

UDVIKLING AF

KØBENHAVNSVEJ

HELHEDSPLAN EFTERÅR 2020



ROSKILDE
KOMMUNE



ALLE
TIDERS
ROSKILDE

INDHOLD

En attraktiv ankomst til Roskilde	s. 3
- Baggrund og historik	s. 4
I. Vision	s. 5
II. Opgradering af Københavnsvej	s. 7
- Anlægsprincipper	s. 8
- Rækkefølgeplan	s. 11
III. Byudviklingsstrategi	s. 13
- Analysepunkter	s. 14
- Byudviklingsdogmer	s. 16
- Nedslag	s. 18
- Skitse på mulig udvikling	s. 20
Næste skridt	s. 22
- Tak	s. 23

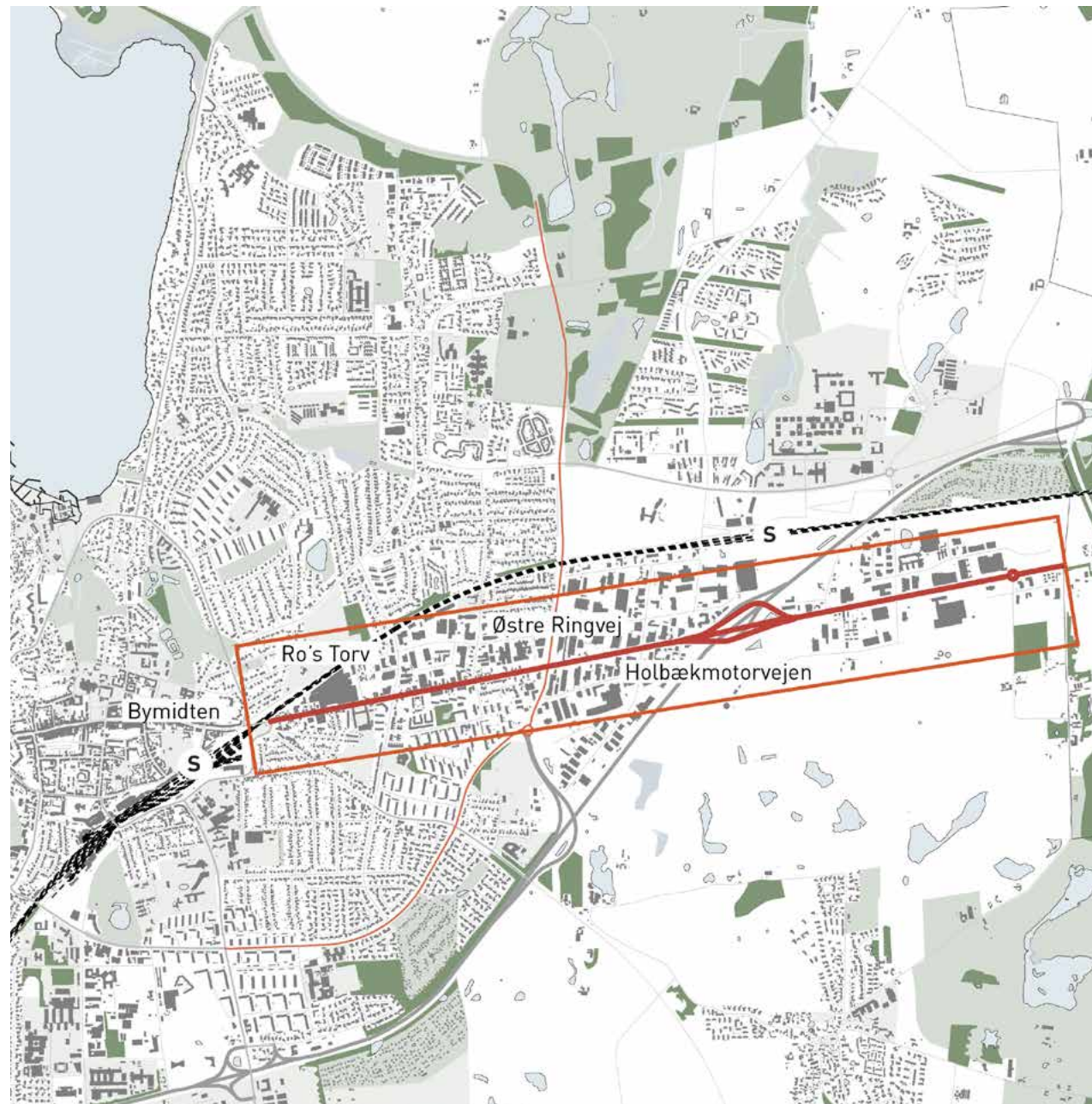
Helhedsplanen er udarbejdet af Plan og Udvikling, Roskilde Kommune i 2020.



ROSKILDE
KOMMUNE



ALLE
TIDERS
ROSKILDE



EN ATTRAKTIV ANKOMST TIL ROSKILDE

Denne helhedsplan har til formål at udvikle Københavnsvej fra en identitetsløs indfaldsvej til en attraktiv ankomst til Roskilde. Med fokus på mobilitet og bykvalitet, skal overgangen fra den pulserende indfaldsvej til den historiske bykerne tydeliggøres ved bedre trafiksikkerhed og fremkommenlighed samt begrønning på hele Københavnsvej. Og større bymæssighed tættest på bymidten.

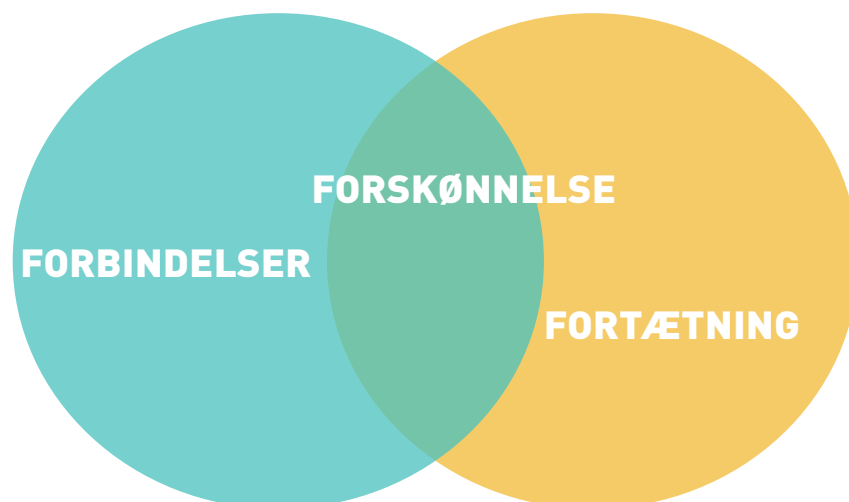
Roskilde Kommune opgraderer med helhedsplanen fremkommenlighed og grønt samt tydeliggør rammerne for fortætning. Det er håbet, at markedet vil "matche" denne forbedring af investerings-sikkerheden med udvikling til gavn for beboere og erhvervsdrivende langs Københavnsvej.

Projektet består af tre dele:

1. En overordnet vision og hovedgreb for en samlet udvikling af Københavnsvej, hvor byliv og trafik understøtter hinanden bedst muligt og skaber en værdig adgang til Roskilde ud fra nøgleordene forbind, forskøn og fortæt.
2. Et løft af Københavnsvej, der overordnet har til formål at opgradere trafiksikkerhed og fremkommenligheden samtidig med, at der gennemføres en forskønnelse og begrønning af vejrummet. Roskilde Kommune investerer omkring 12 mio kr. i projektet. Derudover har kommunen ansøgt, og fået omkring 10 mio kr. fra regeringens særlige COVID 19-lånepulje til kommune. Der er desuden

modtaget tilskud fra staten til supercykelsti og busfremkommenlighed.

3. En byudviklingsstrategi, der har til formål at understøtte investorsikkerheden ved at klargøre rammerne for fortætning langs Københavnsvej i tråd med visionen for fremtidens bydelsgade.



Denne side: Projektet forstærker Københavnsvej ved at opgradere forbindelser (løft af vejarealet) og ved at skabe rammer for fortætning (byudviklingstrategien). Fællesmængden mellem disse to dele er forskønnelse og begrønning, der netop er det tredje hovedgreb, som den overordnede vision sigter på.

Kort modstående side: Københavnsvej er den østlige indfaldsvej til Roskilde. Den 4 km lange strækning byder på et broget vivar af erhverv, industri og boliger. Kortet viser overordnet hvor fokus for udvikling af Københavnsvej findes i dette dokument.

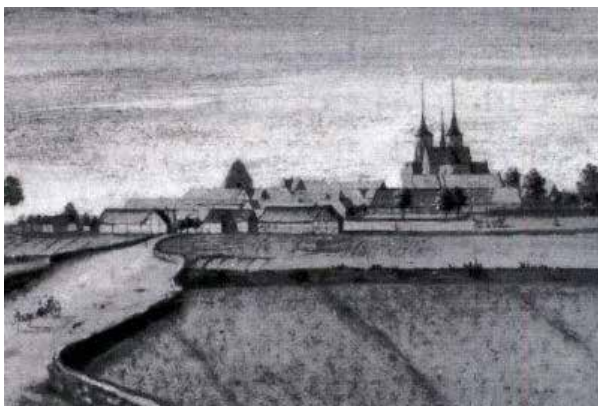
BAGGRUND OG HISTORIK

FRA KONGEVEJ TIL INDFALDSVEJ

Københavnsvej blev anlagt i 1600-tallet som kongevej for Christian IV, men blev hurtigt åbnet for færdsel af alle andre, da den var en meget attraktiv forbindelse mellem København og Roskilde.

