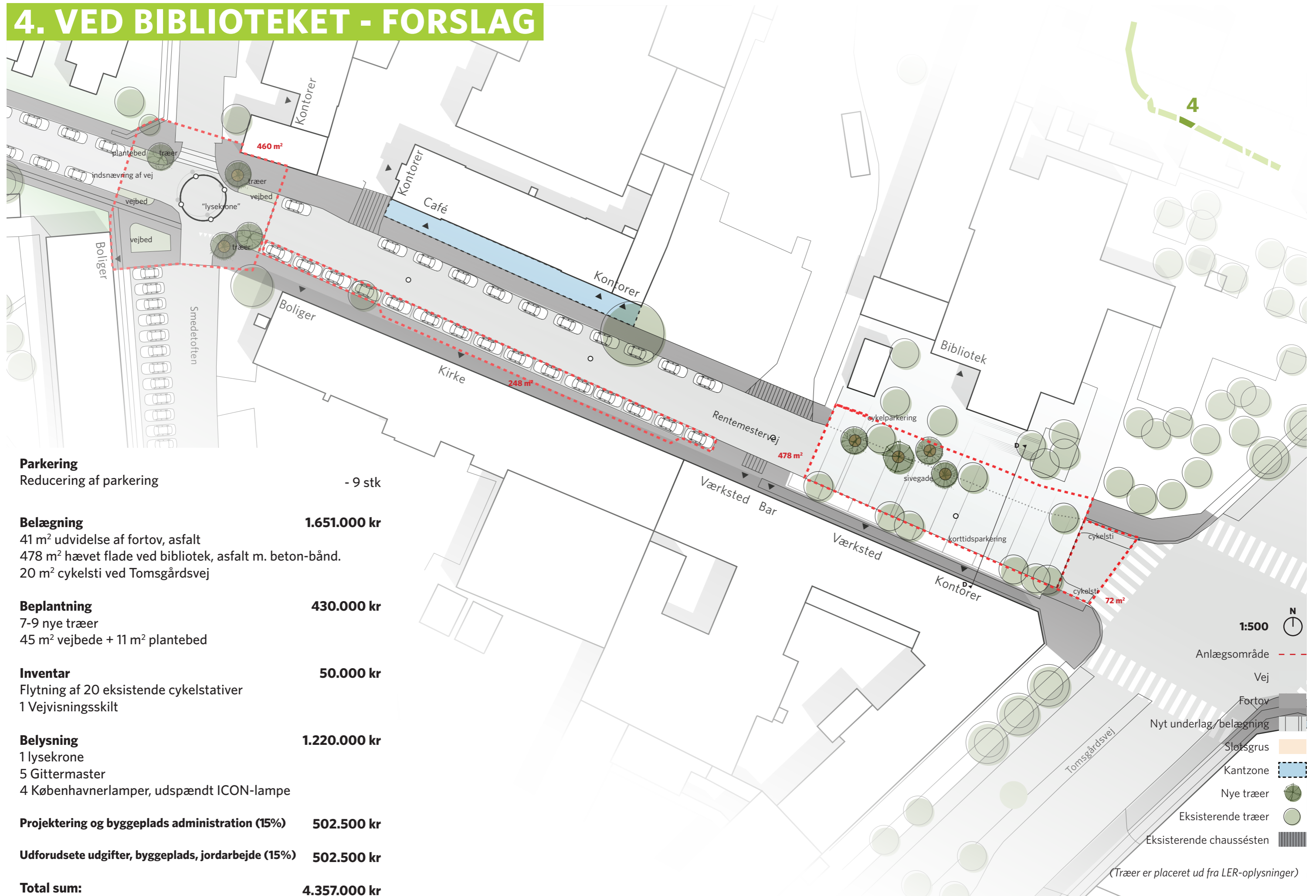
Erhvervsbygninger med få indgange og lille interaktion i stueetagen på vejens sydside ligger skjult bag skråparkering, som optager en del af fortovsarealet.

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

LUFTFOTO FRA 23/6 2019

EKSISTERENDE FORHOLD - 1:500

4. VED BIBLIOTEKET - FORSLAG



Parkering	
Reducering af parkering	- 9 stk
Belægning	1.651.000 kr
41 m ² udvidelse af fortov, asfalt	
478 m ² hævet flade ved bibliotek, asfalt m. beton-bånd.	
20 m ² cykelsti ved Tomsgårdsvej	
Beplantning	430.000 kr
7-9 nye træer	
45 m ² vejbede + 11 m ² plantebed	
Inventar	50.000 kr
Flytning af 20 eksisterende cykelstativer	
1 Vejvisningsskilt	
Belysning	1.220.000 kr
1 lysekrone	
5 Gittermaster	
4 Københavnerlamper, udspændt ICON-lampe	
Projektering og byggeplads administration (15%)	502.500 kr
Udforudsete udgifter, byggeplads, jordarbejde (15%)	502.500 kr
Total sum:	4.357.000 kr

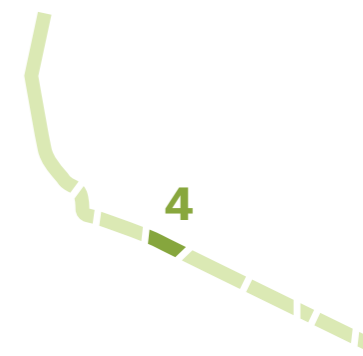
(Træer er placeret ud fra LER-oplysninger)

4. VED BIBLIOTEKET - TRAFIKALE TILTAG

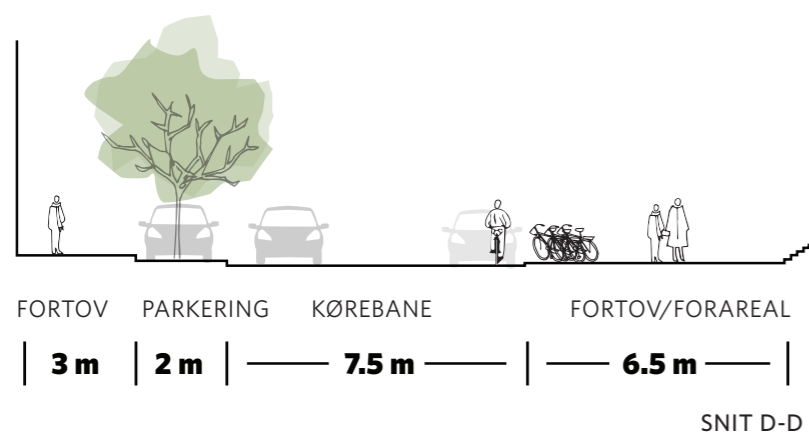
Ved Smedetoften indsnævres krydset og der etableres en hævet flade. Tiltagene skaber øget tryghed ved at sænke biltrafikkens hastighed og gøre krydset mere overskueligt.

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

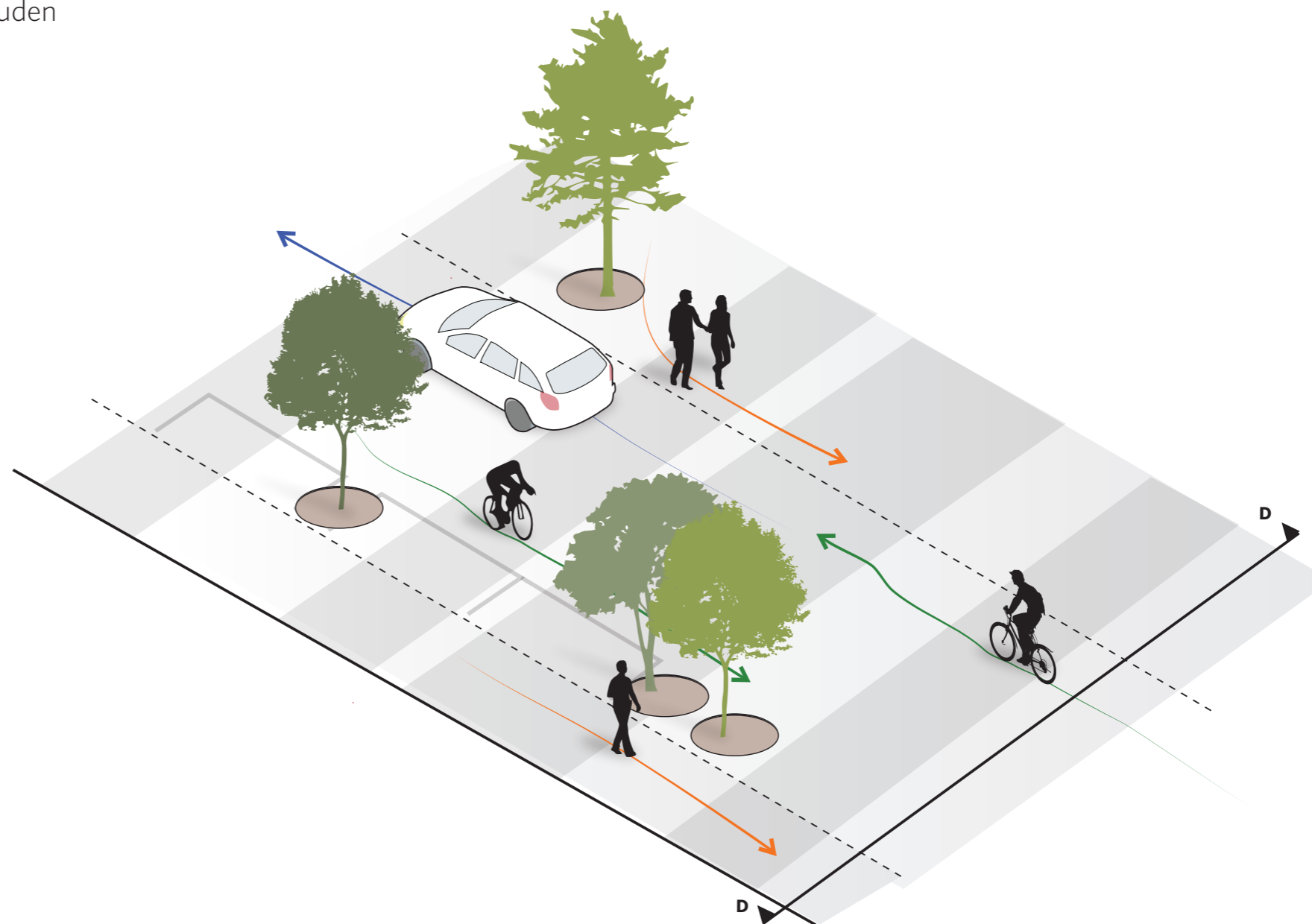
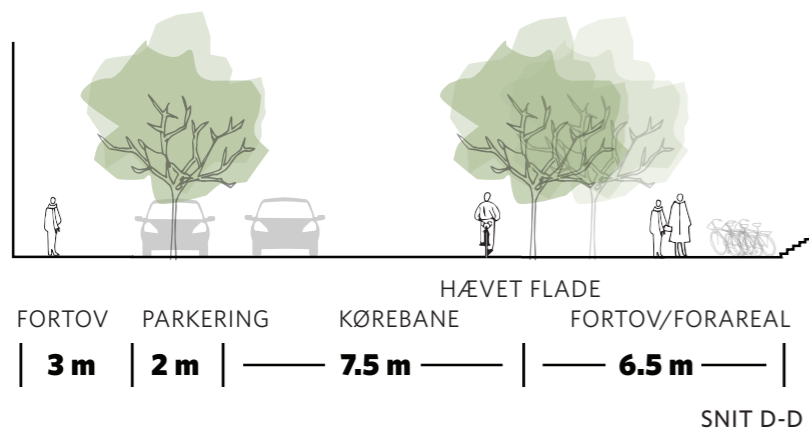
Ved biblioteket etableres en pladsdannelse, der skaber fokus på forpladsen og medvirker til at sænke hastigheden og give mulighed for af- og pålæsning. Pladsen afsluttes med et traditionelt vejforløb med adskillelse af den kørende trafik på kørebane og cykelstier frem mod Tomsgårdsvej, for at sikre en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



FØR



EFTER



5. ERHVERVSKLYNGE, VEST



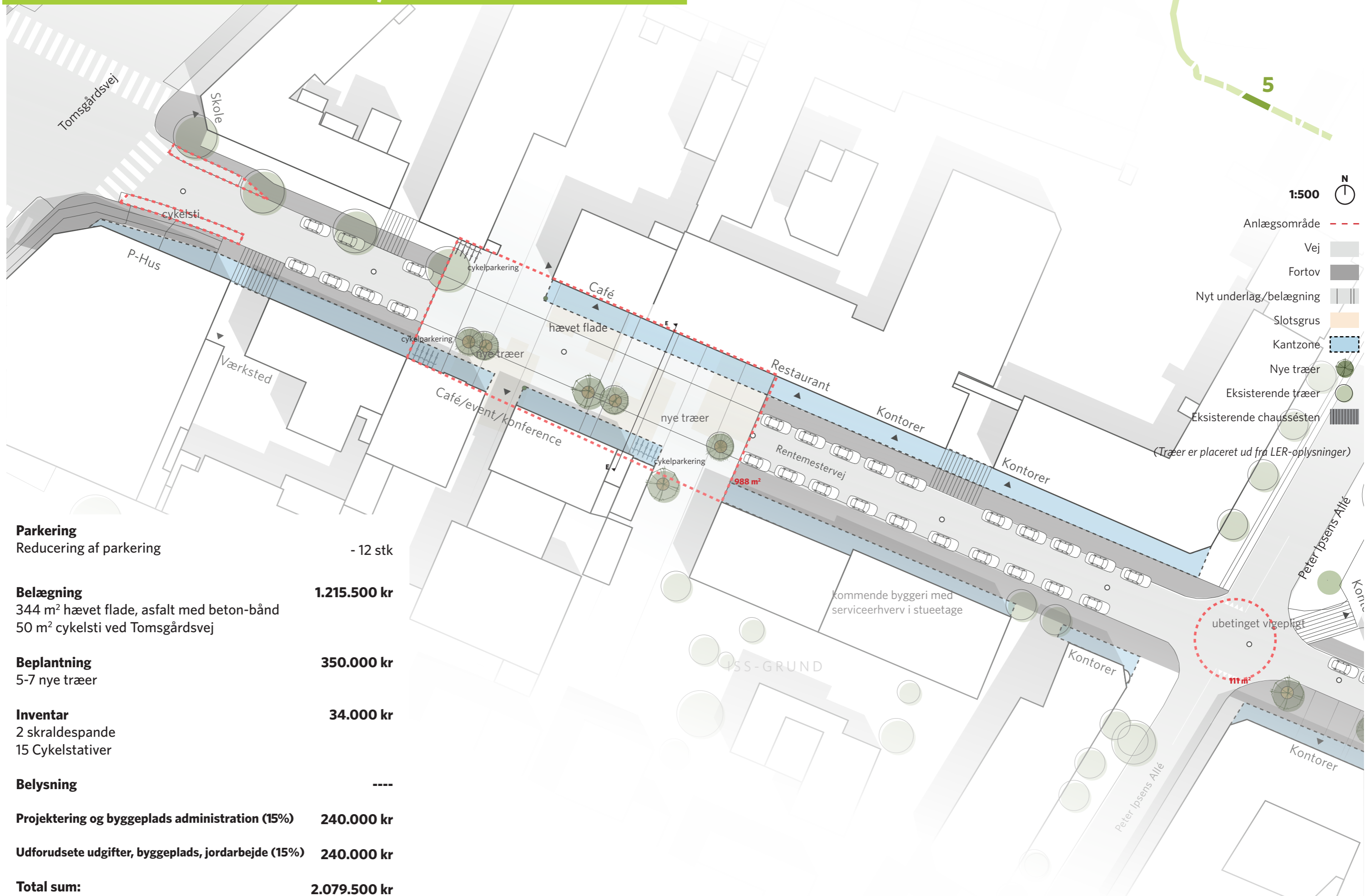
Vejstrækning med opgraderede erhvervsbygninger, hvor bygningernes funktioner aktiverer vejens kantzoner med varieret ophold.