I dag er Københavnsvej Roskildes vigtigste indfaldsvej, med op til 20.000 biler dagligt. De mange biler har igennem de seneste årtier præget udviklingen og har resulteret i en identitetsløs vejstrækning, der på ingen måde fremstår som en værdig ankomst til Roskildes historiske bymidte.

Bebyggelsen langs vejen er flere steder utidsvarende og nedslidt, og blandingen af erhverv, punktvis beboelser, store parkeringsarealer og servicestationer, virker rodet.



Københavnsvej som Kongevej i 1600-tallet

Københavnsvej var en vigtig forbindelse mellem bostederne på vestegnen og markederne på Stændertorvet.

Københavnsvej Helhedsplan

BEHOV FOR STYRINGSREDSKAB

Københavnsvej er samtidig et sted, hvor Roskilde Kommune jævnligt modtager henvendelser fra bygherrer og grundejere, som ønsker at ændre anvendelse, udvikle og øge bebyggelsesprocenten. Den store interesse for at investere i byen samt ønsket om at fremme en attraktiv og dynamisk bymidte har skabt grundlaget for at udnytte potentialet på Københavnsvej som porten til Roskilde.

Derfor er der behov for et styringsredskab i sagsbehandlingen, så udviklingen ikke blot fortsætter i den samme ustrukturerede retning, men bliver målrettet og tidssvarende. Med en kommende supercykelsti langs strækningen og fokus på fremkommelighed, skal det trafikale flow også i fremtiden være det bærende element på Københavnsvej.



Københavnsvej 2020

Københavnsvej er Roskildes vigtigste indfaldsvej. Op til 1960'erne lå der stadig gårde øst for det der i dag er Østre Ringvej.

KØBENHAVNSVEJ I UDVIKLING

I 2019-2020 er rammerne for et løft af Københavnsvej blevet skabt i dialog med grundejere, rådgivere, politikere, FORS og andre aktører.

I efteråret 2019 godkendte Roskilde Kommunes Plan- og Teknikudvalg et visionsoplæg for udviklingen af Københavnsvej, og januar 2020 deltog 80 beboere, grundejere og erhvervsdrivende i et stormøde om udviklingen. Sideløbende har forvaltningen afholdt kaffemøder med interesserede grundejere og investorer.

Dette dokument er den foreløbige kulmination, der viser greb og rækkefølge for løft af vejarealet samt klargør rammerne for investeringer i Københavnsvejs fremtid.



Københavnsvej 2024 -

Med opgraderinger af fremkommelighed og begrønning af vejforløbet og klare rammer for udvikling, er scenen sat for fremtidens attraktive ankomst til Roskilde på Københavnsvej.

I. VISION

*"KØBENHAVNSVEJ SKAL VÆRE PORTEN TIL
ROSKILDE - OVERGANGEN FRA DEN PULSERENDE
INDFALDSVEJ TIL DEN HISTORISKE BYMIDTE SKAL
TYDELI GGØRES VED AT OMDANNE DEN INDERSTE
DEL TIL EN GADE, SOM ER ATTRAKTIV FOR ALLE
TRAFIKANTER OG HVOR BYEN OPLEVES I ØJENHØJDE"*

FORBIND, FORSKØN OG FORTÆT

For at imødekomme visionen om en ændret og mere attraktiv Københavnsvej er det vigtig at styre udviklingen i den rigtige retning. Derfor er der tre overordnede hovedgreb, der skal forstærke Københavnsvej: **Forbind, Forskøn og Fortæt.**

Københavnsvej er ca. 4 km lang fra kommune-grænsen til Røde Port og kan i dag inddeles i to klassificeringer: "Gennemfartsvej" - fra kommunegrænsen til motorvejen; og "Indfaldsvej" - fra motorvejen til Røde Port.

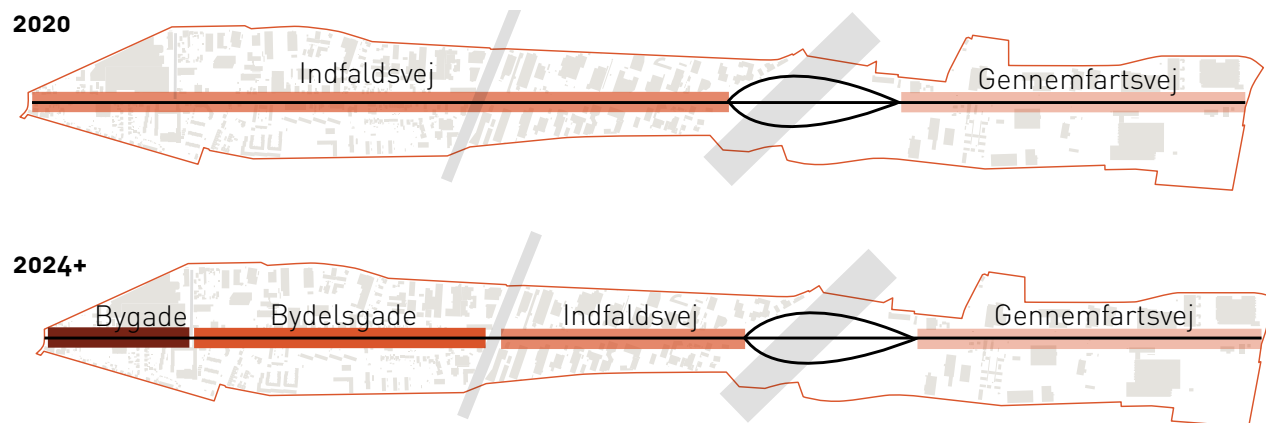
Fremover skal indfaldsvejen gradvis ændre karakter til "bydelsgade" og "bygade" jo nærmere man kommer bymidten - fra Københavnsvej til *Københavns-gade*.

Figurerne og modellen på denne side viser en detaljering af de forskellige klassificeringer der ligger i spændingsfeltet mellem mobilitet og byliv. Og hvor de er placeret på Københavnsvej. Gennem løft af vejarealet skabes fysiske *forbindelser* og *forskønelser* af vejrummet - og bedre mental sammenhæng til bymidten.

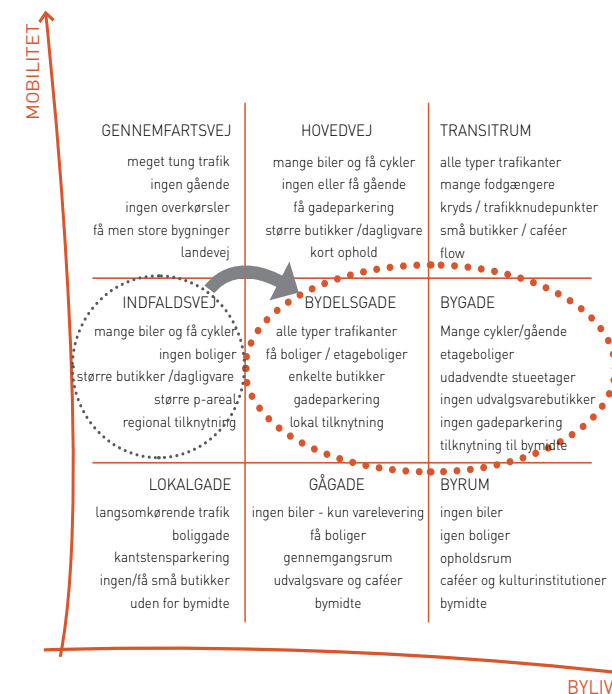
Denne mentale sammenhæng kan yderligere understøttes gennem *fortætning*. Den inderste del af Københavnsvej - fra Elisagårdsvej til Røde Port skal ændres til en regulær 'bygade', hvor tilknytningen til bymidten er tydelig både fysisk og mental. Her åbner helhedsplanen op for yderligere at fortætte med boliger i en skala der svarer til bymidten. Og med stueetager og begrønning, der bidrager til et attraktivt gaderum.

Også mellem Bymarken/Byageren til Østre Ringvej åbnes der op for yderligere fortætning med boliger og erhverv, samt muligheder for at fremhæve det grønne. Herved kan der sammen med løft af vejen opstå et bydelsgade-forløb

For hvert hovedgreb er der yderligere opstillet en række udviklingsprincipper og dogmer, som knytter sig til et løft af vejarealet og en byudviklings-strategien. Dette gennemgås på de følgende sider.



I dag er Københavnsvej opdelt i to overordnede klassificeringer af gaderummet - fremover skal de inderste del opdeles i yderligere to - hhv. 'Bydelsgade' og 'Bygade'.



Model for mobilitet og byliv udviklet med udgangspunkt i Traffic of London

II. OPGRADERING AF KØBENHAVNSVEJ

FORBIND OG SKAB FLOW

Med op til 20.000 biler dagligt er det nødvendigt, at fremkommelighed fortsat er rammesættende for flowet på Københavnsvej. Men fremover skal den bæredygtige mobilitet fremhæves. Det overordnede trafikale princip er derfor at forbedre forholdene for gående, cykler og busser på Københavnsvej betydeligt uden at gå på kompromis med fremkommeligheden for biler.