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

Der er en parkeringsbelægning på under 80 på vejstrækningen.

EKSISTERENDE FORHOLD - 1:500

5. ERHVERVSKLYNGE, VEST - FORSLAG



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

5. ERHVERVSKLYNGE, VEST - TRAFIKALE TILTAG

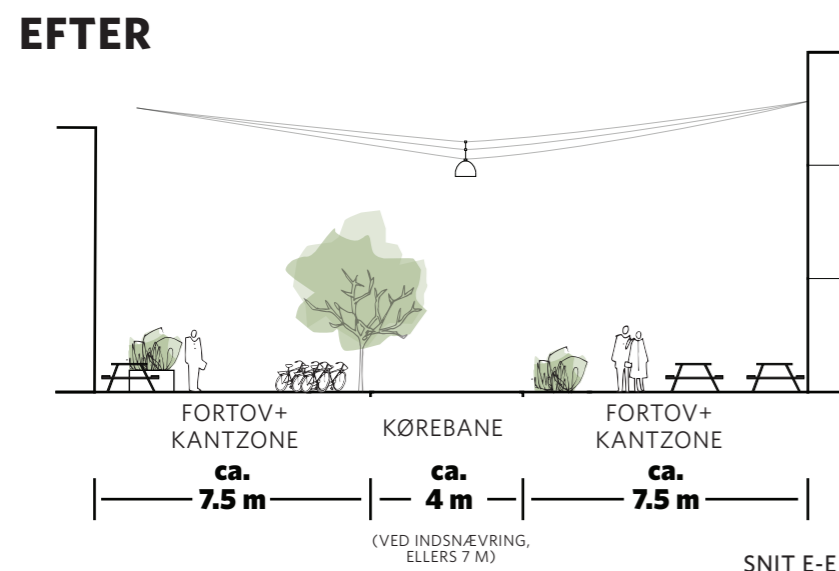
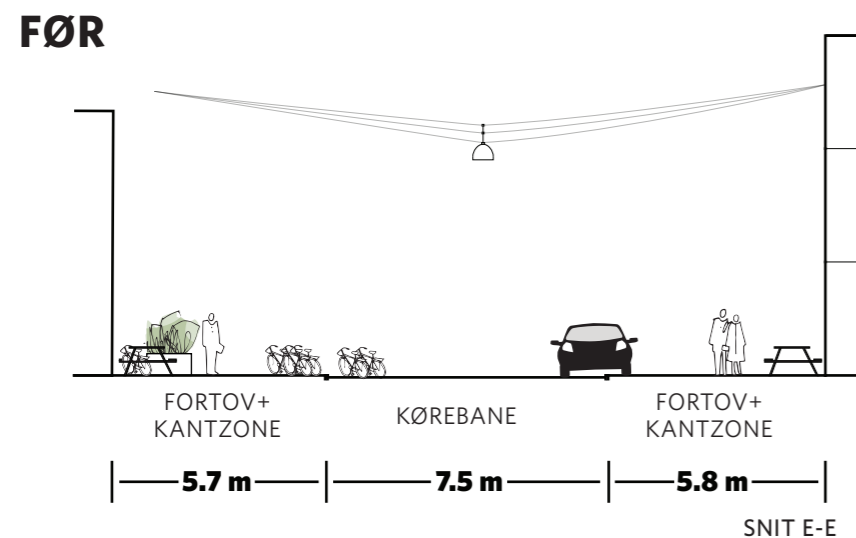
Der etableres en hævet flade på tværs af Rentemestervej, udlagt som sivegade med mulighed for fleksibel brug af byrummet.

Overfladen deles af trafikkanterne.

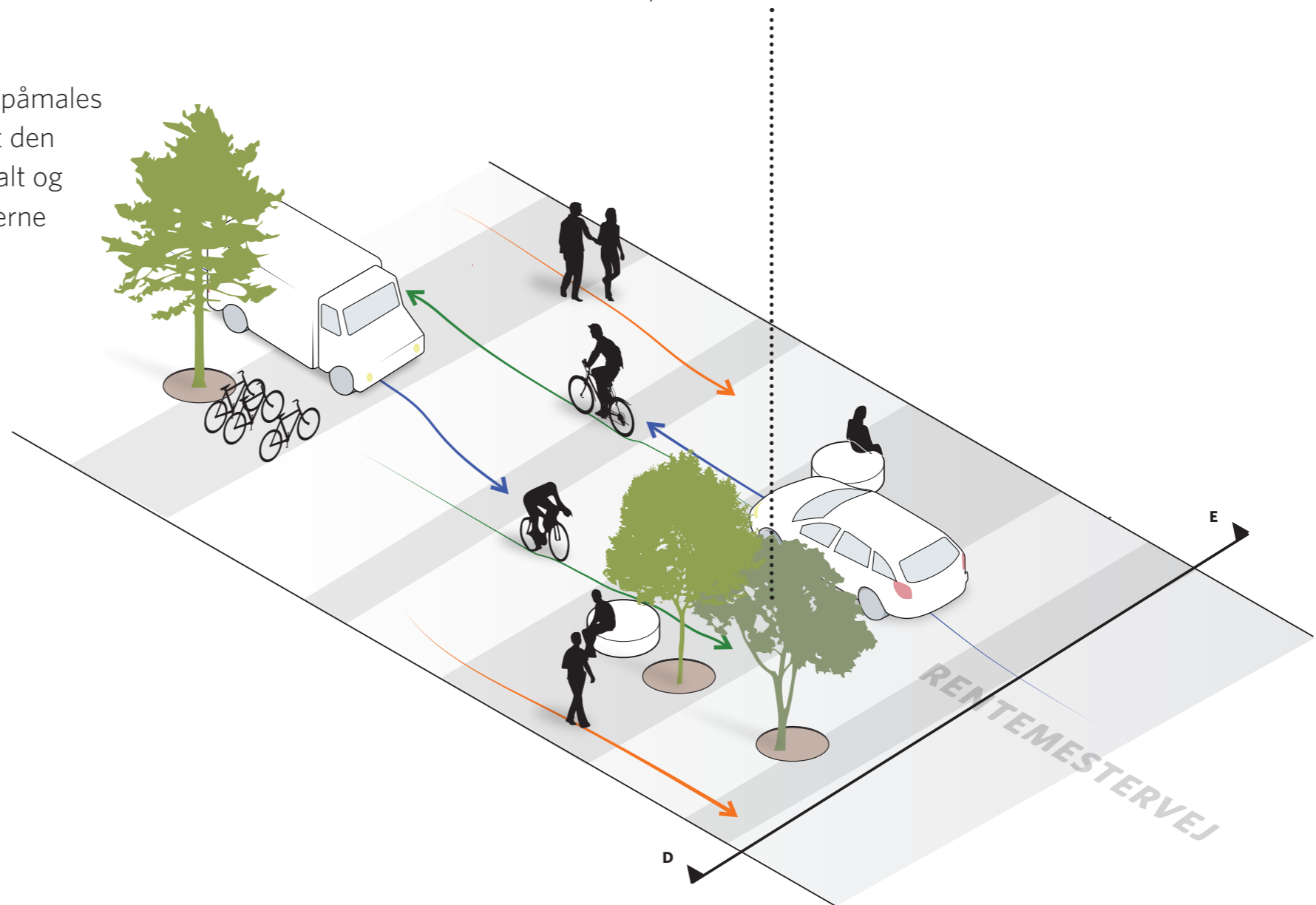
Parkering vil ikke være mulig i zonen, men af- og pålæsning samt inddragelse af byrum til midlertidige behov skal kunne lade sig gøre.

Kørebane snævres ind, så forhandling og lav hastighed opnås.

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



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



5. ERHVERVSKLYNGE, VEST - BYMILJØ



FUNKTIONER

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



BRUGERE OG BYLIV

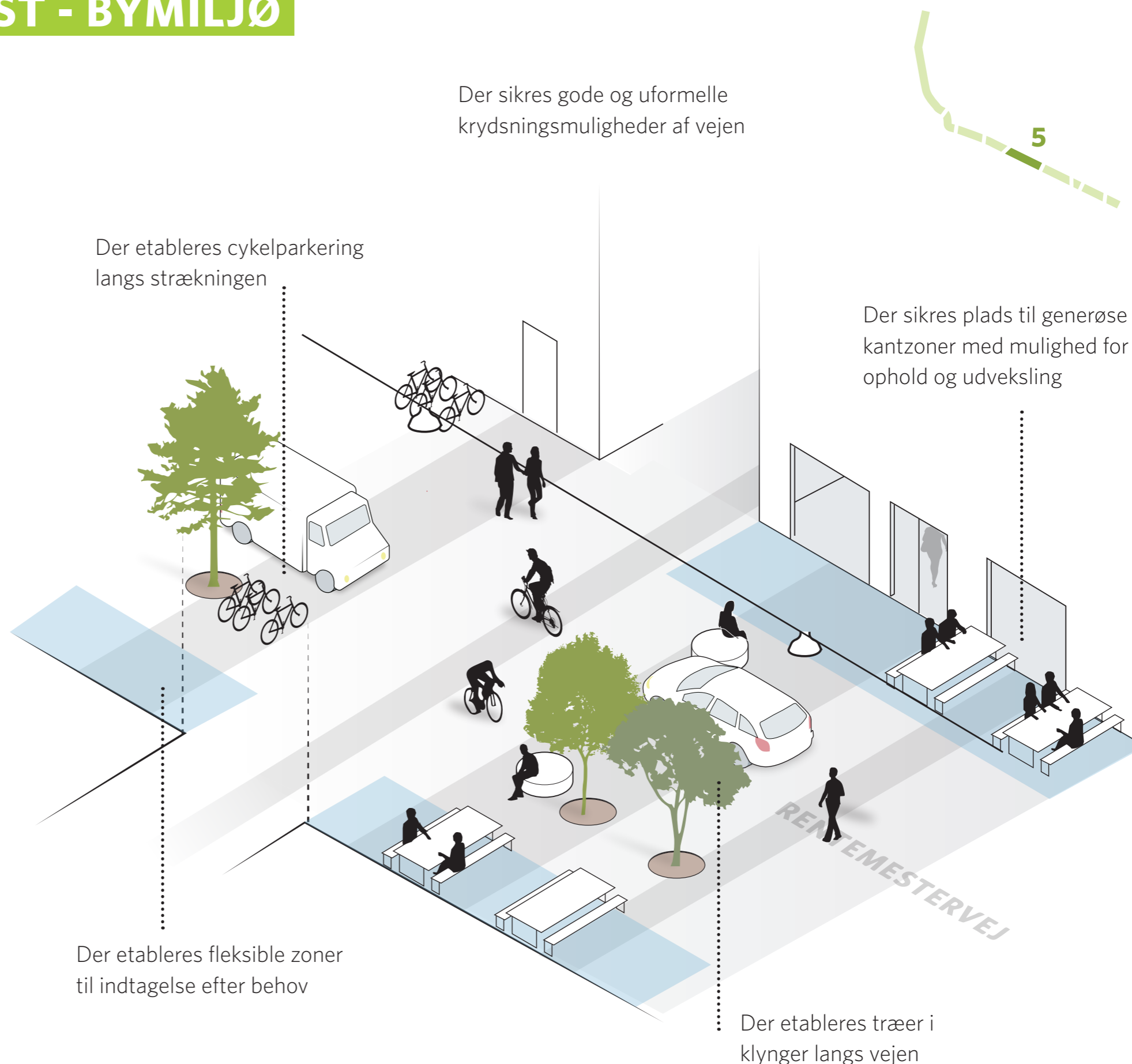
Strækningen kendetegnes ved at have en hel del daglige besøgende til funktionerne langs og på tværs af vejen - om det er for mad, kaffe, for at deltage i offentlige arrangementer hos Demokrati Garagen, at få repareret sin bil eller besøge et kontor, så er her stor udveksling og dialog mellem mennesker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



BYRUM OG BYMILJØ

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

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



Der sikres gode og uformelle krydsningsmuligheder af vejen

Der etableres cykelparkering langs strækningen

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

Der etableres fleksible zoner til indtagelse efter behov

Der etableres træer i klynger langs vejen

5. ERHVERVSKLYNGE, ØST



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

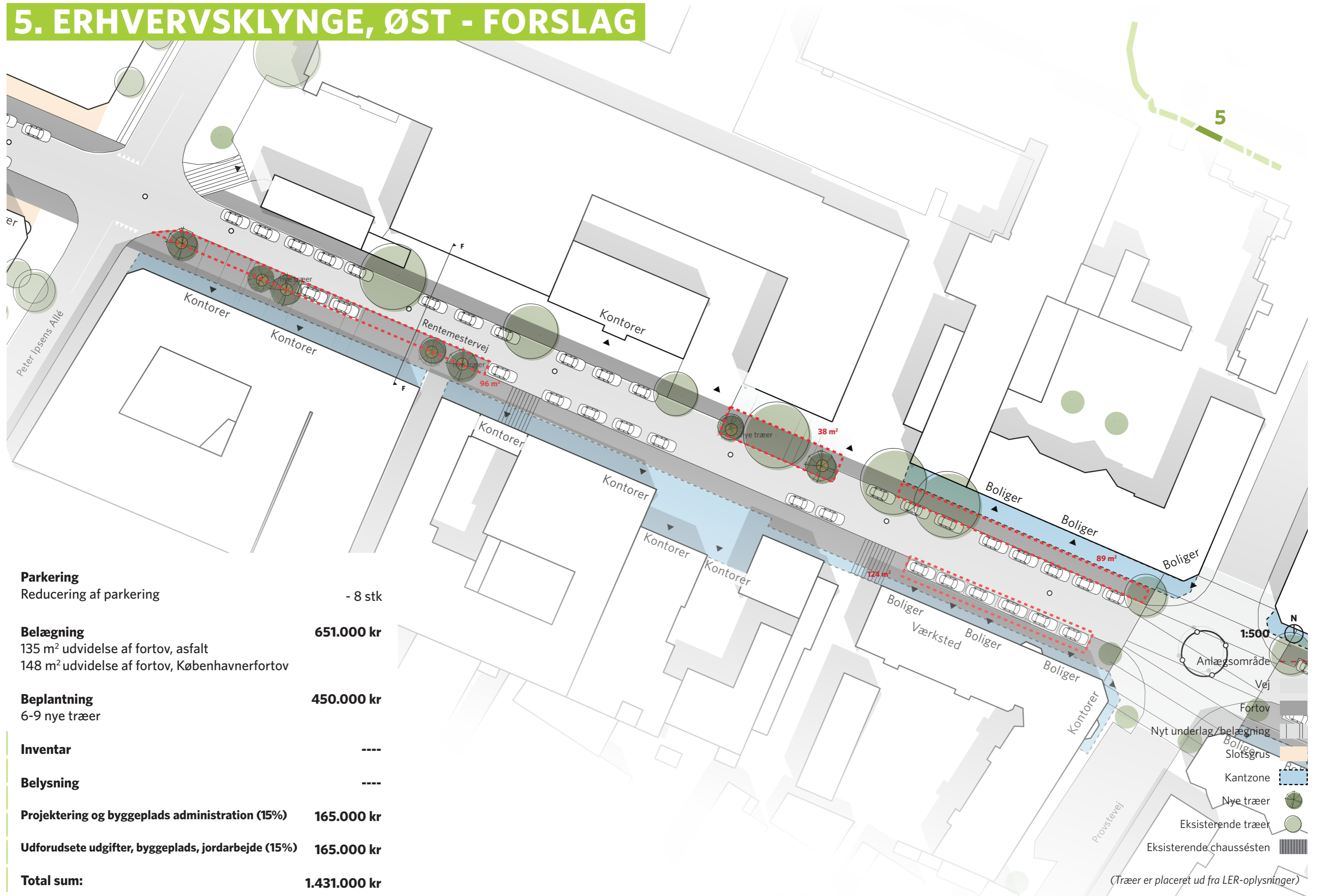
Der er ringe tilgængelighed langs torvet på nordsiden grundet trærodder der bryder asfalten og smalle passager.

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

Der er en parkeringsbelægning på under 80 på vejstrækningen.

EKSISTERENDE FORHOLD - 1:500

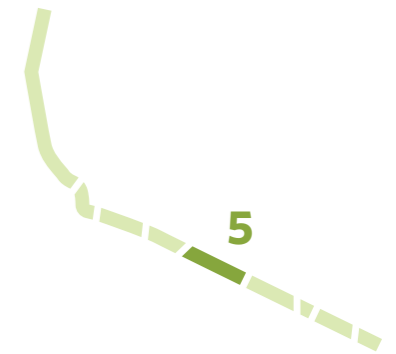
5. ERHVERVSKLYNGE, ØST - FORSLAG



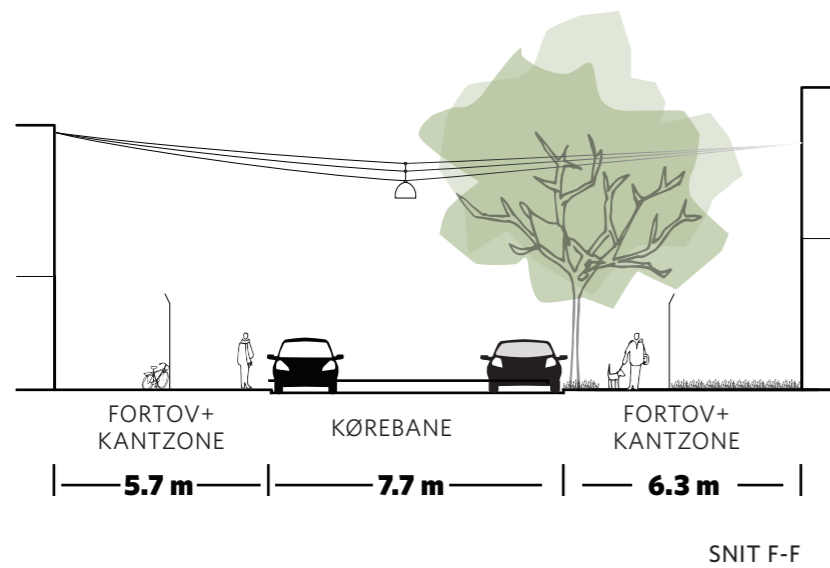
5. ERHVERVSKLYNGE, ØST - TRAFIKALE TILTAG

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

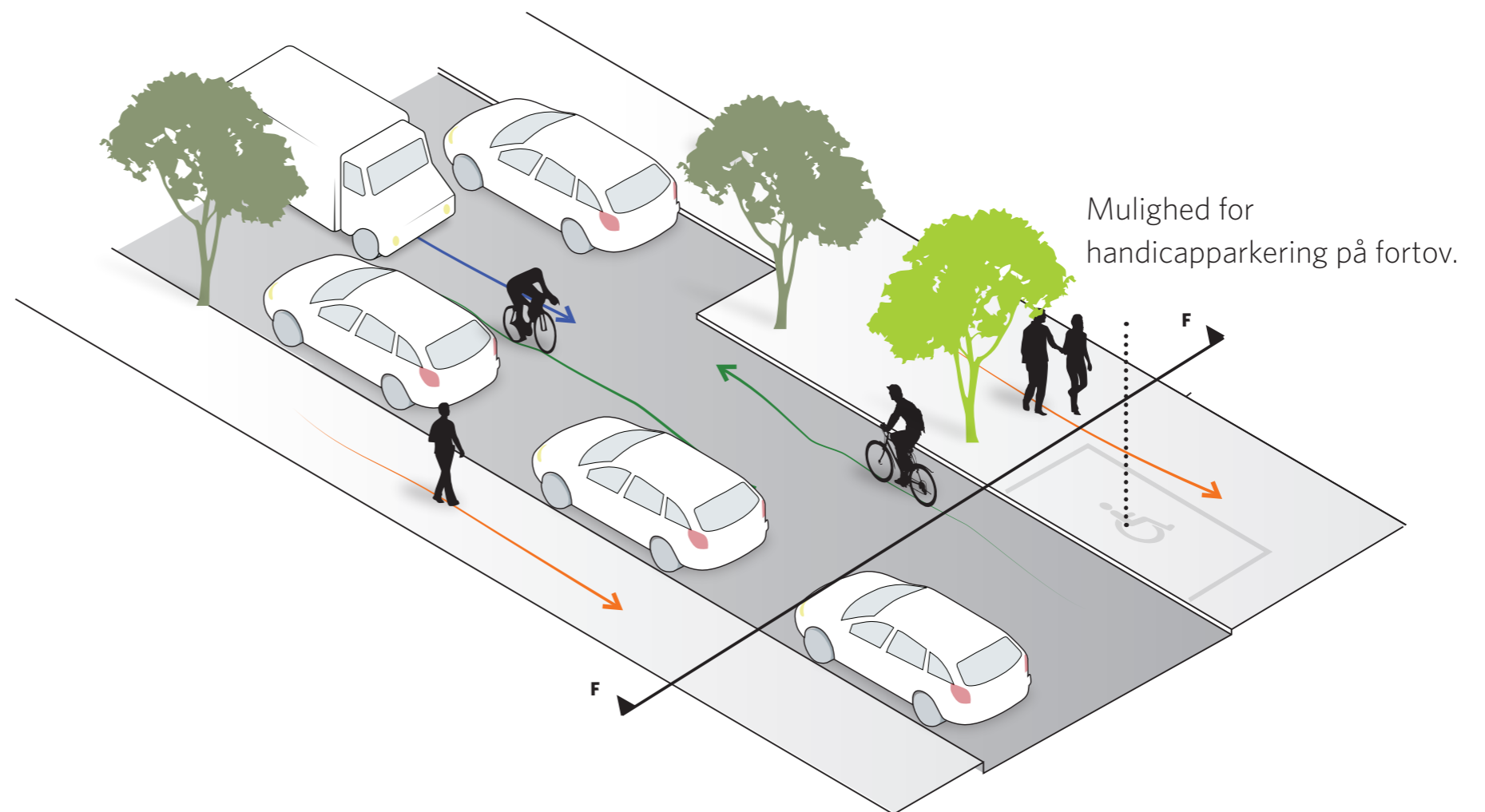
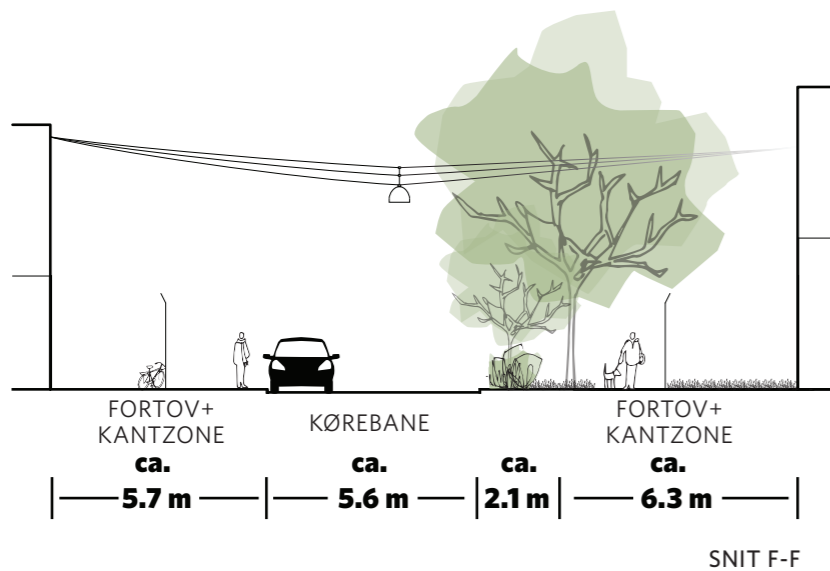
Vest for Provstevej ændres den eksisterende skråparkering til længdeparkering, hvilket øger cyklisternes tryghed og sikkerhed. Ændringen giver samtidig mere fortovsareal. Antallet af parkeringspladser bevares, da cykelparkering i p-båsen samtidig flyttes til fortovet.



FØR



EFTER



5. ERHVERVSKLYNGE, ØST - BYMILJØ



FUNKTIONER

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

Mod øst ved Provstevej ligger lejlighedskarréstruktur med boliger.



BRUGERE OG BYLIV

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

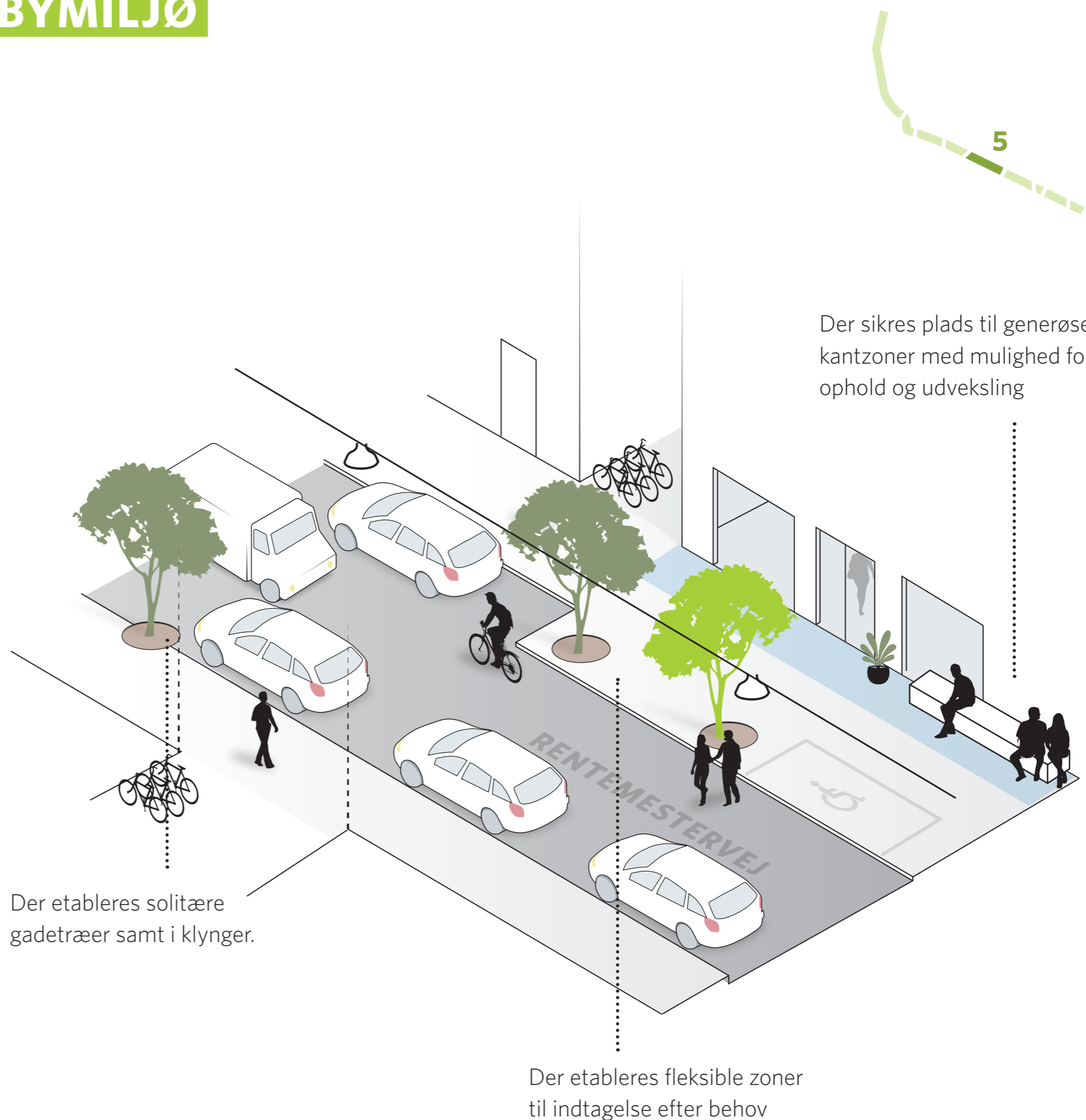
Om aftenen mindskes aktiviteten i takt med at erhvervet lukker.



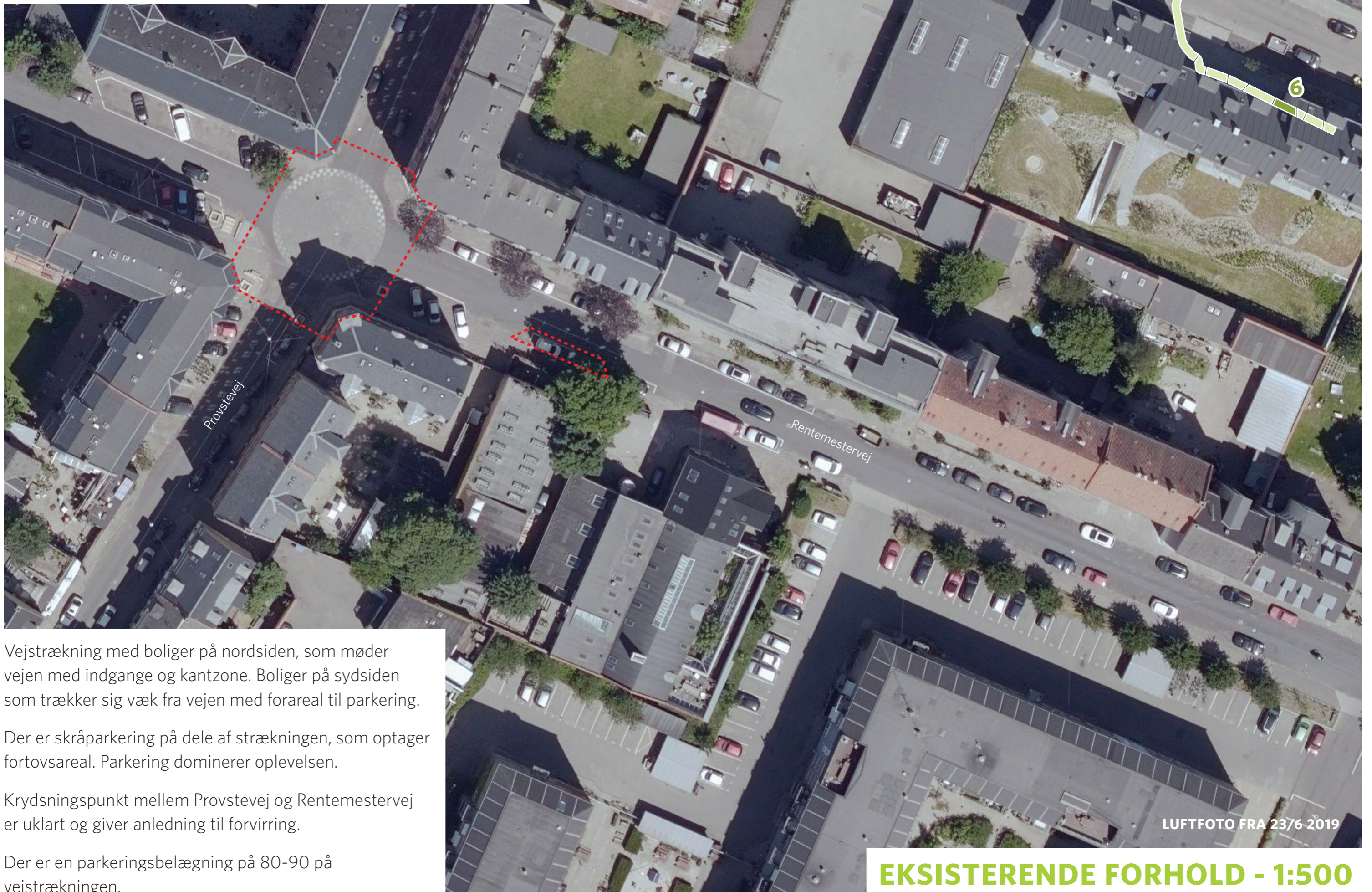
BYRUM OG BYMILJØ

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

Der etableres flere solitære gadetræer samt i klynger.