Som et samlet greb anlægges derfor supercykelstien "Roskilderuten", der løber til Rådhuspladsen i København gennem alle de mellemliggende kommuner. Supercykelstierne har et genkendeligt koncept, og er et gennemgående og prioriteret element, langs hele Københavnsvej.

Bussen er en vigtig del af den bæredygtige mobilitet langs Københavnsvej og skaber gode forbindelser til arbejdspladser langs strækningen. Busfremkommelighed for linjerne 123 og 600s skal derfor prioriteres højt for at medvirke til at Københavnsvej opleves som 'mobilitetsrum' frem for bilbaseret indfaldsvej.

Roskilde Kommune kan uden videre etablere disse forbedringer. Opgraderinger har til formål både at forbedre vejrum og gøder jorden for investeringer i de tilstødende matrikler.

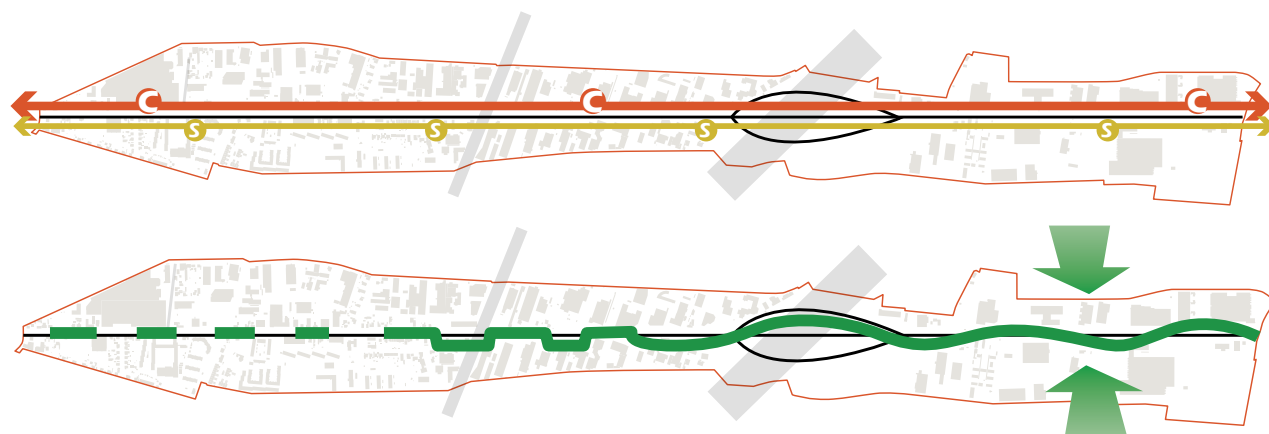
Derudover har Københavnsvej i dag mange overkørsler, som både medfører utryghed for cyklister og gående samt giver fremkommelighedsudfordringer i myldretiden. Der sigtes derfor mod, at

der ikke anlægges nye overkørsler – og, at antallet reduceres i takt med omdannelsesprojekter langs vejen.

FORSKØN OG BEGRØN

Københavnsvej skal fremstå så grøn som muligt – trods de udfordringer der er med mange ledninger og rør i jorden. Beplantningen på og langs strækningen varierer og er dermed med til at skabe forskellige identiteter og oplevelser langs strækningen.

Begrønning og forskønnelse skal tilføje et ekstra lag, som strækningerne opleves som bygade, bydelsgade og indfaldsvej. For eksempel skal der, mellem RØ's Torv og Røde Port være særligt fokus på at skabe plads til byliv samt at underbygge sammenhængen til bymidten.



Modellerne viser, hvordan supercykelstien og busfremkommeligheden forbedres, og hvordan begrønning og forskønnelse på hele strækningen tilføjes som et lag i at ændre oplevelsen til en mere attraktiv ankomst til Roskilde.

ANLÆGSPRINCIPPER

PRINCIP 1 - GADERUMMET

- Forbedring af fremkommeligheden for alle trafikarter - uden at gå på kompromis med fremkommelighed for biler
- Bydelsgaden skal fortsat kun have ét spor i hver retning, mens en 'bufferzone' kan anvendes til kantstensparkering, busstoppested, beplantning eller svingbane.
- Indfaldsvejen og gennemfartsvejen skal have tre spor, hvor det midterste er et 'bufferspor'.
- Kørespor reduceres til 3,5 m - med mulighed for min. 3,25 m udvalgte steder.
- Resultatet bliver et grønnere og mere attraktivt gaderum og en kørebanen med et mere slynget forløb - uden at det forringer fremkommeligheden.



Slynget vejprofil med bufferzoner til parkering og beplantning

PRINCIP 2 - SUPERCYKELSTI

- Gennemgående fortov og supercykelsti ved overkørsler og mindre sideveje
- Min. bredde på cykelstien på 2,25 m.
- Fremrykket busperroner med cykelstien bagved.
- Grøn rabat mellem cykelsti og kørebane hvor trafikbelastningen er højest.
- Fjerne muligheden for at parkere og lave u-vendinger over cykelstien.
- Nedtællingssignaler ved kryds
- Cykelvenlig belysning hvor det er nødvendigt - bl.a. i tunnel under motorvejen.
- Genkendelige supercykelsti elementer som symboler og fodhvilere langs hele strækningen



Genkendelige elementer langs supercykelstien

PRINCIP 3 - PARKERING/OVERKØRSLER

- Parkering til ny bebyggelse og eksisterende erhvervsområder skal som udgangspunkt ske via parallelgader eller eksisterende overkørsler.
- Eksisterende overkørsler skal (med enkelte undtagelser) følge princippet "højre ind - højre ud".
- Det skal ikke være muligt at parkere større køretøjer på Københavnsvej, (som det er tilfældet flere steder i dag.)
- Supercykelsti og fortov skal føres igennem, således at disse får fortrinsret ved alle overkørsler.



Gennemført cykelsti og fortov ved overkørsel

PRINCIP 4 - BUSPRIOTIERING

- Busfremkommelighed for linjerne 123 og 600s skal prioriteres højt.
- Fremrykkede busperroner, hvor bilerne ledes udenom.
- Alle busstoppesteder skal, hvor det er muligt, have læskure med dynamisk køretider, belysning og cykelparkering tilknyttet.
- Prioritering af bussen i alle signaler.



Fremført busstoppested med perron og cykelsti bagved

PRINCIP 5 - GRØN GRADUERING

- Tættest på bymidten og Røde Port udbygges midterøer med træer for at skabe Bygaden og Bydelsgade
- Fra Østre Ringvej til motorvejen (indfaldsvejen) etableres sammenhængende plantebånd mellem cykelsti og kørebane.
- Fra motorvejen til kommunegrænsne har Københavnsvej karakter af gennemfartsvej. Her etablers grønne rabatter mellem cykelsti og kørebane med græs og træer



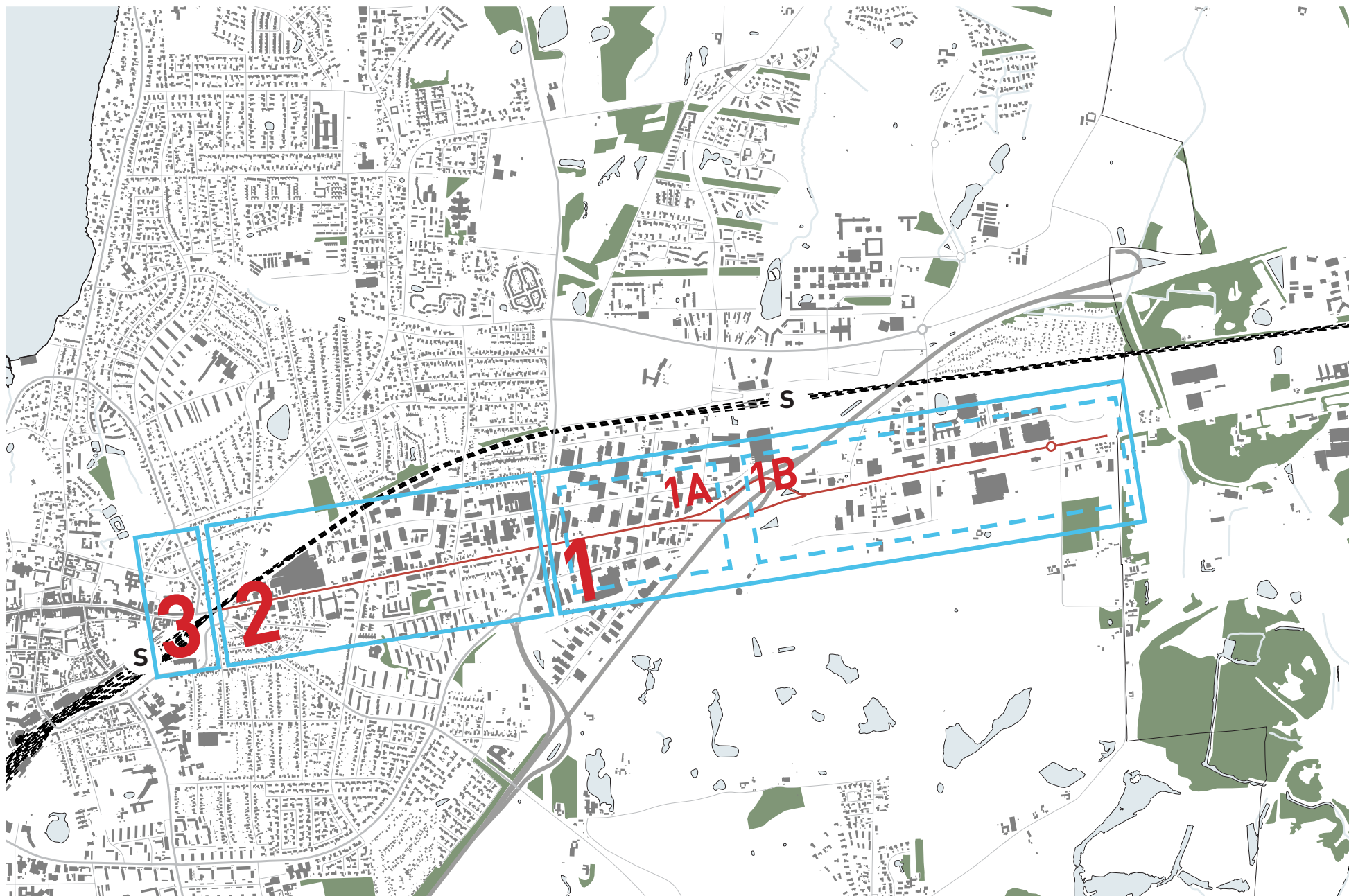
Sammenhængende plantebånd skaber mere intime byrum