6. BOLIGER VED PROVSTEVEJ



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

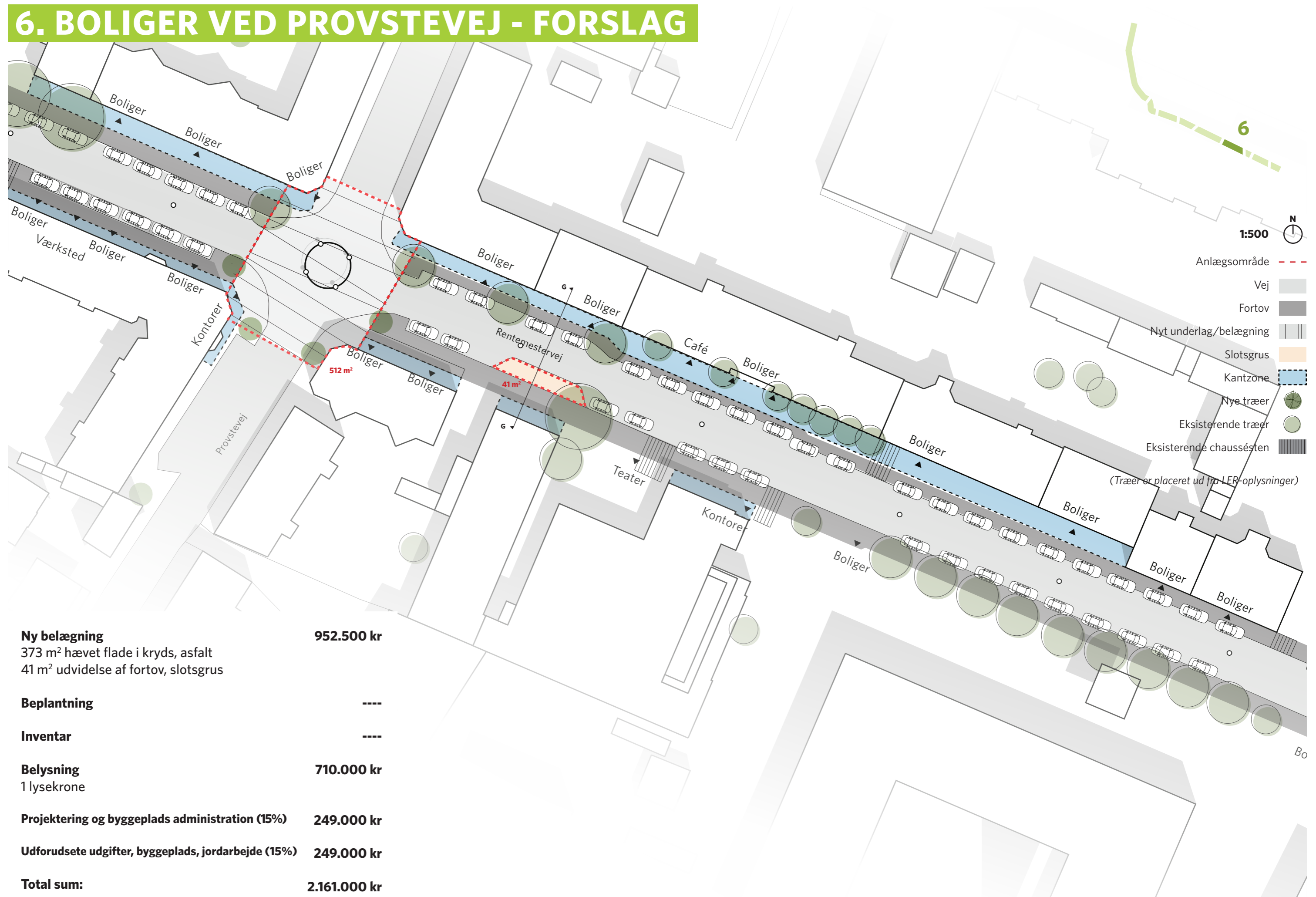
Der er skråparkering på dele af strækningen, som optager fortovsareal. Parkering dominerer oplevelsen.

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

Der er en parkeringsbelægning på 80-90 på vejstrækningen.

EKSISTERENDE FORHOLD - 1:500

6. BOLIGER VED PROVSTEVEJ - FORSLAG



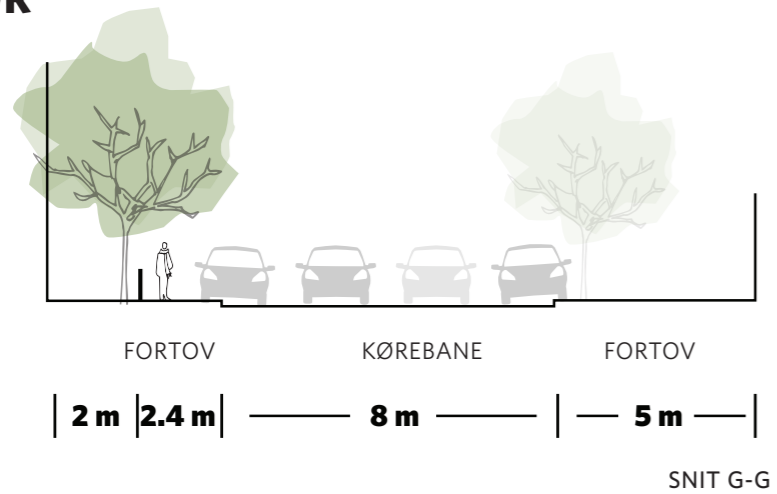
Ny belægning	952.500 kr
373 m ² hævet flade i kryds, asfalt	
41 m ² udvidelse af fortov, slotsgrus	
Beplantning	----
Inventar	----
Belysning	710.000 kr
1 lysekroner	
Projektering og byggeplads administration (15%)	249.000 kr
Udforudsete udgifter, byggeplads, jordarbejde (15%)	249.000 kr
Total sum:	2.161.000 kr

6. BOLIGER VED PROVSTEVEJ - TRAFIKALE TILTAG

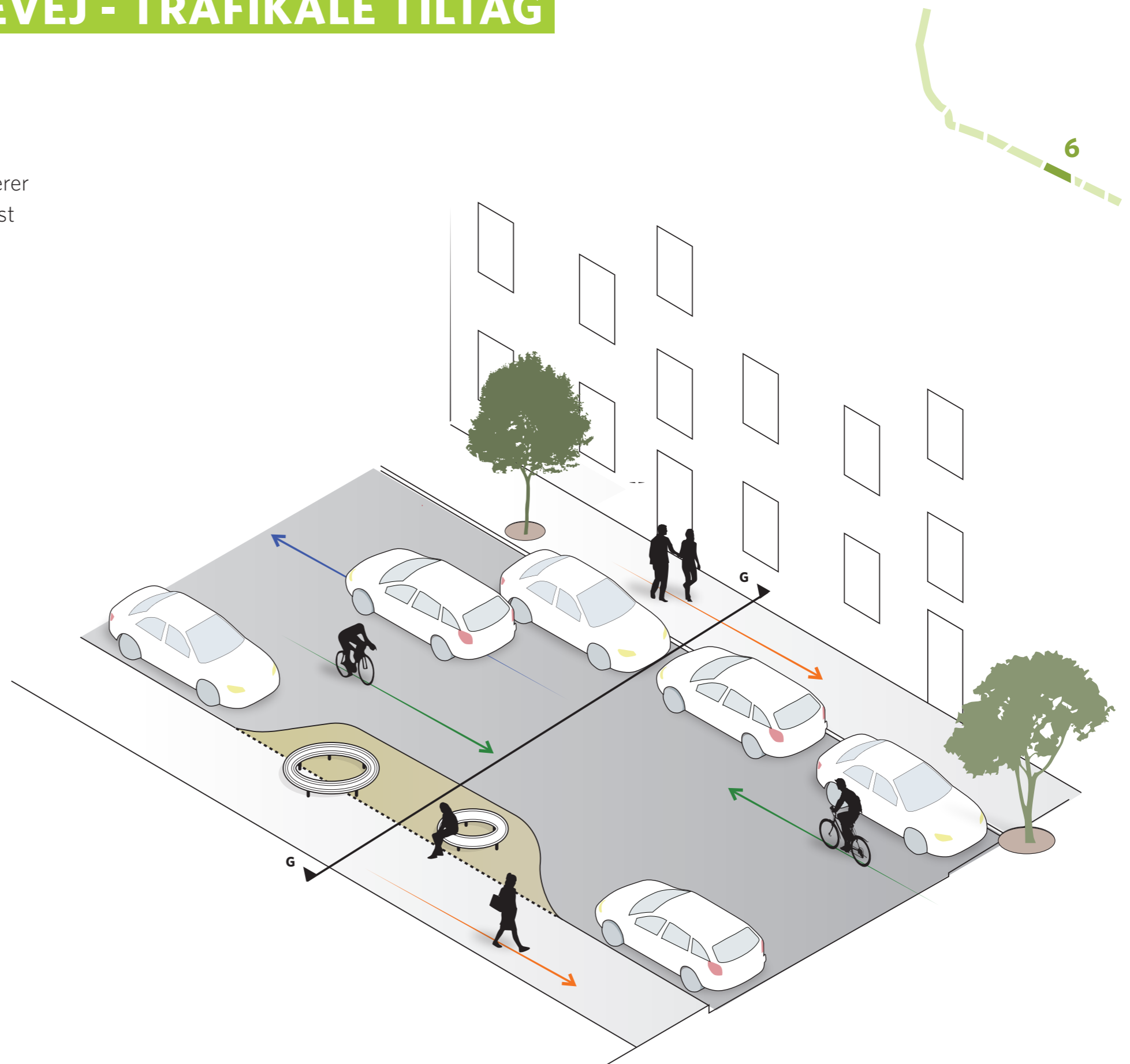
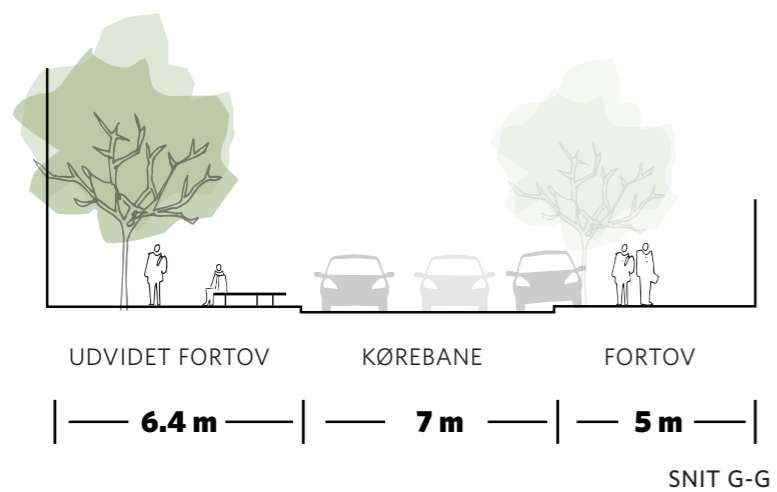
Tværsnittet fastholdes som i dag, og bilers og cyklers fremkommelighed ændres grundlæggende ikke.

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

FØR



EFTER



6. BOLIGER VED PROSTEVEJ - BYMILJØ



FUNKTIONER

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



BRUGERE OG BYLIV

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

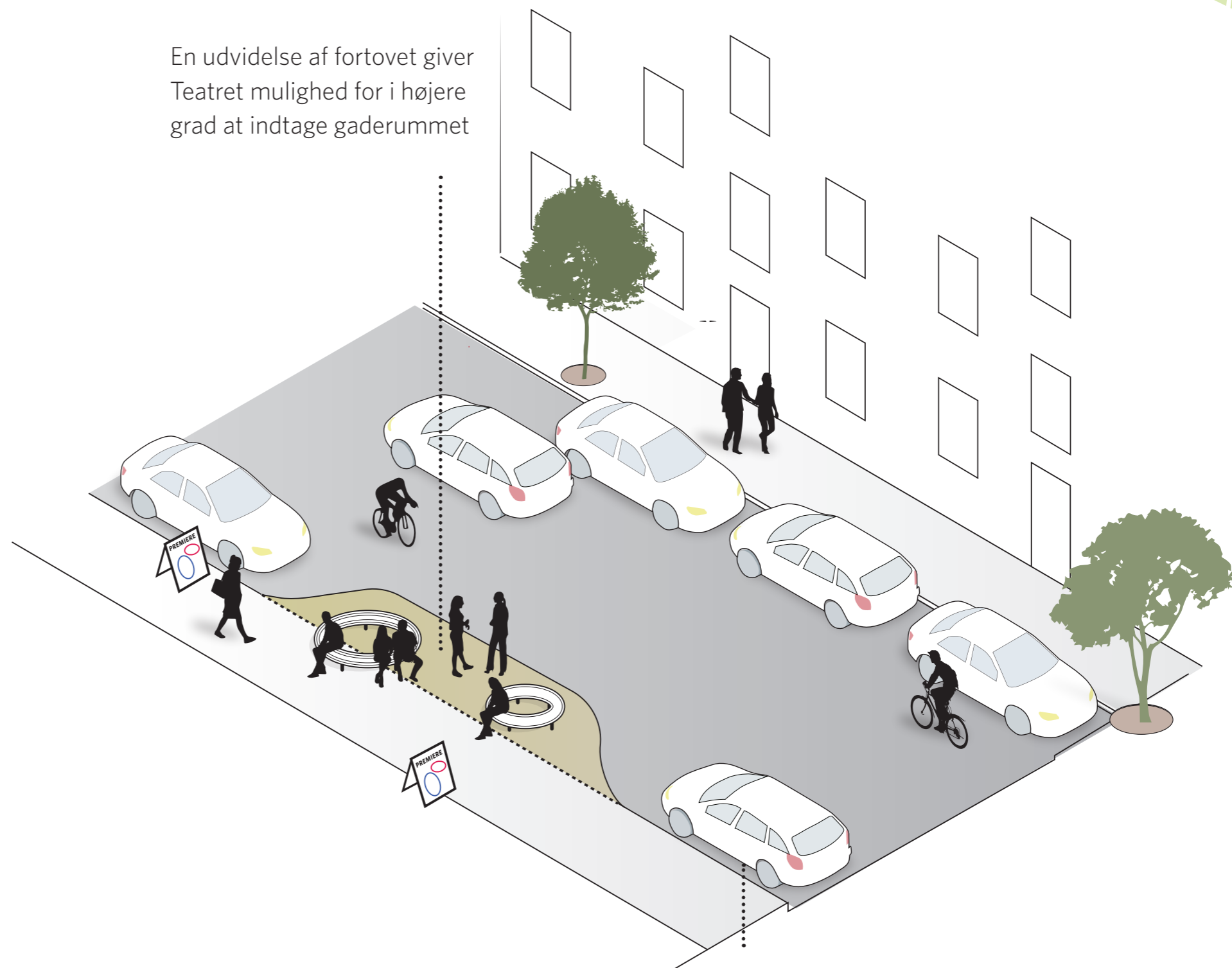


BYRUM OG BYMILJØ

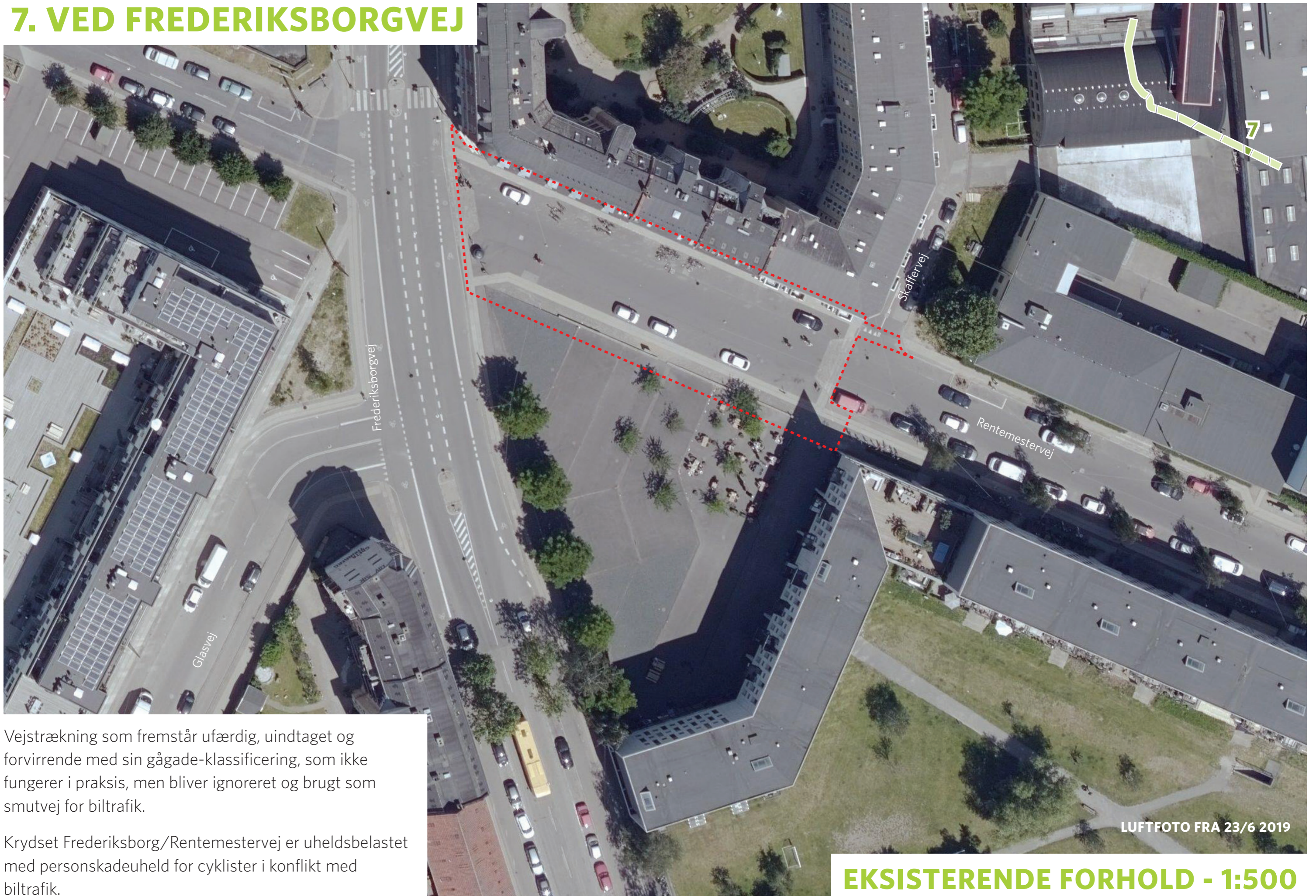
Der etableres bedre muligheder for at udnytte kantzonerne ved at rette skråparkering til parallelparkering og give arealet til fortovsiden.

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

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



7. VED FREDERIKSBORGVEJ



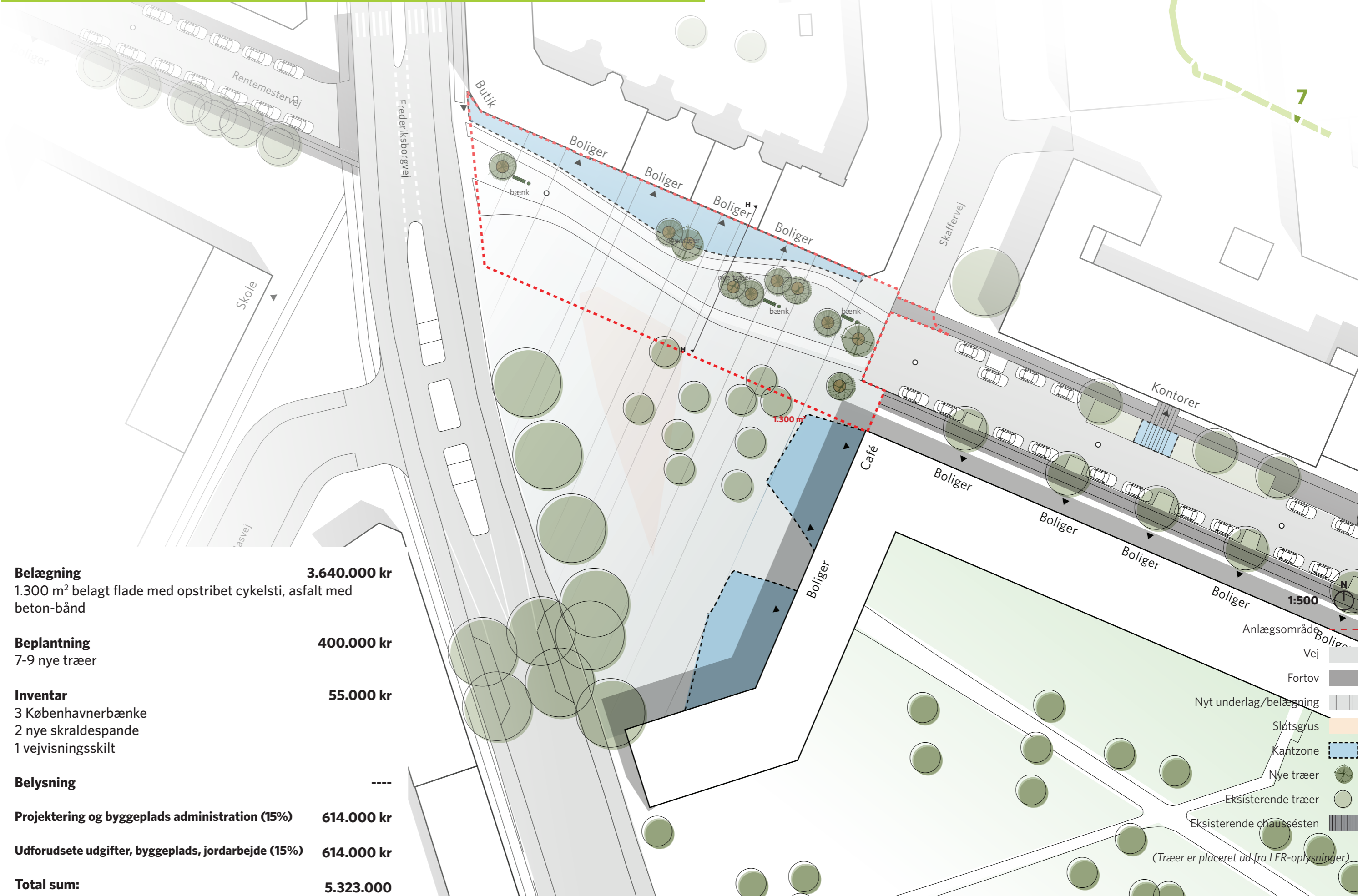
Vejstrækning som fremstår ufærdig, uindtaget og forvirrende med sin gågade-klassificering, som ikke fungerer i praksis, men bliver ignoreret og brugt som smutvej for biltrafik.

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

LUFTFOTO FRA 23/6 2019

EKSISTERENDE FORHOLD - 1:500

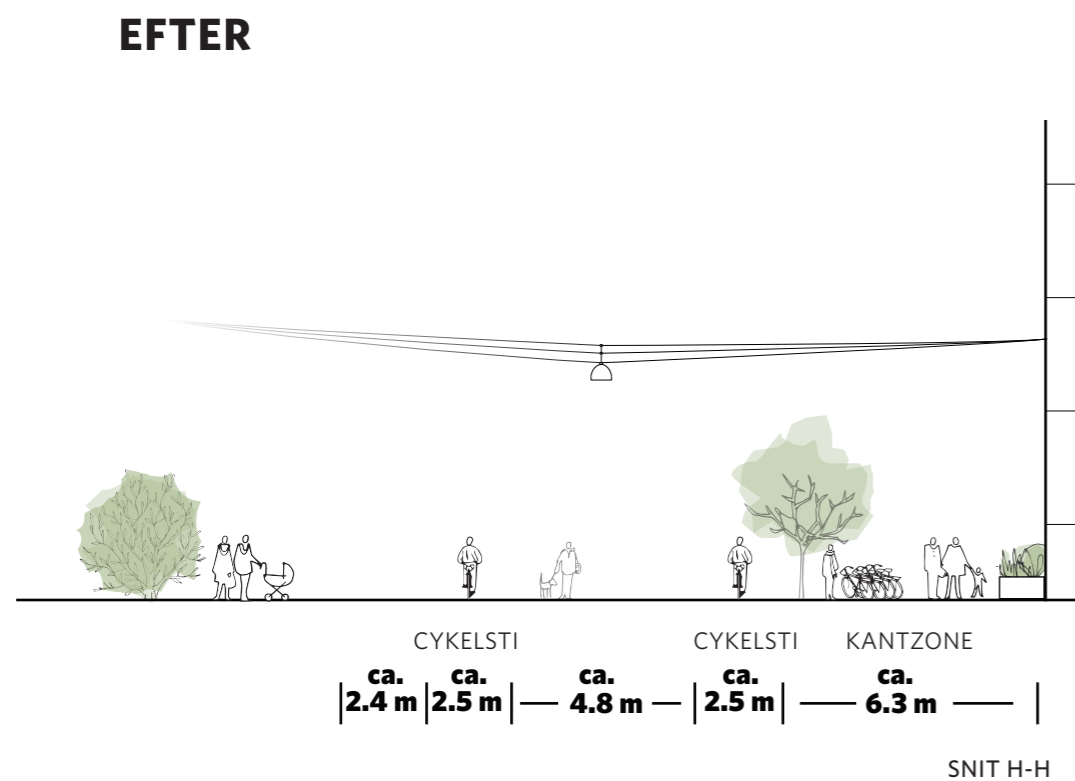
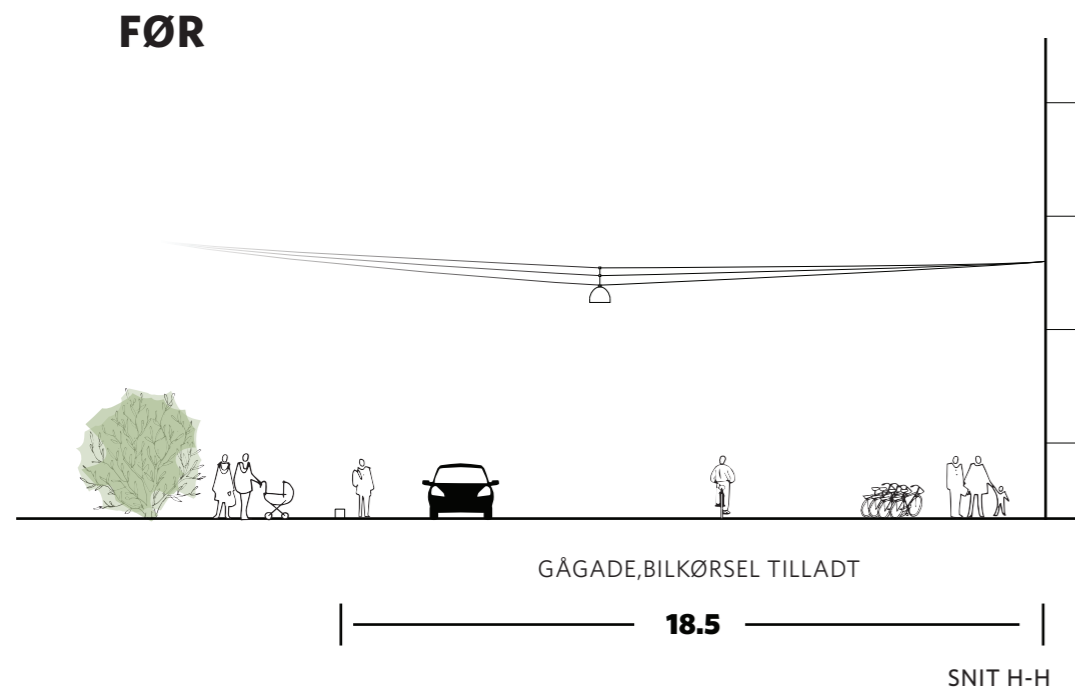
7. VED FREDERIKSBORGSVEJ - FORSLAG