PRINCIP 6 - KOBLING TIL BYMIDTEN

- God plads til fodgængere på især det nordlige fortove (også ved Røde Port). Enten ved udvidelse af selve fortovet eller ved indretning af kanzoner udvalgte steder.
- Sammenhæng i belægningen mellem bygaden og Algade for at skabe mental forbindelse
- Stemningsgivende belysning ved cykelstien under Røde Port.
- Små rekreative oplevelser som "perler på en snor" mellem Røde Port og Algade - både byrum, landskab og træplantning.
- Optimering af cykel- og gangarealer ved Røde Port



Belægning og beplantning, der skaber sammenhæng med bymidten



RÆKKEFØLGEPLAN

FASEOPDELING

Grundet den lange strækning - og for ikke at forstyrre trafikken mere end højest nødvendigt - opdeles anlægsprojektet i tre overordnede faser, som alle indeholder flere under-faser. Fase 1 er fra Østre Ringvej over motorvejen til kommunegrænsen, mens fase 2 er fra Røde Port/bymidten og til Østre Ringvej. Disse faser er finansierede, mens fase 3 fra Røde Port til Algade mod vest, er et mere langsigtet perspektiv, der kræver yderligere finansiering og detaljering før den kan sættes igang. To parametre har været afgørende for denne rækkefølge:

STRATEGISK SAMARBEJDE

FORS planlægger modernisering af forsyningen af fjernvarme, vand og spildevand på den inderste del af Københavnsvej i perioden 2021-2023. Det er afgørende, at Københavnsvej ikke graves mere op end højest nødvendigt. Derfor er takterne i FORS' projekt under jorden og Roskilde Kommunes projekt over jorden koordineret.

TOUR DE FRANCE: Første etape af Tour de France 2022 starter i Roskilde i juli. Ruten krydser Københavnsvej. Det er afgørende, at der er adgang fra bymidten til tour-området i dagene omkring etapestarten. Samtidig skal byen vise sig fra den bedste side, hvorfor store vejarbejder ikke er optimalt i perioden.

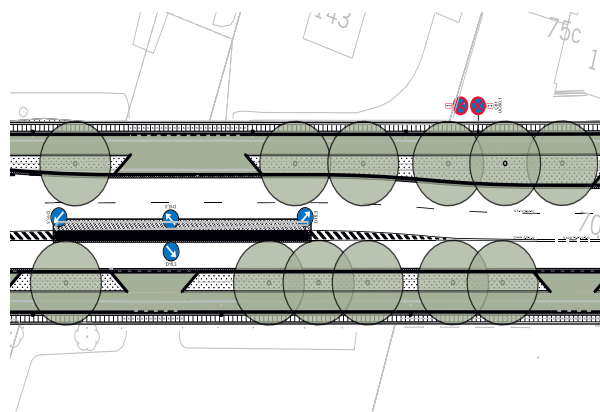
FASE 1A:

ØSTRE RINGVEJ - MOTORVEJEN

På strækningen fra Østre Ringvej til motorvejen anlægges nye fortove og cykelstier i begge sider af vejen, de fire eksisterende busstoppesteder opgraderes til busperroner og vejstrækningen forskønnes med plantebede og vejtræer mellem cykelsti og kørebane, hvor der er plads.

Kørebaserne forbliver i hovedtræk, som de er i dag, med ét spor ud af byen og to spor ind mod byen. Dog forlænges bl.a. højresvingsbanen ved Østre Ringvej.

Anlægsarbejderne er i gang fra efteråret 2020 til foråret 2021. De nye træer forventes først plantet i efteråret 2021.



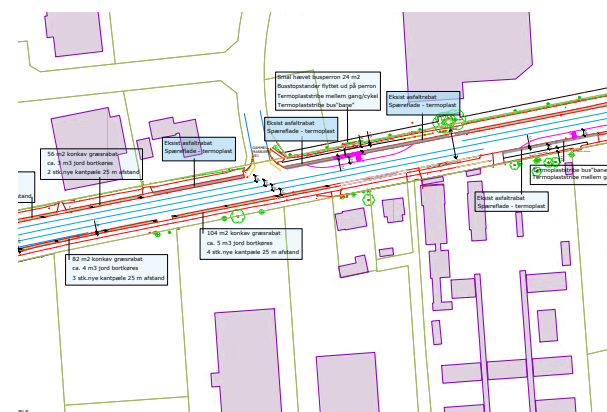
Planudsnit af fase 1A

FASE 1B:

MOTORVEJEN - KOMMUNEGRÆNSE

På strækningen fra motorvejen til kommunegrænsen forbedres busstoppestederne, og græsrabatterne langs cykelstien ændres til små grøfter for at mindske det nuværende problem med sten og grus på cykelstien.

Anlægsarbejderne på denne strækning er i gang fra august 2020 til foråret 2021. Anlægsarbejderne på denne strækning kan udføres uden den store trafikomlægning.



Udsnit af strækning fase 1B

FASE 2: RØDE PORT TIL ØSTRE RINGVEJ

På strækningen fra Røde Port til Østre Ringvej opgraderes de eksisterende cykelstier til supercykelstier, med en god jævn belægning, færre overkørsler og sikrere fodgængerkrydsninger ved busstoppestederne.

Der anlægges busperroner for at øge at trafiksikkerheden for buspassagerne og forbedre busfremkommeligheden. Enkelte busstoppesteder rykkes derfor lidt.

Hele vejstrækningen forskønnes med plantebede og vejtræer i midterheller, hvor der er plads, på samme måde som eksisterende træer ved Ros Torv. Fortovene renoveres, hvor det er tiltrængt og

kørebaneerne forbliver i hovedtræk, som de er i dag, med ét spor i hver retning dog mulighed for at køre forbi busser ved busstoppesteder og forbi højre- og venstresvingende biler i krydsene.

Ved Ros Torv signalreguleres fodgængerovergangen og der skabes forbindelse mellem Ros Torv og bymidten ved at arbejde med en sammenhængende belægning. Der bliver i denne fase set på mulighederne for at forbedre forholdene omkring krydset ved Hedebo Parken og fremkørslen til krydset Østre Ringvej.

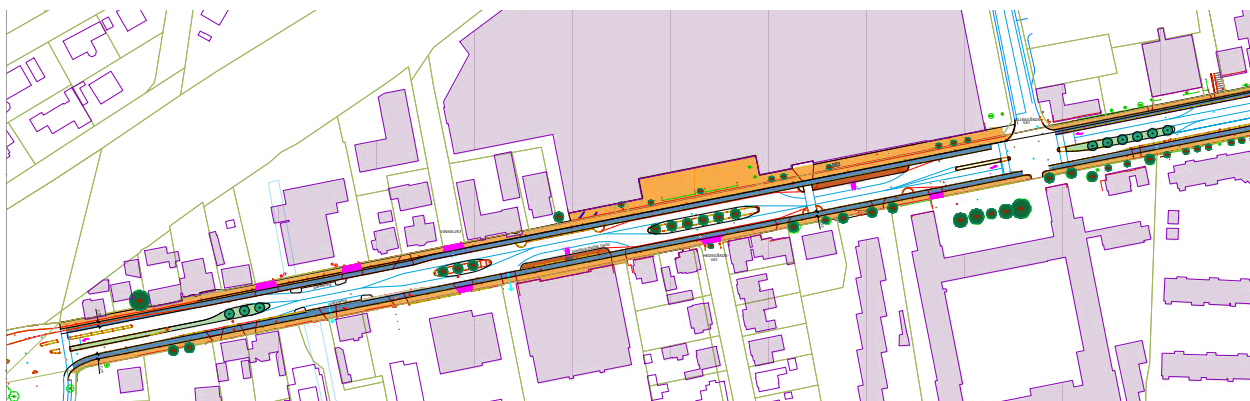
Anlægsarbejderne på strækningen fra Røde Port til Østre Ringvej vil blive udbudt i etaper fra ultimo 2021 sammen med FORS, som på denne strækning skal renovere fjernvarme, vand og spildevand. Fase 2 forventes afsluttet i 2024.

FASE 3: ALGADE TIL RØDE PORT

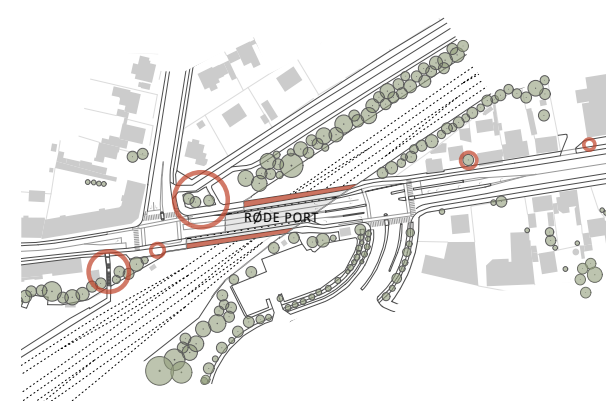
Dette sidste 'missing link' mellem Københavnsvej og bymidten, kan skabe den fysiske og mentale sammenhæng mellem handlen på Ros Torv og handlen i Algade og Skomagergade.

Det kan ske ved på sigt at etablere en række større og mindre rekreative nedslag som 'perler på en snor', der bryder afstandsfølelsen op i mindre dele. Det kunne fx være en grøn lommepark vest for Røde Port, iscenesættelse af Røde Port vha. lysætning, eller opgradering af landskabsrum omkring den eksisterende trappe til stationen, der går op over baneskrænten.

Fase 3 kan igangsættes når fase 1 og 2 er helt afsluttede.



Planudsnit af fase 2



Planudsnit af fase 3

III. BYUDVIKLINGSSTRATEGI

OPLÆG FOR INVESTORDIALOG

Det er vigtigt med helt klar strategi for udviklingen af Københavnsvej, så grundejere og udviklere ved hvilke rammer de har at arbejde inden for. Derfor har Roskilde Kommune gennem møder med grundejere og investorer, politiske drøftelser samt skitseringer af visse områder udarbejdet denne byudviklingsstrategi, der gennem en række rækker dogmer, udstikker retningen for den fremtidige byudvikling.

Dogmerne tager afsæt i hovedgrebet 'fortæt og forstærk', der åbner op for fortætning med boliger og erhverv på sydsiden af strækningen mellem Røde Port og Østre Ringvej. Byudviklingsstrategien skal ses som Roskilde Kommunes udgangspunkt for dialog om byudvikling af enkelte grunde og områder.

NUVÆRENDE LOKALPLANER ER STADIG GÆLDENDE

Da byudviklingsstrategien således i første omgang er et idé- og forhandlingsoplæg, er de nuværende lokalplaner i området stadig gældende. Med andre ord: helhedsplanen giver ikke nye byggeretter i sig selv, men viser en retning for udviklingen.

Strækningen er omfattet af to lokalplaner: Lokalplan 423 fra Røde Port til Byageren/Bymarken og lokalplan 258 fra Byageren/Bymarken til Østre Ringvej.

For lokalplan 423 er anvendelserne mod Københavnsvej forskellige kombinationer af center og boliger eller erhverv. Bebyggelsesprocenten er 60% for det meste af området, og kan visse steder sættes op til 70%.

Byggeri mod Københavnsvej skal placeres med facade og indgangsparti i byggelinje og for etageboliger gælder et friarealkrav på 50%.

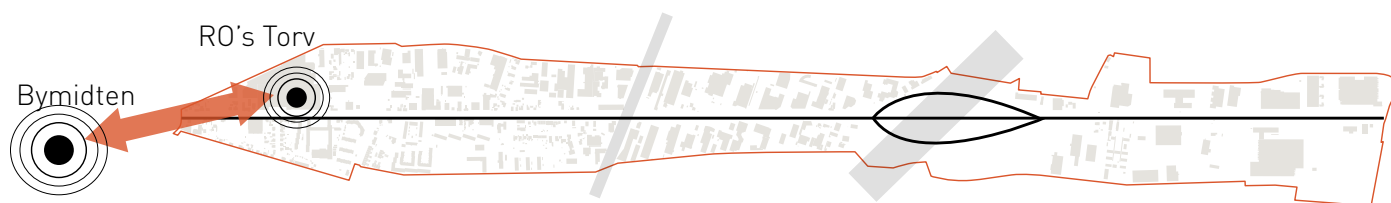
For lokalplan 258 fra Byageren/Bymarken til Østre Ringvej gælder ligeledes anvendelser af blandinger af erhverv og bolig samt centerområde. Bebyggelsesprocent for erhvervsområderne i planen er 50% med mulighed for forhøjelse til 70% visse steder, mens boligområderne har bebyggelsesprocent på hhv. 25%, 50% og 60%. Også her gælder friarealskrav mv., der skal overholdes.

BYUDVIKLINGSSTRATEGI SOM FORUDSÆTNING FOR PROJEKTER

Med byudviklingsstrategien inviterer Roskilde Kommune interesserede grundejere og udviklere til at komme med oplæg til projekter, der rammer inden for dogmerne.

Byudviklingsstrategiens dogmer skal altså ses som første skridt i en dialogproces med interesserede udviklere og grundejere (med fuldmagter).

Roskilde Kommune er åben for ændring af plangrundlaget i konkrete tilfælde, hvor byudviklingsprojekter vurderes at forløse byudviklingsstrategiens vision. Dette kan drøftes i en dialog om projekter.



ANALYSEPUNKTER

OPDELING OG SMÅ MATRIKLER

Området består i dag af mange forskellige bygningstypologier og funktioner i et spænd fra det store shoppingcenter Ro's Torv over "big boxes" til mindre erhvervsbygninger og beboelsesejendomme. På den måde skiller strækningen sig ud fra de omkringliggende kvarterer ved netop at være meget volumenmæssigt sammensat.

Københavnsvej opleves som et udflydende og opdelt erhvervskvarter, dels i kraft af de mange firmaer og små matrikler, men også pga. de spraglede erhvervsfunktioner med butikker, bilforhandlere og hele 5 tankstationer. Ros Torv skiller sig ud som et samlet shoppingcenter. De mange tankstationer er bl. a. med til at Københavnsvej

opleves mere som en gade i et erhvervskvarter end by(dels)gade. På den anden side er tankstationerne med at til skabe liv og puls døgnet rundt. Flere steder er bygninger er nedrevet og erstattet af parkeringsarealer, der efterlader et diffust og opløst vejrum uden bykvalitet.

Ift boliger består i dag primært af nyere bebyggelse samt forskellig bebyggelse fra perioden før, under og efter 1940'erne. Den samlede bebyggelse er af meget svingende kvalitet. Øvrige boliger ligger spredt, især nord for Københavnsvej, mens boligerne mod syd grænser op til villakvartererne. De fleste på små, skæve matrikler.

Som små oaser i området, ligger Hedegårdenes Skole og Roskildes Hvile, der fremstår som fine

sammenhængende bygningsanlæg. På Elisa-gårdsvej står den nuværende AOF-bygning som en markant bygningskrop, der desværre ikke er vedligeholdt tiltrækkeligt nænsomt.

Murermestervillabebyggelsen omkring Hedegårdsvej fremstår fin og velholdt og i overvejende original stand. Tilsvarende villaen Københavnsvej 4 omend den står lidt alene.

Røde Port fremstår som en tydelig afslutning på Københavnsvej og markerer overgangen til bymidten. Den markante jernbanebro virker i dag mere som en afslutning af bymidten end en overgang, og har potentiale til at være en oplevelse på vej til Københavnsvej som en udvidelse af bymidten.



■ Erhverv og butikker ■ Off. formål ■ Boliger



■ Privat grønt ■ Off. grønt

GRØN STRUKTUR

Københavnsvej er omgivet af flere grønne strukturer, men der findes ikke mange grønne kvaliteter langs vejen. Særligt syd for Københavnsvej bliver byens grønt, knyttet til private villahaver og fælles friarealer i større bebyggelser som f.eks. Dommervænget. Visse steder griber grønne bånd fra villabyen fat i Københavnsvej. Nord for banetracéet ligger Østre Kirkegård og er en stor grøn lomme omgivet af grønne boligområder.

Den grønne by kan anes flere steder på selve Københavnsvej som begrønning ved erhverv. Lokalplan 258, der gælder for strækningen Byagen/Bymarken til Østre Ringvej stiller krav om et 2 meter plantebælte i skel. Ved Rø's Torv er der plantet træer i vejtracéet.



Privat grønt Off. grønt

TRAFIK OG UDKØRSLER

På strækningen mellem Østre Ringvej og Røde Port kører der dagligt ca. 16.000 biler. Disse fordeles sig med ca. 55 % i østlig retning (mod København) mens de ca. 45 % er kører i vestlig retning på Københavnsvej.

I østlig retning er 63% gennemkørende trafik til ringvejen. 15% drejer fra til Rø's Torv, mens de resterende fordeler sig inden for strækningen.

I vestlig retning er 43% gennemkørende trafik fra Østre Ringvej og under Røde Port. 11% drejer fra ved Ny Østergade og 14% til Rø's Torv. De resterende fordeler sig inden for strækningen.



Figuren viser en registrering af de mange udkørsler langs Københavnsvej (pilehoved) samt mulige sammenhænge, der kan reducere antallet (farvede felter). Dertil mulige nye adgangsveje (stiplede pile).

BYUDVIKLINGSDOGMER

DOGME 1 - ROBUST UDVIKLING

På bygaden og bydelsgaden er der stort potentiale for udvikling og fortætning. Det kræver dog at se udover det enkelte matrikelskel og tænke i større sammenhænge for at forløse visionen.

- Byudviklingsprojekter skal angå større funktionelle sammenhænge på minimum et par matrikler for at aktivere de følgende dogmer
- Byudviklingsprojekter skal have fælles ind- og udkørsler og koordineres med omkringliggende projekter og naboer.
- Der vil blive set positivt på udviklingsprojekter med parkering i konstruktion.
- Byudviklingsprojekter skal indtænke regnvandshåndtering så vidt det er muligt
- Der skal indtænkes reduktion af trafikstøj i nye udviklingsprojekter.



DOGME 2 - FUNKTIONER

Fortætning langs Københavnsvej skal passes ind i konteksten og naboområder ift mulige nye anvendelser.

- På bygaden fra Røde Port til Elisagårdsvej kan fortættes med blandet bolig og erhverv
- Der kan fortættes med boliger syd for Københavnsvej, på bydelsgaden fra Elisagårdsvej til Østre Ringvej
- På nordsiden af Københavnsvej fra Elisagårdsvej til Østre Ringvej kan fortrinsvis fortættes med erhvervsfunktioner da ny bebyggelse må ikke forringe forholdene for eksisterende erhvervsvirksomhed hvad angår miljøkrav, lovgivning og miljøgodkendelser ang. støj og lugt mv.



DOGME 3 - SKALA

Kontekst og naboområder er også et vigtigt parameter ift skalaen i ny bebyggelse.

- På bydelsgaden kan ny bebyggelse bygges i 2-3 etager (punktvis højere)
- På bygaden kan ny bebyggelse bygges i 3-4 etager (punktvis højere)
- Ny bebyggelse skal placeres langs den gennemgående facadelinje og med varierende bygningshøjder.
- Bebyggelse skal trappe ned mod villaområderne mod syd



DOGME 4 - AKTIVE KANTZONER

Kantzoner skaber sammenhæng mellem bygningers stueetage og det tilstødende gaderum. Udviklingsprojekter skal indarbejde kantzoner ud fra minimum et af følgende principper:

- Stueetagens funktion skal fysisk skabe samspil mellem livet i bygningen og livet i gaderummet.
- Bygningens facader skal udformes, så de visuelt skaber kontakt mellem livet i bygningen og livet i gaderummet.
- Gaderummets flade skal understøtte liv og ophold langs kanten af bygningen gennem indretning, beplantning eller fysisk udformning.



DOGME 5 - TRAFIK OG PARKERING

Udviklingsprojekter skal understøtte fremkommeligheden og trafikikkerheden på Københavnsvej:

- Udviklingsprojekter skal komme med samlede trafikløsninger, der reducerer antallet af overkørsler på Københavnsvej
- Trafikløsninger inden for udviklingsprojektet skal ses i sammenhæng med omkringliggende matrikler/projekter
- Gennemstrømningsmuligheder inden for udviklingsområderne kan fx være med passager og smalle grønne stræder
- Parkering skal som udgangspunkt ske i konstruktion og sekundært på terræn
- Parkering på terræn skal placeres bag bebyggelse og så vidt muligt skærmes og have permeable overflader.



DOGME 6 - BEGRØNNING

De mange hårde overflader på Københavnsvej skal blødes op med inspiration fra fx villabyen mod syd og kirkgården mod nord - og for at sikre fremtidig regnvandshåndtering.

- Beplantning fastsat i eksisterende lokalplaner skal opretholdes.
- Grønne passager skal især mod syd sikre passager til den grønne villaby.
- Parkering på terræn skal så vidt muligt skærmes med grønt og have permeable overflader
- Fjernelse af eksisterende grønt skal erstattes med et tilsvarende areal af tilsvarende
- Grønne kantzoner er et krav i nybyggeri langs Københavnsvej.

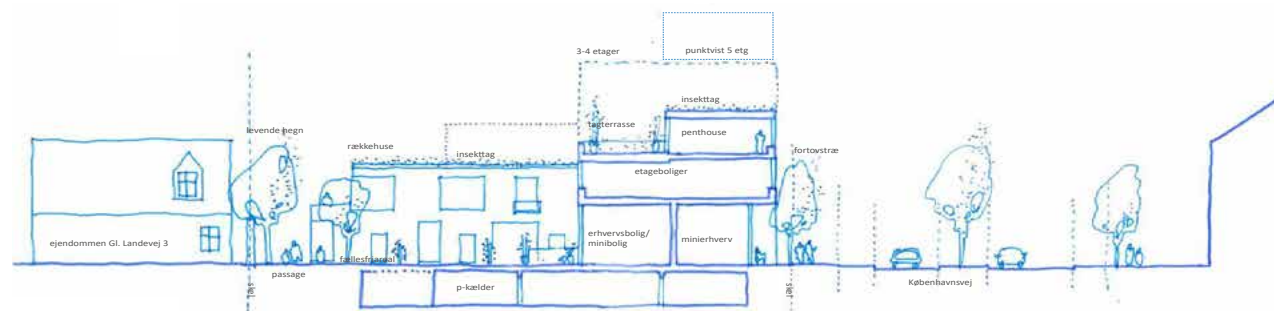
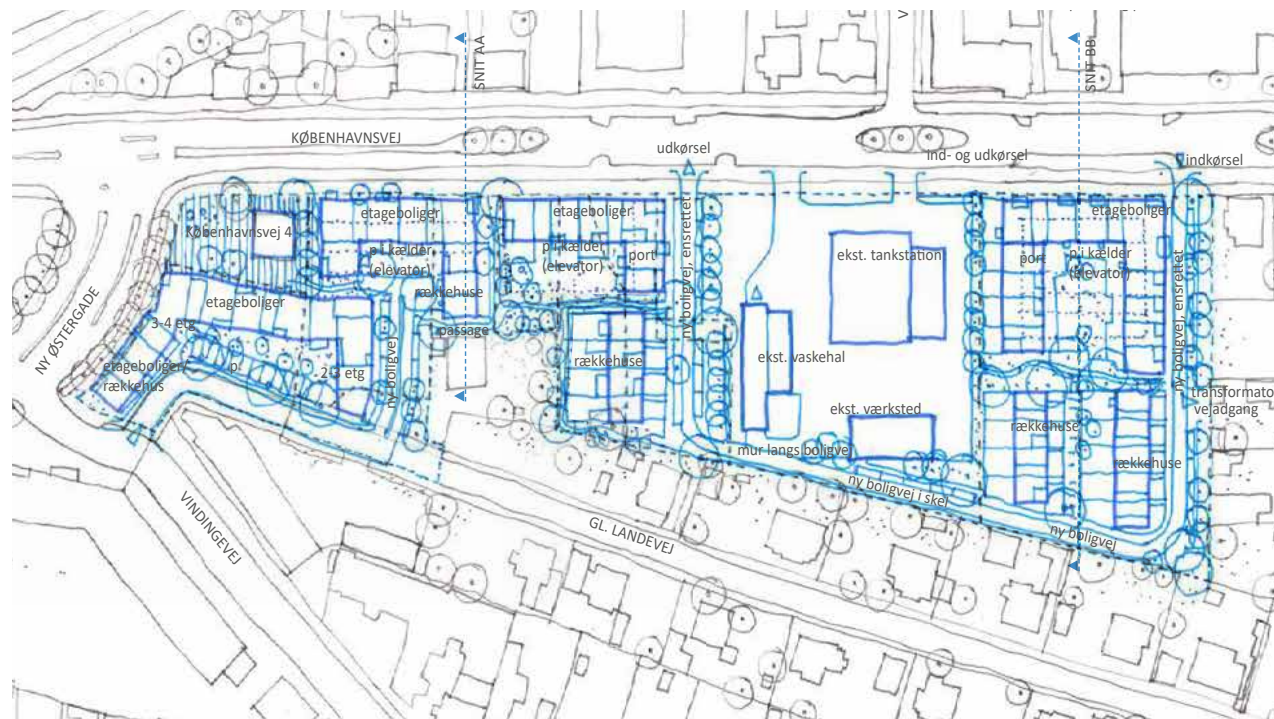


NEDSLAG

For at illustrere, hvordan dogmerne kan udmøntes i praksis har Roskilde Kommune udarbejdet en bebyggelsesplan-undersøgelse af området Københavnsvej 1-26. Området er tæt på centrum, Ro's Torv og bymidtens indkøbsmuligheder og kulturtilbud.

Bebyggelsesplanen tager udgangspunkt i et scenarie, hvor grundejere/investorer har puljet flere matrikler til større projekter. Det giver mulighed for udvikling i flere tempi - og af flere grundejere/investorer. Dette overordnede blik giver også mulighed for at tilføre området en fornuftig intern trafikafvikling, hvor der reduceres til to vejadgange fra Københavnsvej samt en fra GL. Landevej. Placering af vejadgange er blot forslag - de kan også ligge andre steder.

Da området ligger på sydsiden af Københavnsvej er der tænkt i boligbebyggelse i 3-4 etager (punktvis højere) med udadvendte aktiviteter i stueetagen samt parkering i konstruktion (se snit). Samtidig med at byggeriet skal trappe ned i villagerne mod syd. Dertil er tilføjet en adgangsvej syd om den østlige del af bebyggelsen.



Snit AA som markeret ovenfor.

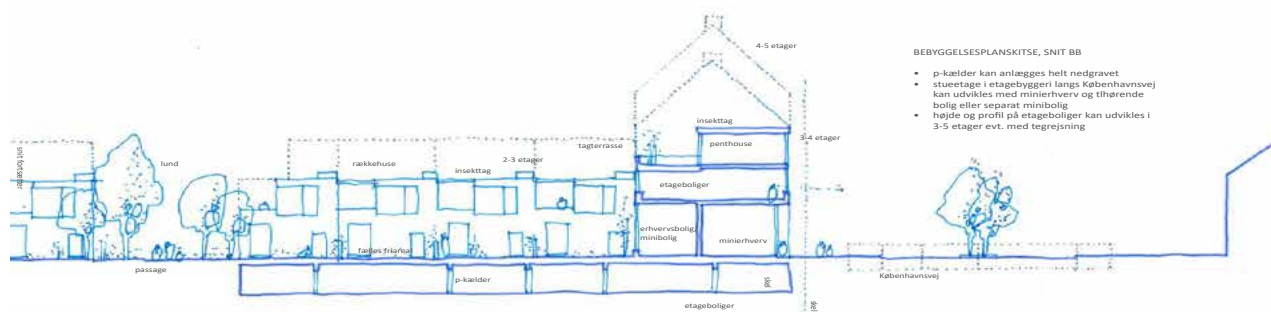


Pointen med dogmerne er, at de kan udformes på forskellige måder på den samme grund. Bebyggelsesplanen på denne side viser et andet scenarie for, hvordan Københavnsvej 1-26 kunne bebygges.

I dette scenarie er hele området udgjort af rækkehuse, og adgangsforhold kan klares uden en vej bagom bebyggelsen. Det meste parkering sker i 'p-lunde', suppleret med parkering i konstruktion for bebyggelserne langs Københavnsvej. Også her kan flere grundejere/investorer indgå med hver deres projekt, der samler flere matrikler.

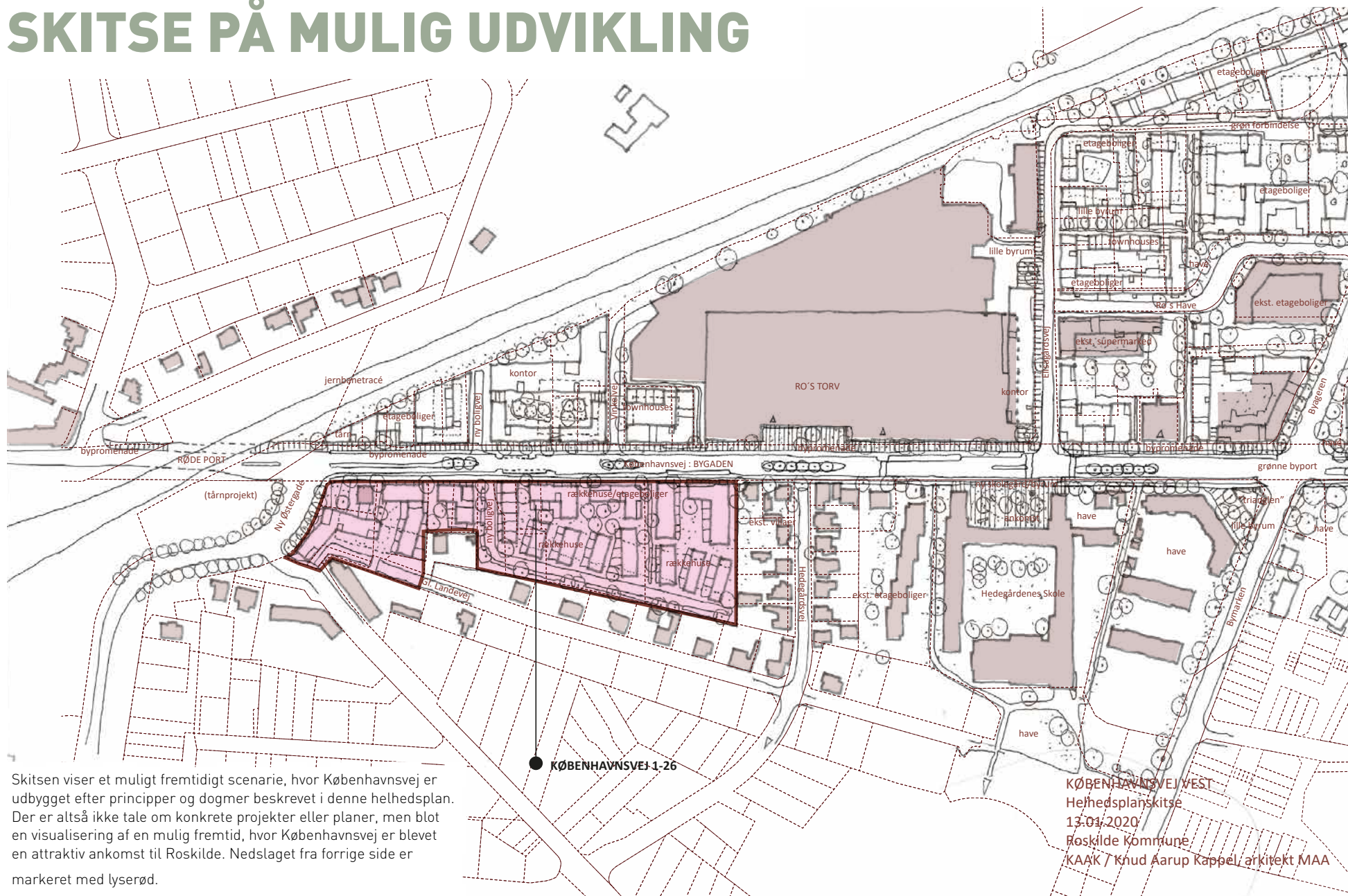
Sådanne projekter ville cementere området som bygade og være et skridt på vejen i at forløse byudviklingsstrategiens vision.

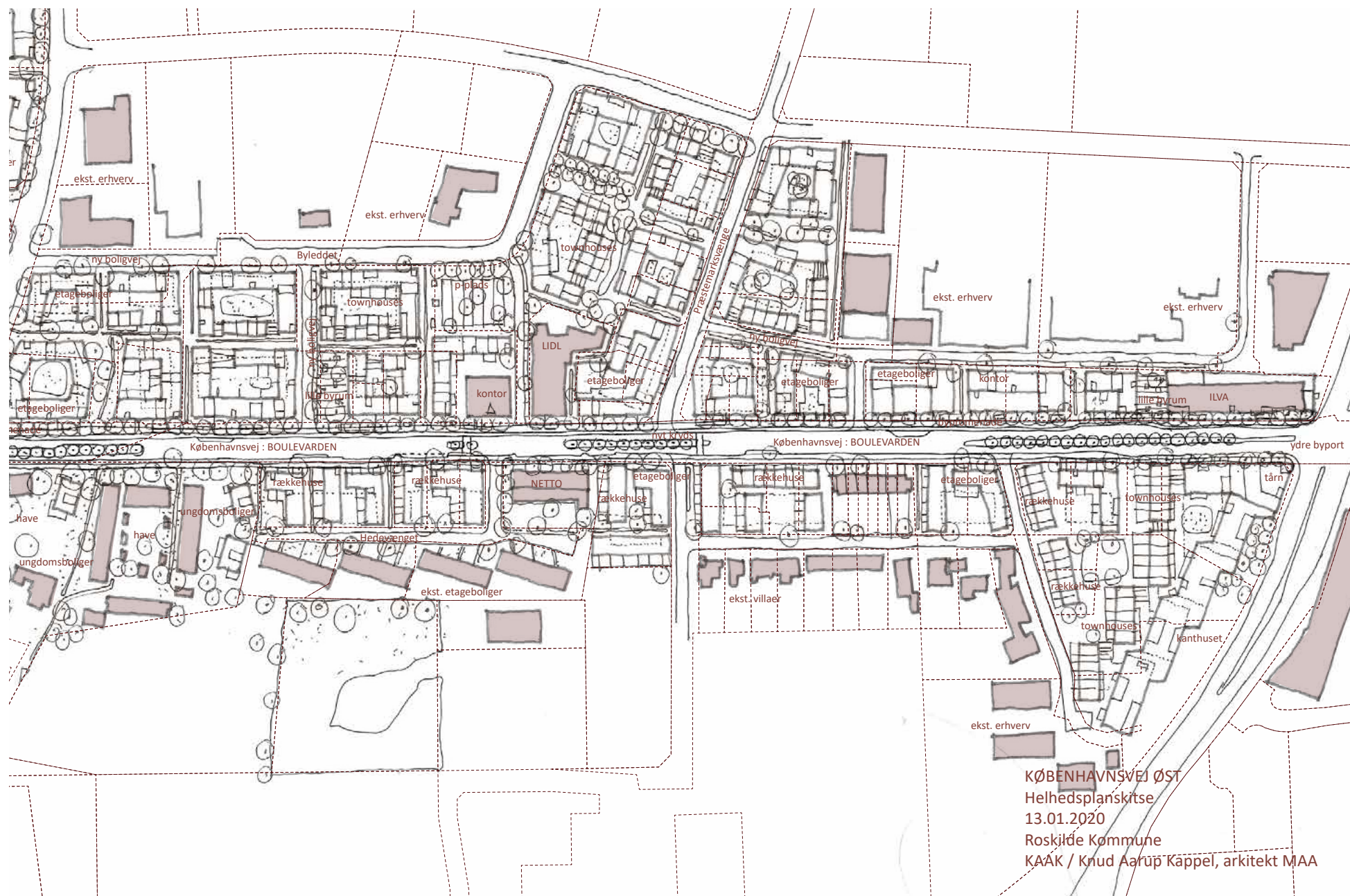
På de næste sider findes en samlet skitse for hvordan en fuld udbygning af hele bygaden og bydelsgaden kunne tage sig ud i fremtiden.



Snit BB som markeret på forrige side

SKITSE PÅ MULIG UDVIKLING



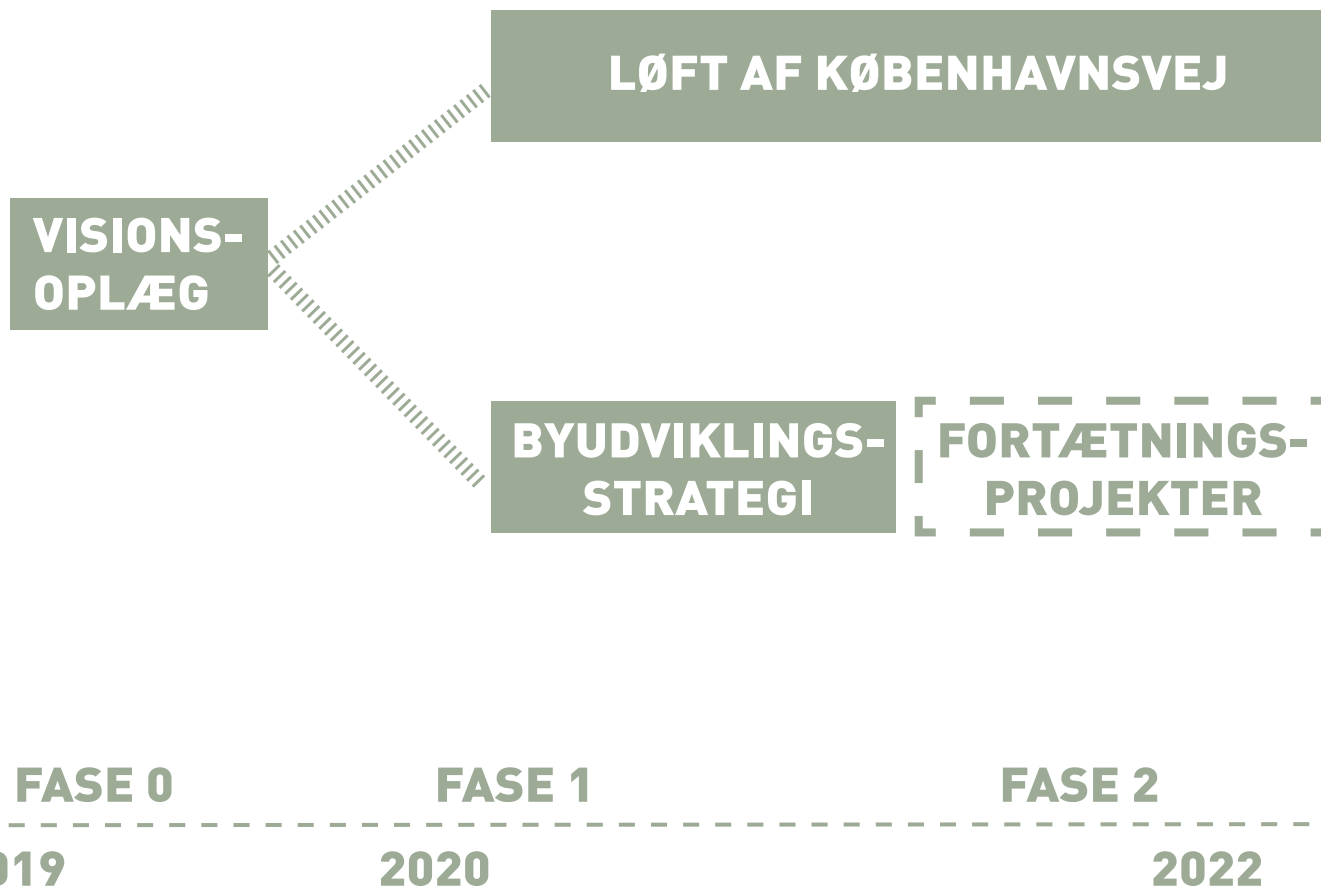


NÆSTE SKRIDT

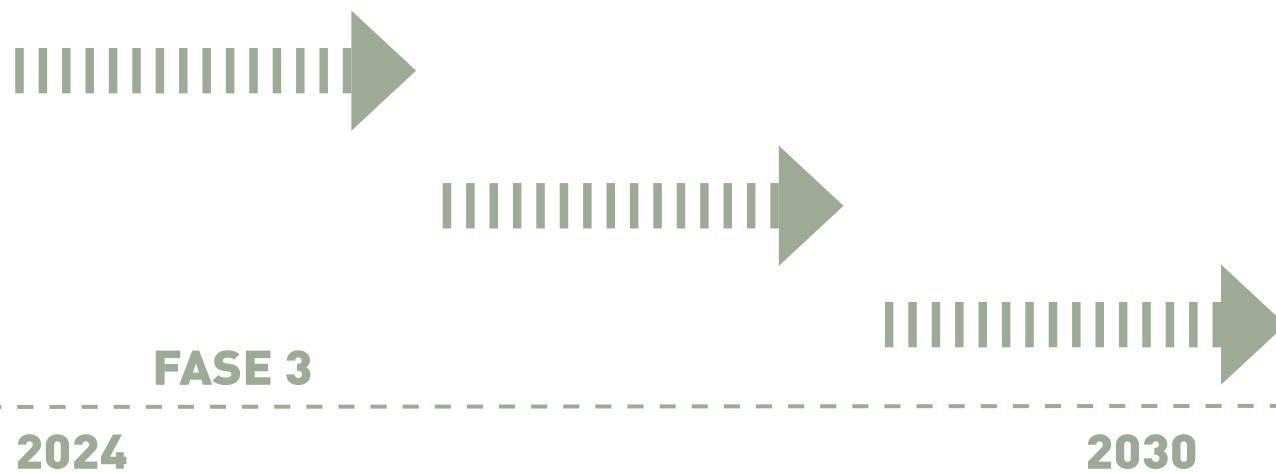
Med vedtagelsen af dette dokument gør byrådet sine intentioner for udviklingen af Københavnsvej klart. Københavnsvej skal udvikles fra en identitetsløs indfaldsvej til en attraktiv ankomst til Roskilde. Med fokus på mobilitet og bykvalitet og via nøgleordene forbind, forskøn, fortæt, har dette dokument udlagt planer og visioner for både et løft af vejarealet og en byudviklingsstrategi for de omkringliggende matrikler.

Arbejdet på anlægsprojektet blev sat i gang i efteråret 2020. Med vedtagelse af helhedsplanen er Roskilde Kommune fra 2021 klar til at indgå dialog med grundejere og investorer om fortætningsprojekter på Københavnsvej.

Byrådet hilser alle initiativer velkommen og ser frem til at og få realiseret bedre fremkommenlig for både cyklister, bilister og gående. Og til at se forslag fra grundejere og investorer, der kan se sig selv i den her beskrevne udvikling.



*Vision og hovedgreb blev fastlagt i visionsoplægget i 2019, mens opgraderinger af Københavnsvej (anlægsprojektet) og byudviklingsstrategien fastlægges med dette dokument.



TAK

Tak til grundejere, forretningsdrivende og investorer for at bidrage til udvikling af helhedsplanen. 80 beboere og grundejere deltog i stormøde om Københavnsvej i januar 2020. I foråret 2020 deltog en række udviklere og grundejere i kaffemøder med forvaltningen, der yderligere bidrog til helhedsplanen og drøftelser af udviklingsmuligheder.

Helhedsplanen er udarbejdet af Roskilde Kommune med rådgivning på delelementer fra Knud Aarup Kappel, arkitekt MAA, Tegnestuen Vandkunsten og MOE Tetraplan.

KREDITERING

Roskilde Kommune, Knud Aarup Kappel (skitser og analysekort), Vandkunsten (forsidevisualisering), Google Maps. Yderligere fotokreditering: henvendelse til Roskilde Kommune.



ROSKILDE
KOMMUNE



ALLE
TIDERS
ROSKILDE