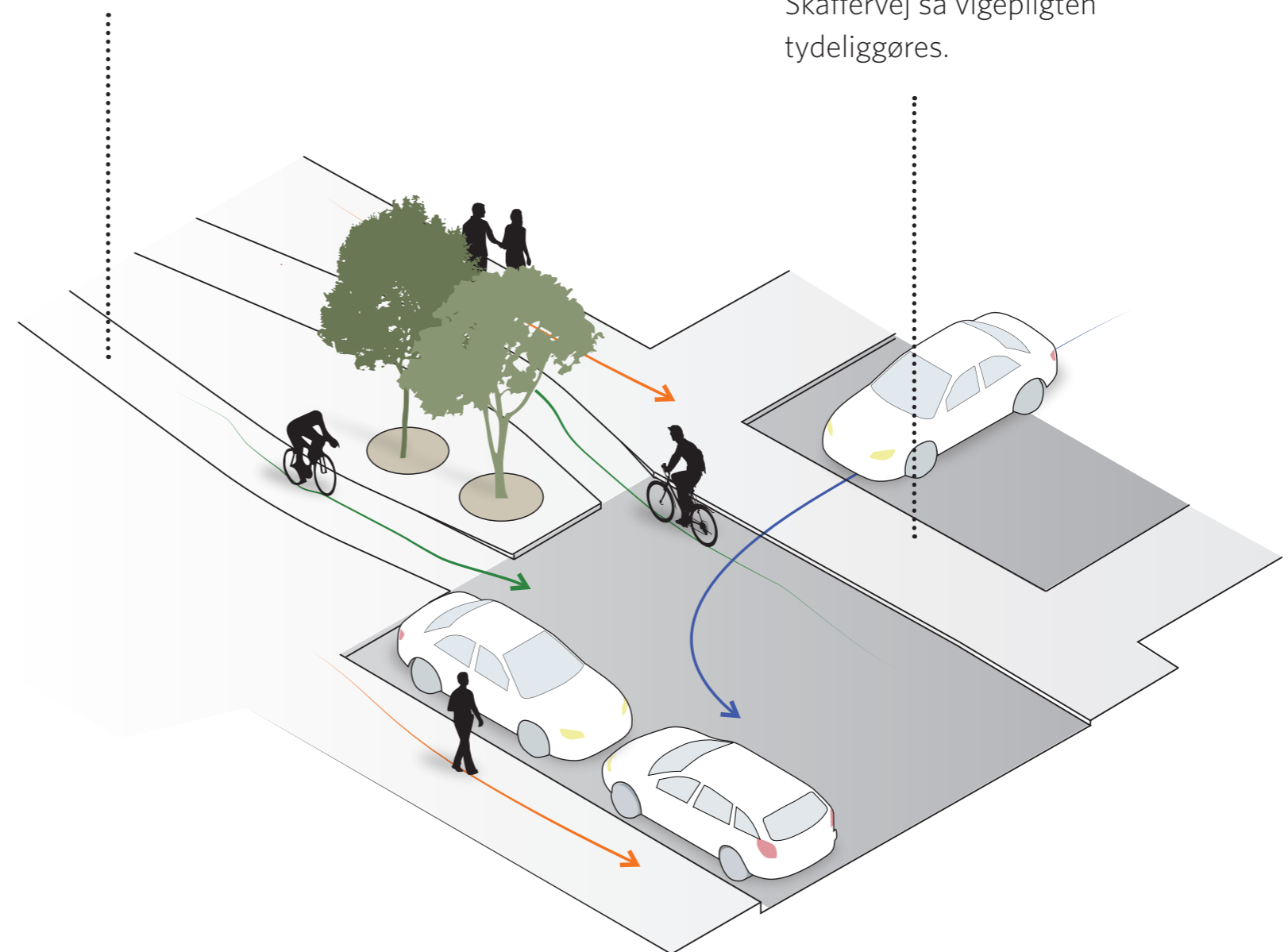
Belægning	3.640.000 kr
1.300 m ² belagt flade med opstribet cykelsti, asfalt med beton-bånd	
Bepantning	400.000 kr
7-9 nye træer	
Inventar	55.000 kr
3 Københavnerbænke 2 nye skraldespande 1 vejvisningsskilt	
Belysning	----
Projektering og byggeplads administration (15%)	614.000 kr
Udfordsete udgifter, byggeplads, jordarbejde (15%)	614.000 kr
Total sum:	5.323.000

7. VED FREDERIKSBORGSVEJ - TRAFIKALE TILTAG

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



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



7. VED FREDERIKSBORGSVEJ - BYMILJØ



FUNKTIONER

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



BRUGERE OG BYLIV

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

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

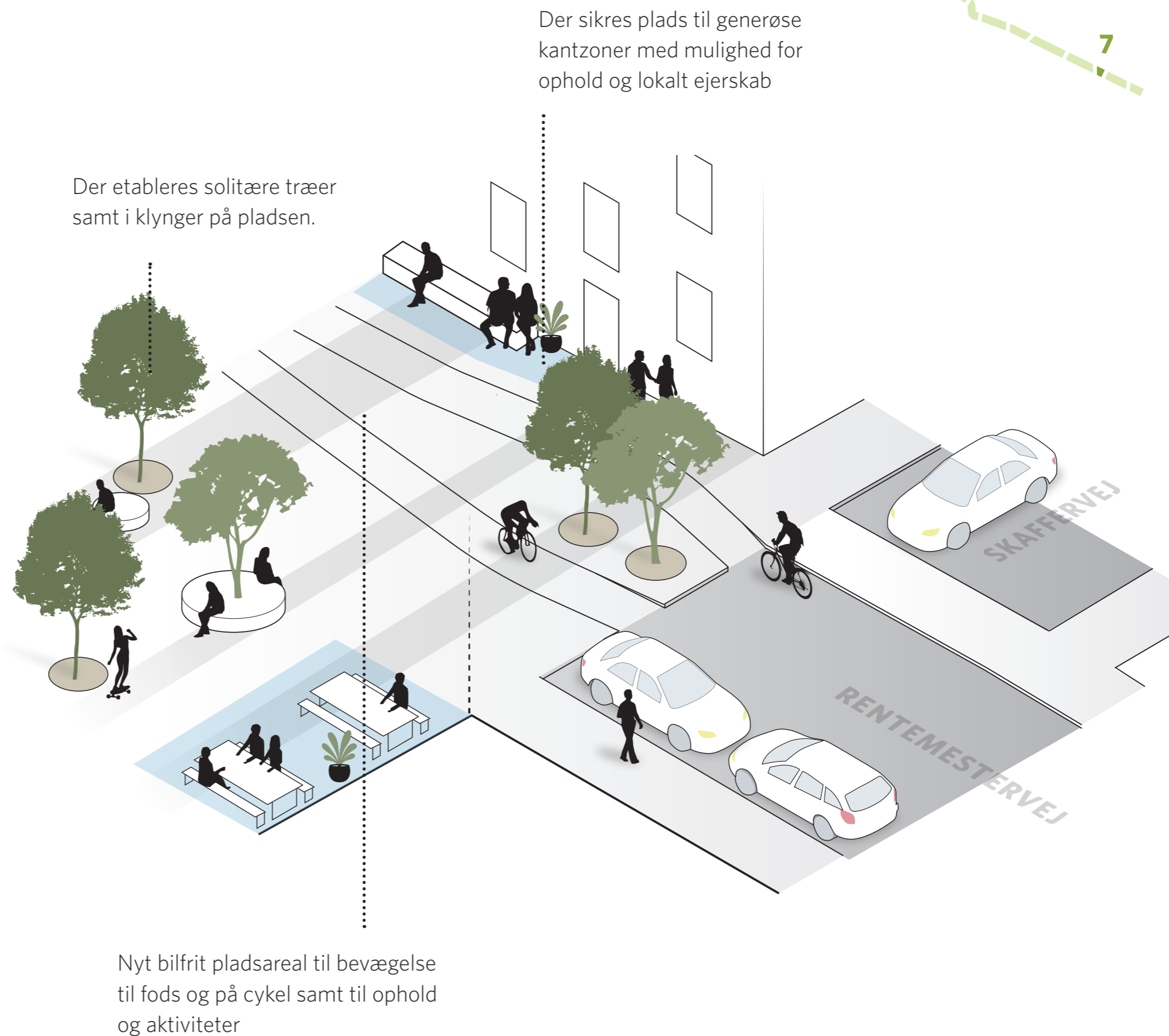


BYRUM OG BYMILJØ

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

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

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



8. VED EMALJEHAVEN

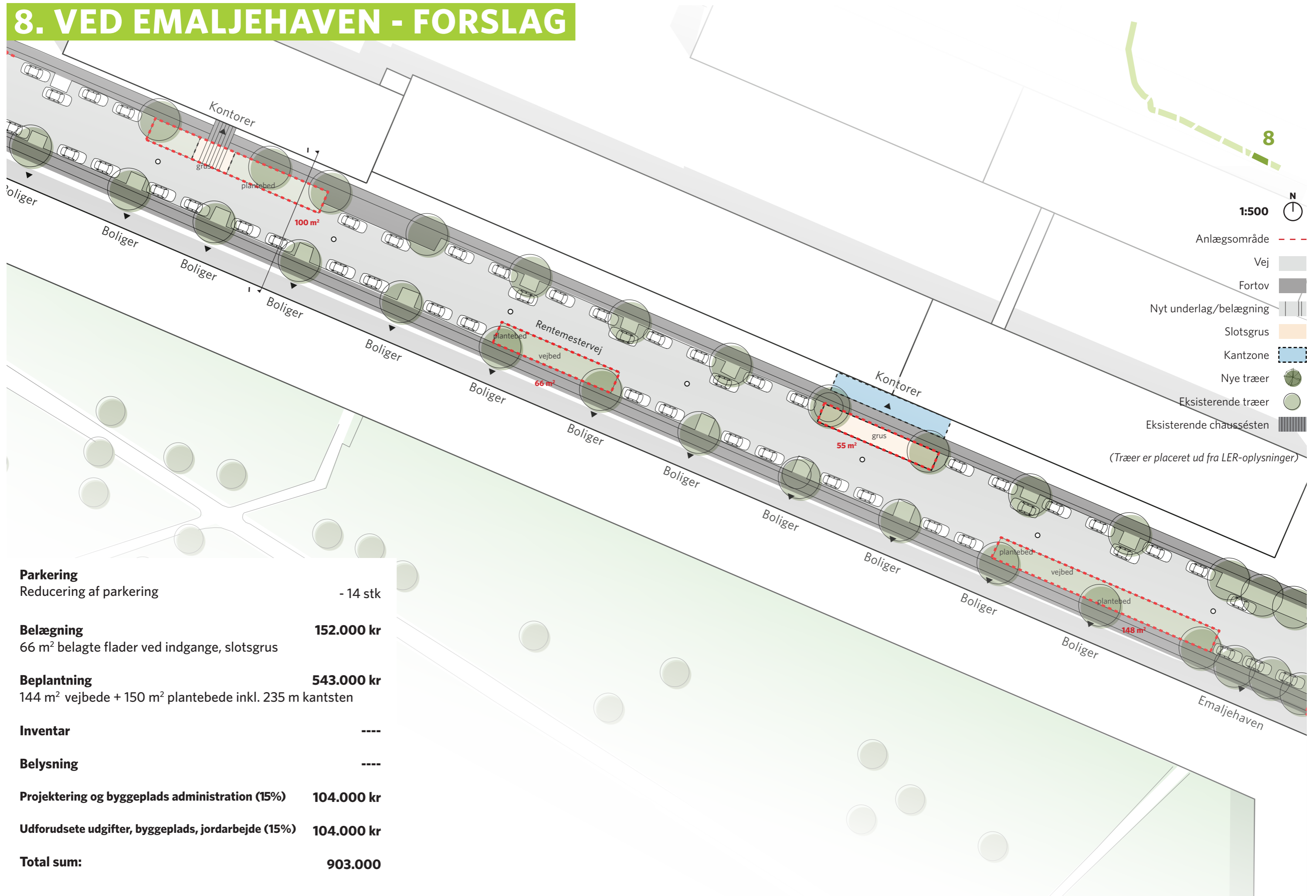


Vejstrækning domineret af to lange monotome bygninger uden væsentlig aktivitet i stueetagen. På strækningen er der allé-beplantning, som det eneste sted på Rentemestervej.

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

EKSISTERENDE FORHOLD - 1:500

8. VED EMALJEHAVEN - FORSLAG

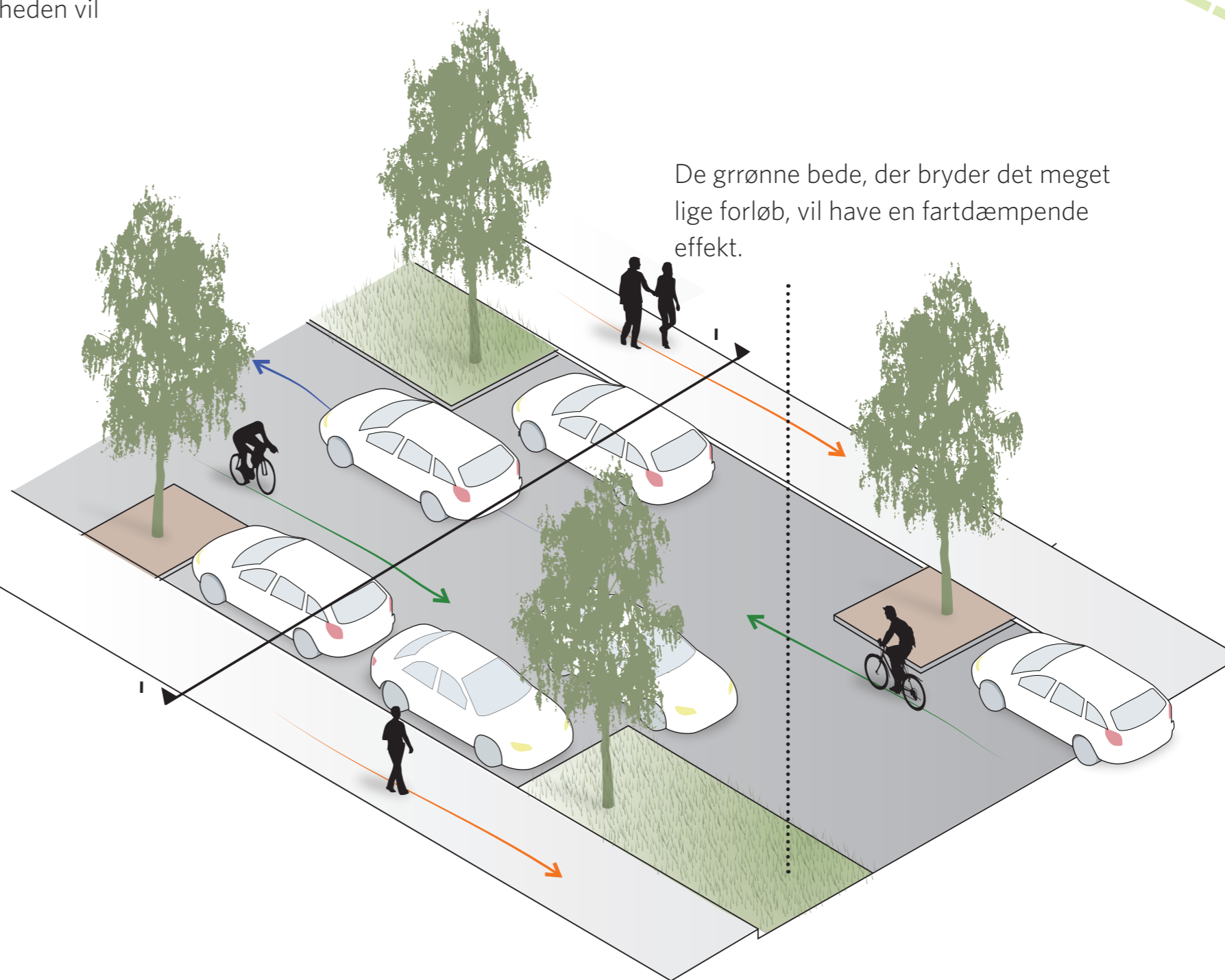
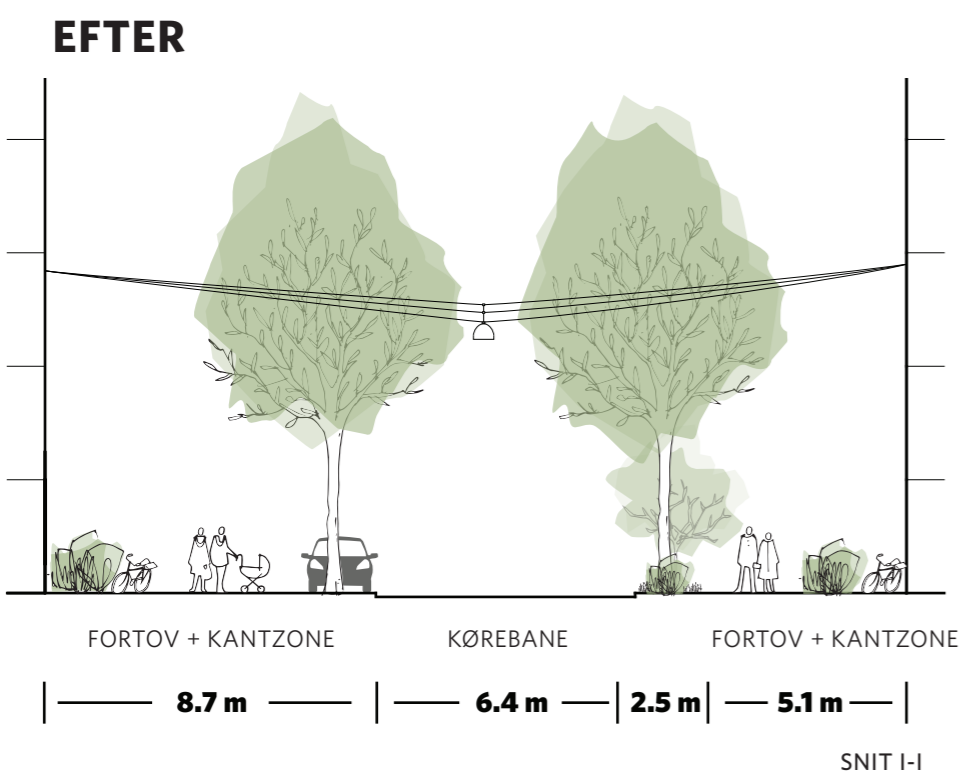
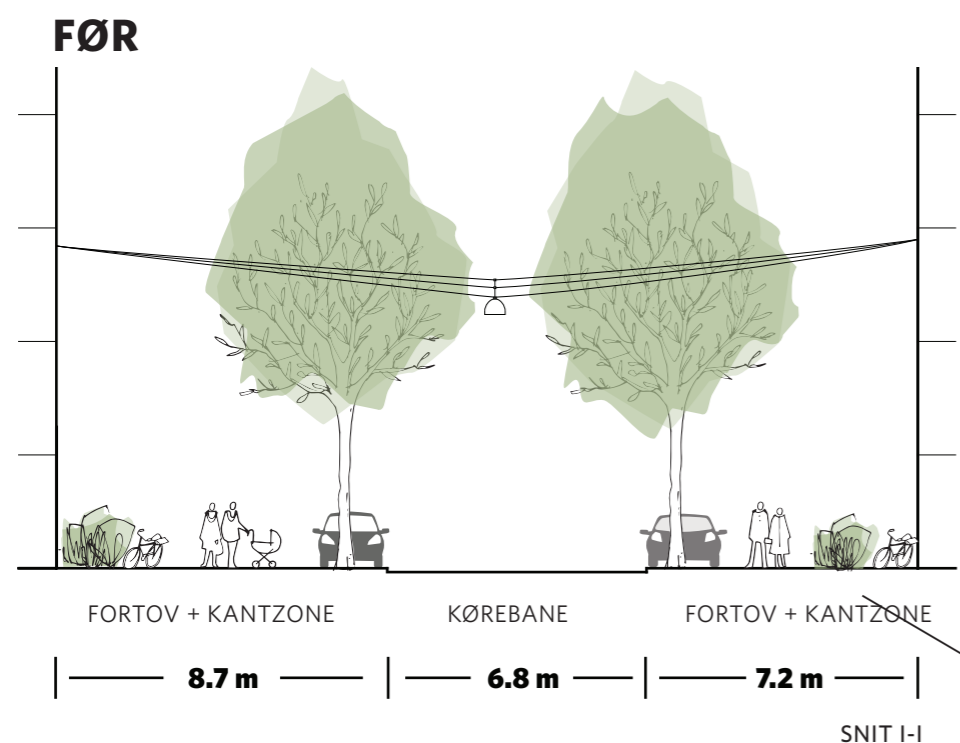
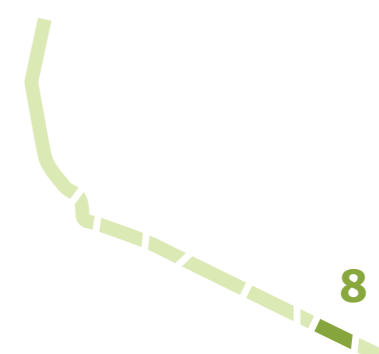


Parkering	
Reducering af parkering	- 14 stk
Belægning	152.000 kr
66 m ² belagte flader ved indgange, slotsgrus	
Beplantning	543.000 kr
144 m ² vejbede + 150 m ² plantebede inkl. 235 m kantsten	
Inventar	----
Belysning	----
Projektering og byggeplads administration (15%)	104.000 kr
Udforudsete udgifter, byggeplads, jordarbejde (15%)	104.000 kr
Total sum:	903.000

8. VED EMALJEHAVEN - TRAFIKALE TILTAG

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

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



9. VED LYGTEN



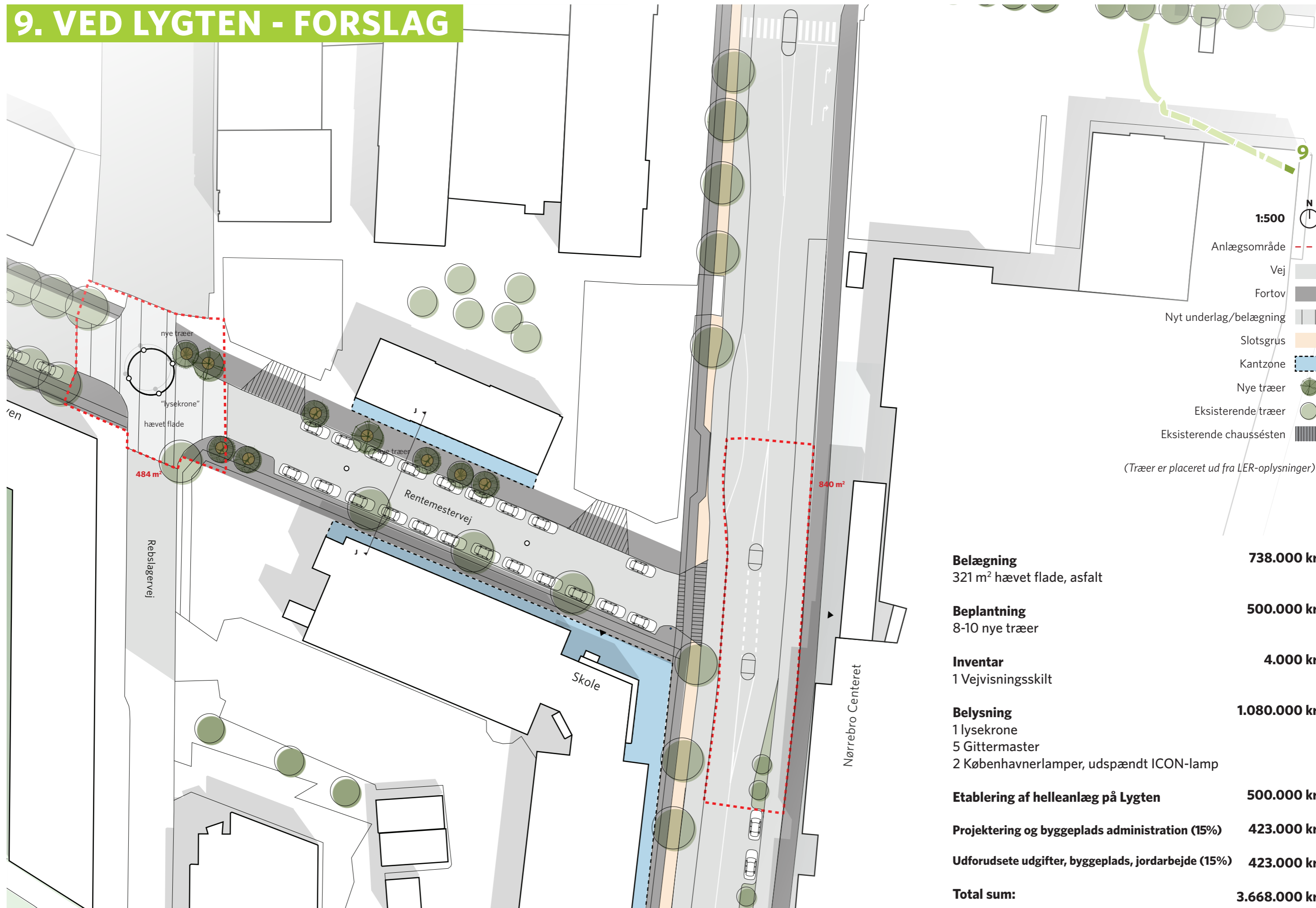
Vejstrækning som opleves udflydende og som ikke er veldefineret af tilstødende bygninger.

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

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

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

9. VED LYGTEN - FORSLAG



Belægning	738.000 kr
321 m ² hævet flade, asfalt	
Beplantning	500.000 kr
8-10 nye træer	
Inventar	4.000 kr
1 Vejvisningsskilt	
Belysning	1.080.000 kr
1 lysekrone	
5 Gittermaster	
2 Københavnerlamper, udspændt ICON-lamp	
Etablering af helleanlæg på Lygten	500.000 kr
Projektering og byggeplads administration (15%)	423.000 kr
Udforudsete udgifter, byggeplads, jordarbejde (15%)	423.000 kr
Total sum:	3.668.000 kr

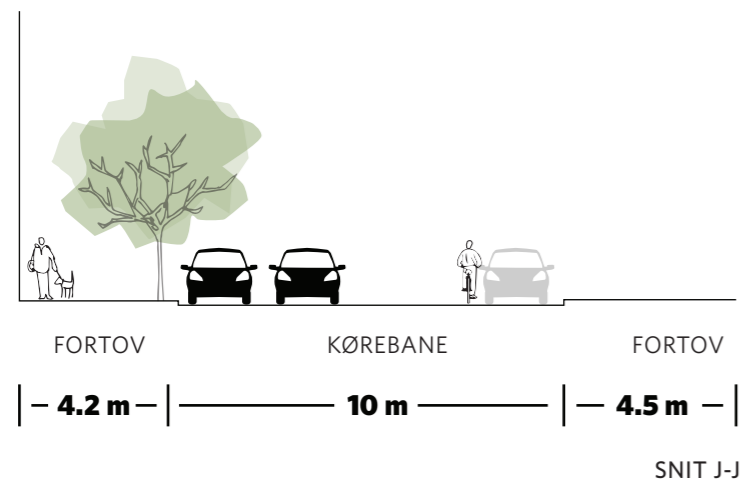
9. VED LYGTEN - TRAFIKALE TILTAG

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

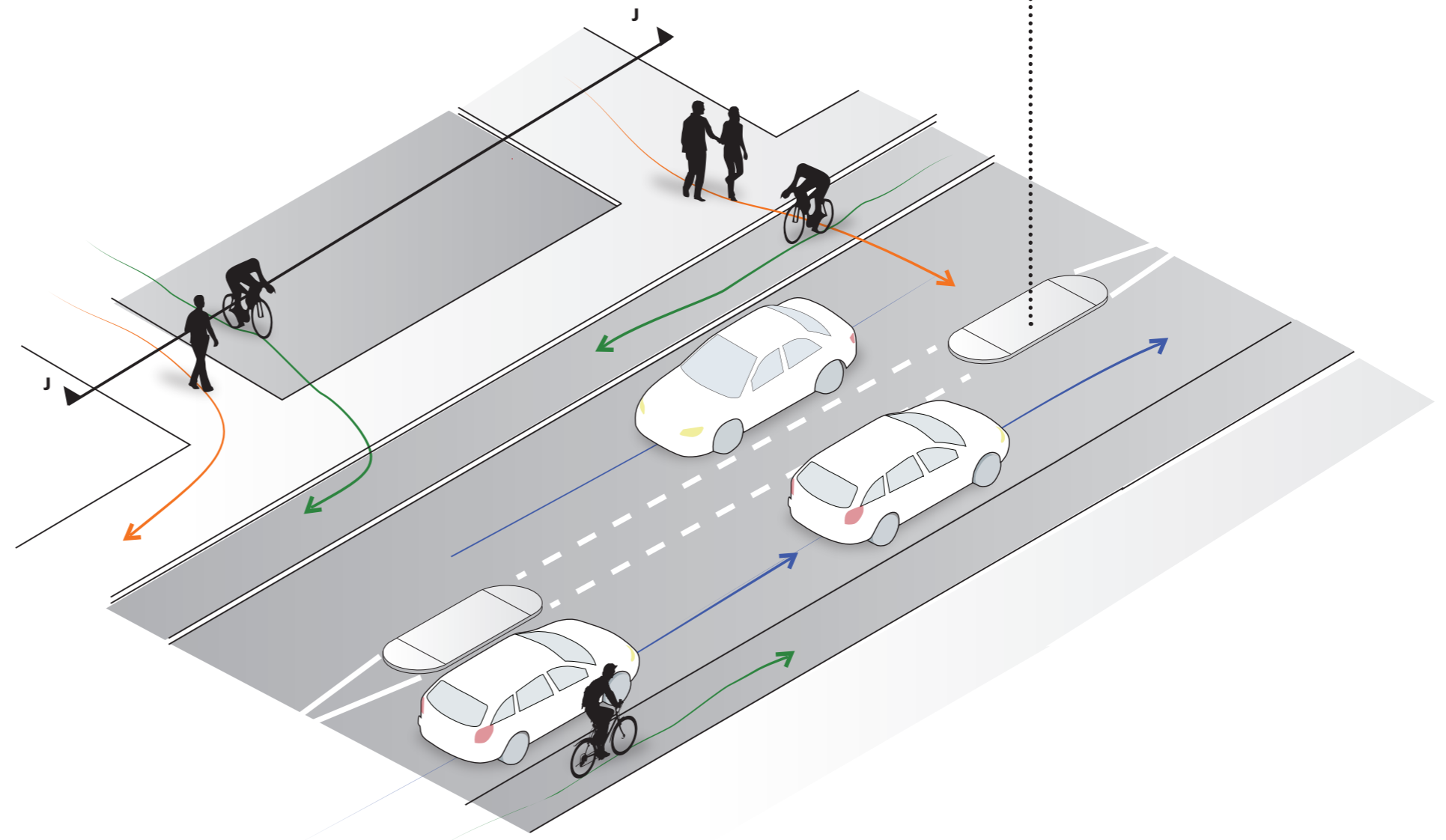
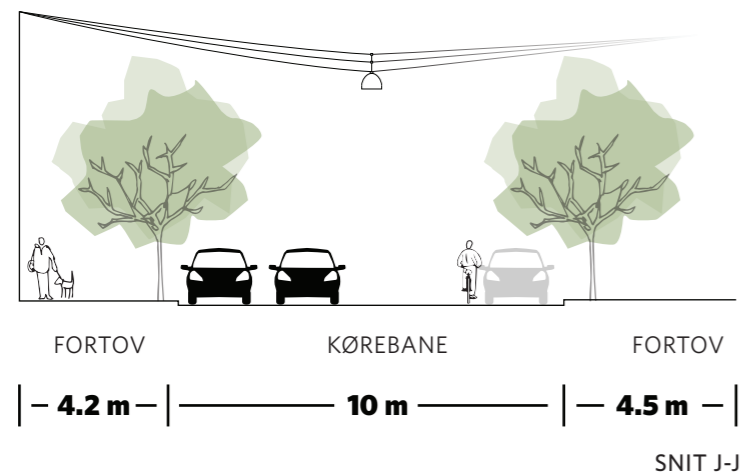
Krydsningspunktet giver mulighed for at cyklister kan komme fra Rentemestervej i retning mod Nordvestpassagen, hvilket ellers ikke er muligt. Derudover får gående og cyklister fra østsiden af Lygten mulighed for at komme over til Rentemestervej.

Krydsningspunkt for cyklister og gående på Lygten.

FØR



EFTER



9. VED LYGTEN - BYMILJØ



FUNKTIONER

Hvor Rentemestervej møder Lygten ligger

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



BRUGERE OG BYLIV

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

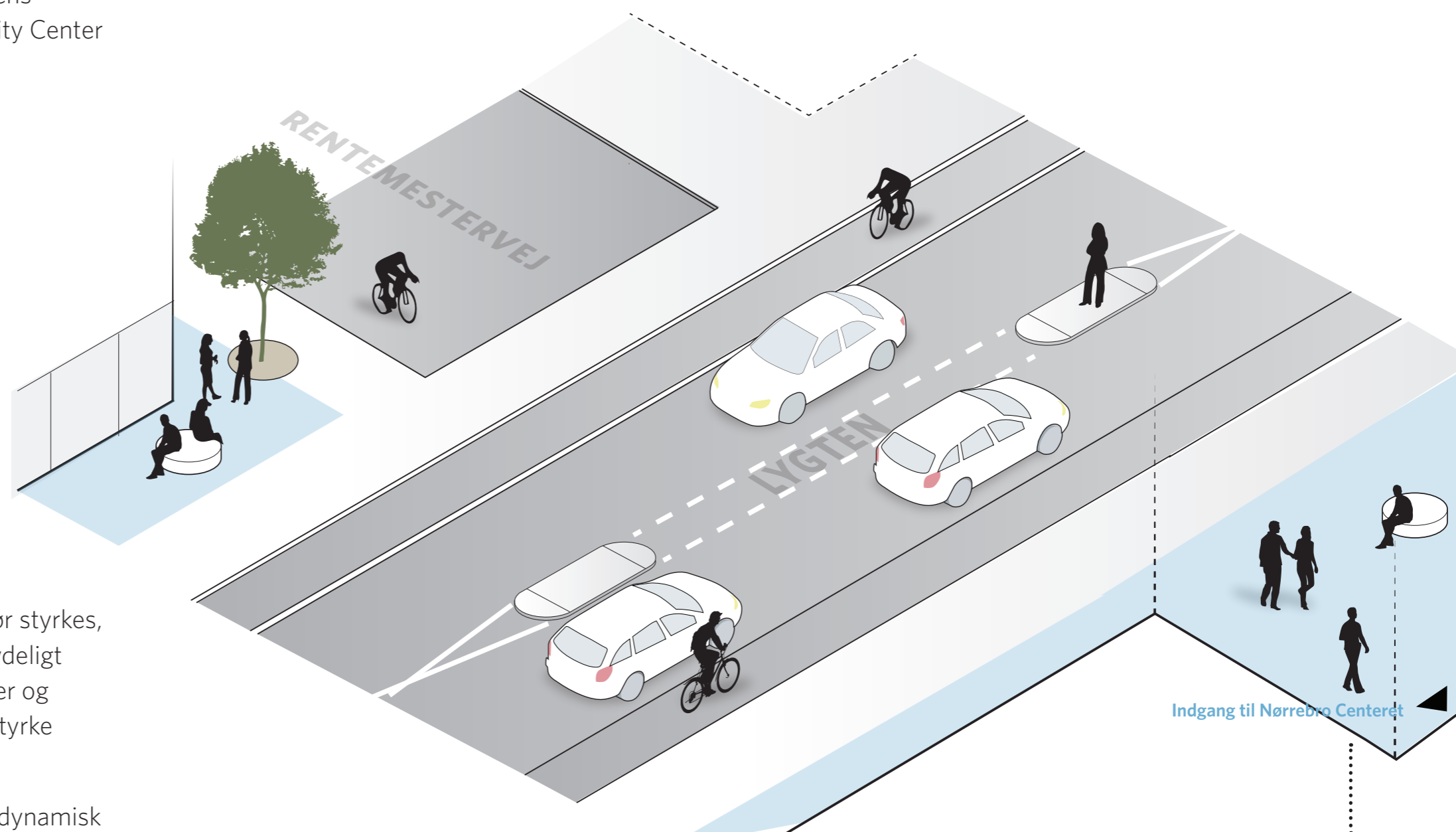


BYRUM OG BYMILJØ

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

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

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



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



03 OPSUMMERING

OPSUMERENDE KORT
PRISOVERSLAG
SAMLET KORT

OMLAGTE AREALER



BEPLANTNING

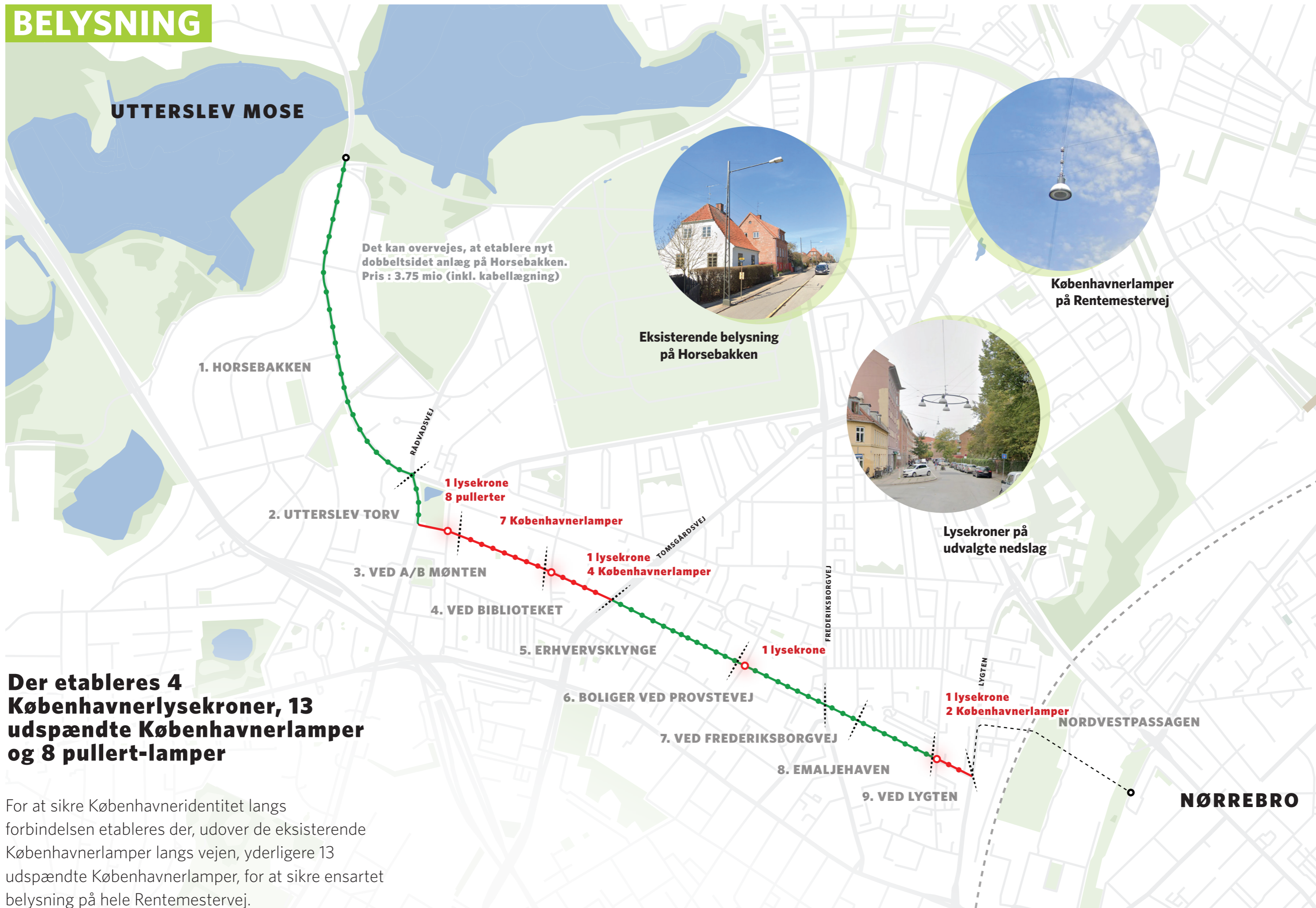


Der plantes 50-70 træer og etableres 410 m² plantebede og 275 m² vejbede langs ruten

Hele strækningen udgør et teknisk svært område med mange ledninger og begrænset areal og det kræver yderligere analyser for at afklare de præcise forhold og antal mulige nye træer.

Der er taget udgangspunkt i et areal til (træ)plantebed på 15 m² heraf min 2,5 m² åbent plantehul.

BELYSNING



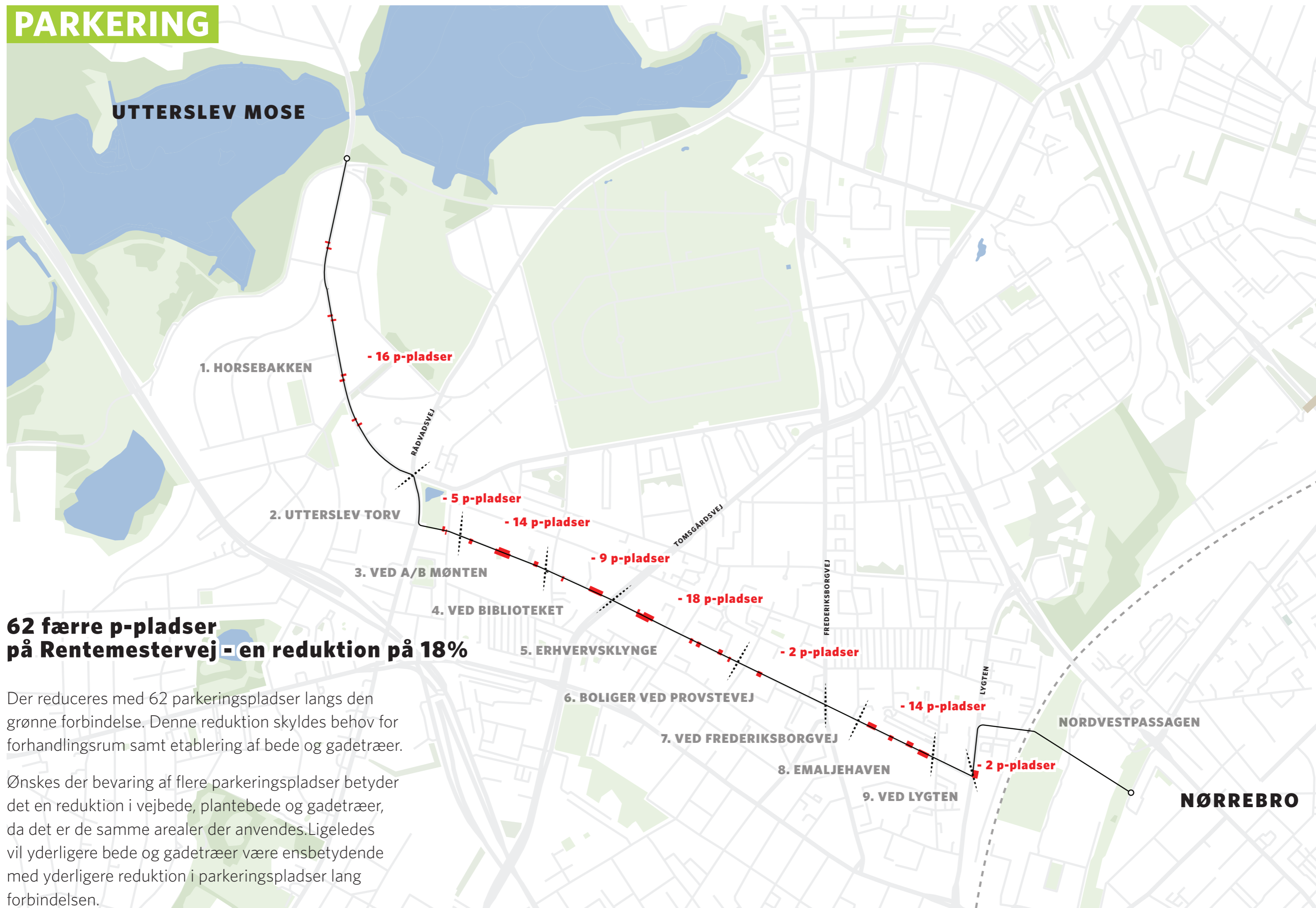
Der etableres 4 Københavnerlysekroner, 13 udspændte Københavnerlamper og 8 pullert-lamper

For at sikre Københavneridentitet langs forbindelsen etableres der, udover de eksisterende Københavnerlamper langs vejen, yderligere 13 udspændte Københavnerlamper, for at sikre ensartet belysning på hele Rentemestervej.

INVENTAR OG VEJVISNING



PARKERING



PRISOVERSLAG

UTTERSLEV MOSE

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

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

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

1. HORSEBAKKEN

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

2. UTTERSLEV TORV

2.05 mio.

3. VED A/B MØNTEN

1.85 mio.

4. VED BIBLIOTEKET

4.35 mio.

5. ERHVERVSKLYNGE

**VEST: 2.1 mio.
+ ØST: 1.4 mio.**

6. BOLIGER VED PROVSTEVEJ

2.15 mio.

7. VED FREDERIKSBORGVEJ

5.3 mio.

8. EMALJEHAVEN

0.9 mio.

9. VED LYGTEN

3.65 mio.

Nedslag	Belægning	Beplantning	Inventar	Belysning	Helleanlæg	Anlægssum	Projektering, 15%	Diverse*, 15%	Total sum
1		1.052.000 kr.	10.000 kr.	261.000 kr.		1.323.000 kr.	198.450 kr.	198.450 kr.	1.719.900 kr.
2	838.000 kr.	413.000 kr.	35.000 kr.	960.000 kr.	100.000 kr.	2.346.000 kr.	351.900 kr.	351.900 kr.	3.049.800 kr.
3	382.500 kr.	295.500 kr.	27.000 kr.	720.000 kr.		1.425.000 kr.	213.750 kr.	213.750 kr.	1.852.500 kr.
4	1.651.500 kr.	430.000 kr.	50.000 kr.	1.220.000 kr.		3.351.500 kr.	502.725 kr.	502.725 kr.	4.356.950 kr.
5v	1.215.500 kr.	350.000 kr.	34.000 kr.			1.599.500 kr.	239.925 kr.	239.925 kr.	2.079.350 kr.
5ø	651.000 kr.	450.000 kr.				1.101.000 kr.	165.150 kr.	165.150 kr.	1.431.300 kr.
6	952.500 kr.			710.000 kr.		1.662.500 kr.	249.375 kr.	249.375 kr.	2.161.250 kr.
7	3.640.000 kr.	400.000 kr.	55.000 kr.			4.095.000 kr.	614.250 kr.	614.250 kr.	5.323.500 kr.
8	151.800 kr.	543.000 kr.				694.800 kr.	104.220 kr.	104.220 kr.	903.240 kr.
9	738.000 kr.	500.000 kr.	4.000 kr.	1.080.000 kr.	500.000 kr.	2.822.000 kr.	423.300 kr.	423.300 kr.	3.668.600 kr.
I alt	10.220.800 kr.	4.433.500 kr.	215.000 kr.	4.951.000 kr.	600.000 kr.	20.420.300 kr.	3.063.045 kr.	3.063.045 kr.	26.546.390 kr.

*udforudsete udgifter, byggeplads, jordarbejde, etc

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



Rådgiver Schulze+Grassov

www.schulzeplusgrassov.com

Projektansvarlig partner: Louise Grassov

Projektleder: Jeppe Krogstrup Jensen

Projektteam: Toby Adams

Andreas E. Rasmussen

Underrådgivere

Ansvarlig for trafik: Lars Testmann, MOE

Specialist bevaringsudvikling: Rikke Stenbro, Substrata

Specialist by- og erhvervsudvikling: Bjarne E. Jensen



Københavns Kommune

Frederik Munk, NS61@kk.dk

Projektleder

Park og Byrum

KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold



Områdefornyelse Nordvest

Simon Post, gm1k@kk.dk

Projektleder

Områdefornyelsen Nordvest

KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold