

OPLÆG TIL DIALOG OM BYRUMSFORBEDRINGER



INDRE ØSTERBRO



**BEDRE PARKERING
- BEDRE BYLIV**

INDHOLD

Nye og bedre byrum på Indre Østerbro	3
Byrum og biler i de indre brokvarterer.	5
Den centrale plads	6
Forbindelser	7
Promenader og gågader	8
Strøggader	9
Dialogen om byrum	11
Indre Østerbro – eksempler på nye byrum	15
Østerbrogade fra Trianglen til Classensgade	16
Nordre Frihavsgade	18
Classensgade.	20
Randersgade	22
Ryesgade	24
Trianglen	26
Aalborggade og Viborggade	28
Rosenvængets Allé.	30

Nye og bedre byrum på Indre Østerbro

Vil du være med til at bestemme, hvor de skal være, og hvad de skal bruges til?

Københavns Kommune inviterer til dialog om, hvor vi på Indre Østerbro kan fjerne 225 parkeringspladser og dermed skabe mulighed for at udvikle bedre byrum.

Baggrunden er, at vi i de kommende år etablerer ca. 1000 nye parkeringspladser på Indre Østerbro, der fortrinsvis bliver placeret i underjordiske, fuldautomatiske anlæg. Samtidig fjerner vi 225 parkeringspladser fra Indre Østerbros gader for at forbedre de offentlige rum. Det er en del af den parkeringsstrategi for de indre brokvarterer, Borgerrepræsentationen har vedtaget.

Med udgangspunkt i "Handlingsplan for Københavns Byrum" er der således lagt op til en spændende udvikling af Indre Østerbro, hvor gadeparkeringsarealer kan omdannes til rekreative formål og til nye spændende, smukke og oplevelsesrige byrum.

For at sætte dialogen i gang har Vej & Park udarbejdet dette materiale. Det lægger op til debat om, hvad vi skal bruge de arealer til, der bliver til rådighed, når vi nedlægger parkeringspladser.

I materialet findes eksempler, der viser sammenhængen mellem antallet af nedlagte parkeringspladser og forskellige typer af nye byrum. Det kan være små pladser, store pladser, strøggader, forbindelser eller promenader.

Vores mål er, at materialet kan inspirere til en god dialog, som mange vil deltage i.

Venlig hilsen
Vej & Park

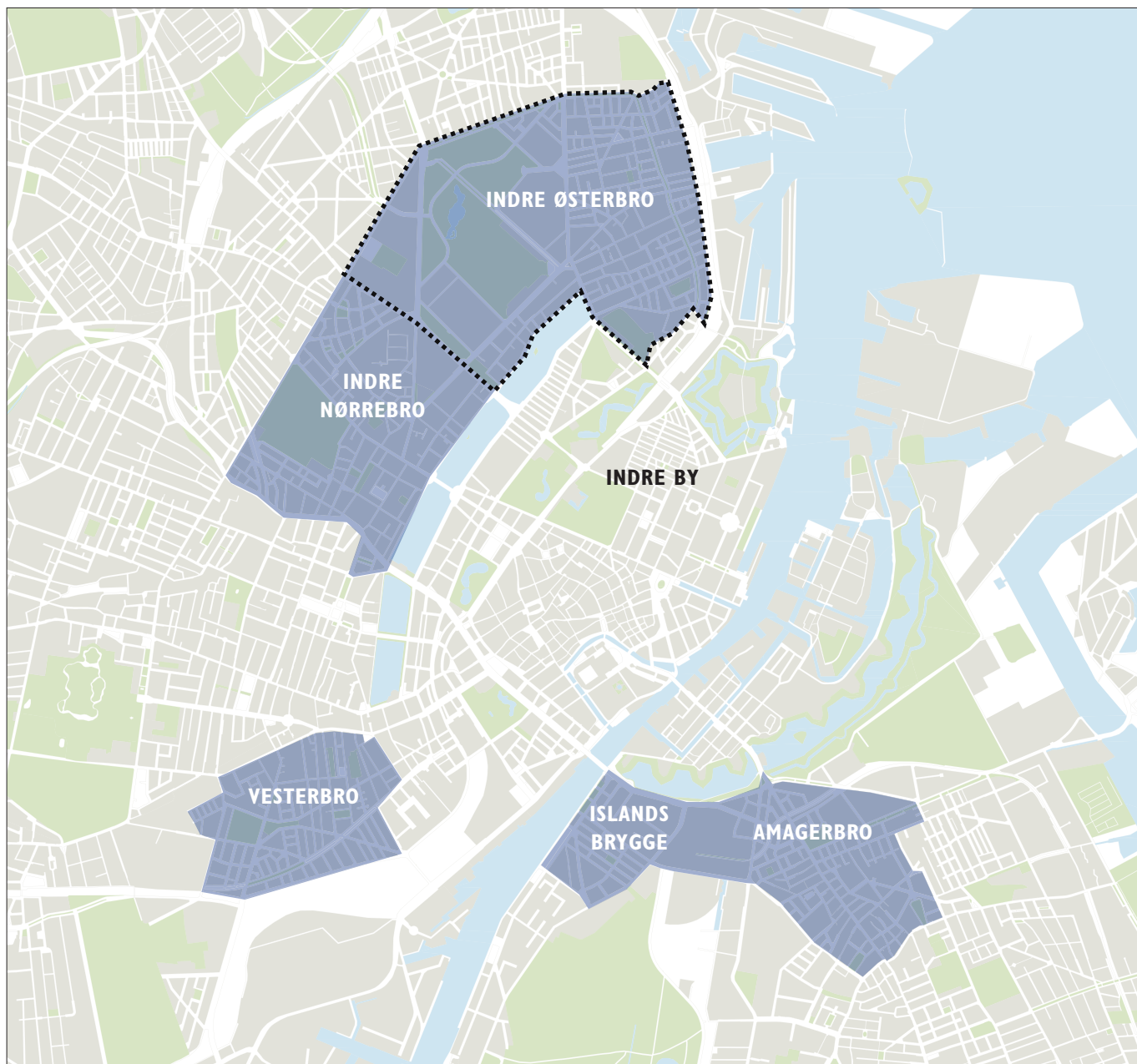
Vil du være med til at bestemme, hvor de nye byrum skal være, og hvad de skal bruges til?

Dialog i perioden 1. november til 15. december 2006.

Borgermøde på Indre Østerbro
13. november 2006 kl. 19.00-22.00
Østerbrohuset, Århusgade 103

Du kan også deltage i debatten på:
www.kk.dk/parkeringsprojektet





De nye parkeringszoner i de indre brokvarterer.

I den blå zone skal der de næste år bygges automatiske underjordiske parkeringsanlæg med plads til 4.000 biler. Samtidig skal der nedlægges 1.000 parkeringspladser på gadeplan. Denne nye parkeringsstrategi omfatter også Indre Østerbro.

Byrum og biler i de indre brokvarterer

Beboerne i de indre brokvarterer har fået flere biler, og det er blevet sværere og sværere at finde en parkeringsplads, når man kommer hjem ved aftenstid.

Det betyder, at bilerne kører rundt i kvarteret i søgning efter et sted at holde og dermed skaber unødigt trafik i området. De vanskelige parkeringsforhold frister til ulovlig parkering på hjørner og i 2. række.

Derfor har politikerne i Københavns Kommune besluttet at bygge 4.000 underjordiske parkeringspladser i de tæt befolkede indre brokvarterer. På modsatte side kan du se, hvor den nye parkeringsstrategi skal sættes i værk.

Samtidig er det besluttet at nedlægge 1.000 parkeringspladser på overfladen og skabe mulighed for bedre og smukkere byrum.

Byrum er ikke bare pladser og torve, men også strøggader, forbindelser og promenader. Alle er de vigtige rammer om vores daglige færden.

På de næste sider kan du se eksempler på, hvordan de forskellige typer af byrum kan omdannes, når det bliver muligt at fjerne nogle af de parkerede biler fra overfladen og anbringe dem i underjordiske parkeringsanlæg.

Eksemplerne illustrerer de fire byrumstyper, der arbejdes med i "Handlingsplan for Københavns Byrum": pladser, forbindelser, promenader/gågader samt strøggader.



Den stigende biltrafik i København dæmpes ved udvidelse af betalingstrafikken.

Den centrale plads

Mange af bydelens eksisterende, større pladser kan styrkes og udvides med henblik på at skabe nye smukke og mere oplevelsesrige byrum. Byrum, der i højere grad øger borgernes muligheder for en varieret rekreation i hverdagen.

Omkring de eksisterende pladsarealer vil en nedlæggelse af parkeringspladser og regulering af lokale gadestrækninger ofte være en forudsætning for at kunne skabe de nødvendige arealmæssige rammer for anlæggelse af en velfungerende plads. Herefter vil etablering af sammenhængende og niveaufri belægninger kunne binde byrummet sammen og skabe en rolig flade for det kommende forskelligartede byliv.

Eksempler på pladsmæssige forbedringer kan være:

- etablering af solorienterede bænke- og opholdsarealer
- aktivitetsområder for børn og unge til leg og hverdagsliv
- skyggefulde og lægivende træplantninger
- muligheder for indretning af udstillings- og caféområder
- markedsplads.

Eksempel:
Tove Ditlevsens Plads, Vesterbro.

Eksemplet viser et før og efter billede af byrummet.



Forbindelser

Med en forbedret infrastruktur for fodgængere og cyklister styrkes mulighederne for en hurtigere og mere sikker færdsel på tværs og langs af byen.

Etablering af bedre forbindelser i bydelen for de svage trafikanter bliver muligt med nedlæggelse af offentlige parkeringspladser i de aktuelle byrum. Herved frigives arealer til en udvidelse af eksisterende fortovsarealer, så der bliver bedre plads for fodgængere. En anden mulighed er at skabe bedre og mere sikre forhold for cyklister.

Fortovsudvidelserne muliggør samtidig eksempelvis:

- indretning af mindre opholdsarealer
- styrkelse af byrummets grønne karakter
- placering af cykelstativer
- sikre krydsningsmuligheder ved tværveje
- forbedret belysning og skiltning
- sikker skolevej.

Eksempel *Skt. Hans Gade, Nørrebro*

Eksemplet viser et før og efter billede af byrummet.



Promenader og gågader

En styrkelse af promenader og gågader vil forbedre fodgængerlivet ved at skabe attraktive og trygge forbindelser i bydelens centrale områder og langs havnen og vandet. Det er imidlertid vigtigt, at der for gågadernes vedkommende skabes de nødvendige muligheder for at forretningslivet fortsat kan fungere og medvirke til at skabe stemning og oplevelser i byrummene. Således er det vigtigt, at der fortsat sikres mulighed for vareleverancer til butikkerne, men at al bilkørsel sker på fodgængernes præmisser:

Eksempler, der kan styrke promenader og gågader:

- belægningsløsninger
- punktvisse opholdsarealer og mindre aktivitetsområder
- træplantninger
- bedre cykelparkering
- kunstneriske og belysningsmæssige tiltag, der kan støtte oplevelsen af identitet og helhed.

Eksempel:
Promenade ved Søerne, Nørrebro.

Eksemplet viser et før og efter billede af byrummet.



Strøggader

De lokale handlegader udgør "hertet" i de lokale byområder.

Handlegader og strøggader fungerer ikke alene som indkøbscentre, men også som lokale mødesteder, hvor caféliv og de daglige indkøbsture har en væsentlig social betydning. For at forbedre tilgængeligheden for fodgængere er det nødvendigt, at der sker en udvidelse af fortovsarealerne. Derved bliver der lettere passage forbi butikkernes udstillingsarrangementer og caféernes serveringsarealer.

Eksempler på forbedringer af bydelens handlegader:

- bredere fortove der tillader vareudstillinger
- serveringsarealer
- flere cykelstativer
- alternative belægningsløsninger
- flere siddepladser
- træplantninger på strategiske steder
- forbedret belysning
- forenkling af skiltning og øvrigt byudstyr.

Eksempel:

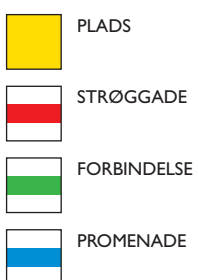
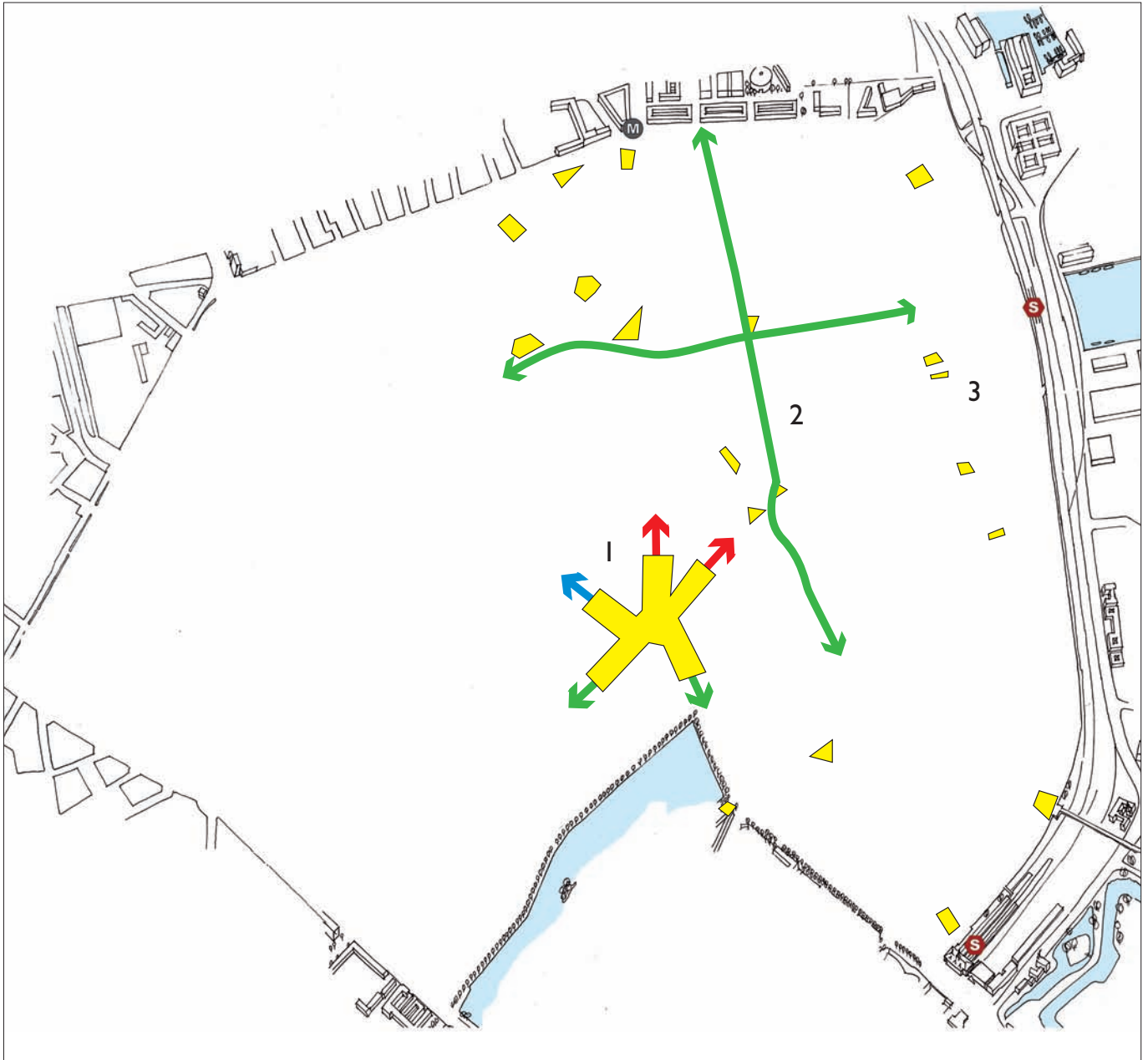
Strøgade på Ndr. Frihavsgade, Østerbro.

Eksemplet viser et før og efter billede af byrummet.



3 måder at tænke byrum på

Skematisk kort over Indre Østerbro, der overordnet viser de tre forskellige strategier og muligheder for at forbedre byrummet.



1. Skal vi især styrke pladsen ved Triangeln og dermed skabe fredelige forhold for fodgængere og en roligere og smukkere ramme for ophold og udfoldelse?
2. Skal vi især styrke forbindelsen i Randersgade mellem Strandboulevarden og Ndr. Frihavsgade for at skabe trygge forhold for fodgængere og cyklister samt styrke det grønne element i gaden?
3. Skal vi især skabe små lokale oaser og mødesteder spredt ud over hele bydelen?

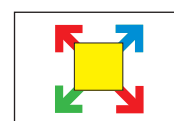
Dialogen om byrum

Hvordan kan vi bedst diskutere og prioritere, hvor i bydelen der skal nedlægges parkeringspladser, og hvor der samtidig kan udvikles nye byrum?

Her præsenterer vi tre forskellige måder at tænke byrum på, man kunne også kalde det strategier. Strategierne er overordnede og skal ses som eksempler på forskellige muligheder for byrumsudvikling i kvarteret. Det er også muligt at blande elementer fra de forskellige strategier.

Styrkelse af pladsen

Når det bliver muligt at nedlægge parkeringspladser på gadeareal, kan man vælge at nedlægge de parkeringspladser, der ligger i tilknytning til en allerede eksisterende stærk plads i bydelen. Den måske traditionelle plads med caféliv kan suppleres med plads til leg og bevægelse eller en markedsplads med forskellige boder.

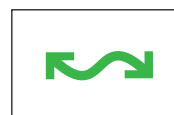


Den øgede mulighed for oplevelse og udfoldelse kan være med til at øge bydelens sociale liv og skabe rammer for møde mellem forskellige kulturer og aldersklasser.

I styrkelse af pladsen indgår også, at der nedlægges parkeringspladser, så der skabes en mere synlig og forbedret tilgængelighed til pladsen fra de tilstødende strøggader, promenader og forbindelser.

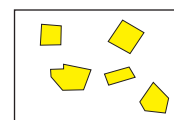
Bedre forbindelser

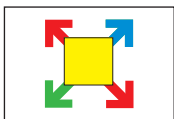
En anden mulighed er at satse på bedre forbindelser til og mellem bydelens herlighedsværdier. Ved at nedlægge parkeringspladser kan der skabes større sammenhængende forbindelser, så fodgængere og cyklister får mulighed for at bevæge sig trygt og nemt rundt i bydelen uden mødet med store trafikale forhindringer.



Nære mødesteder

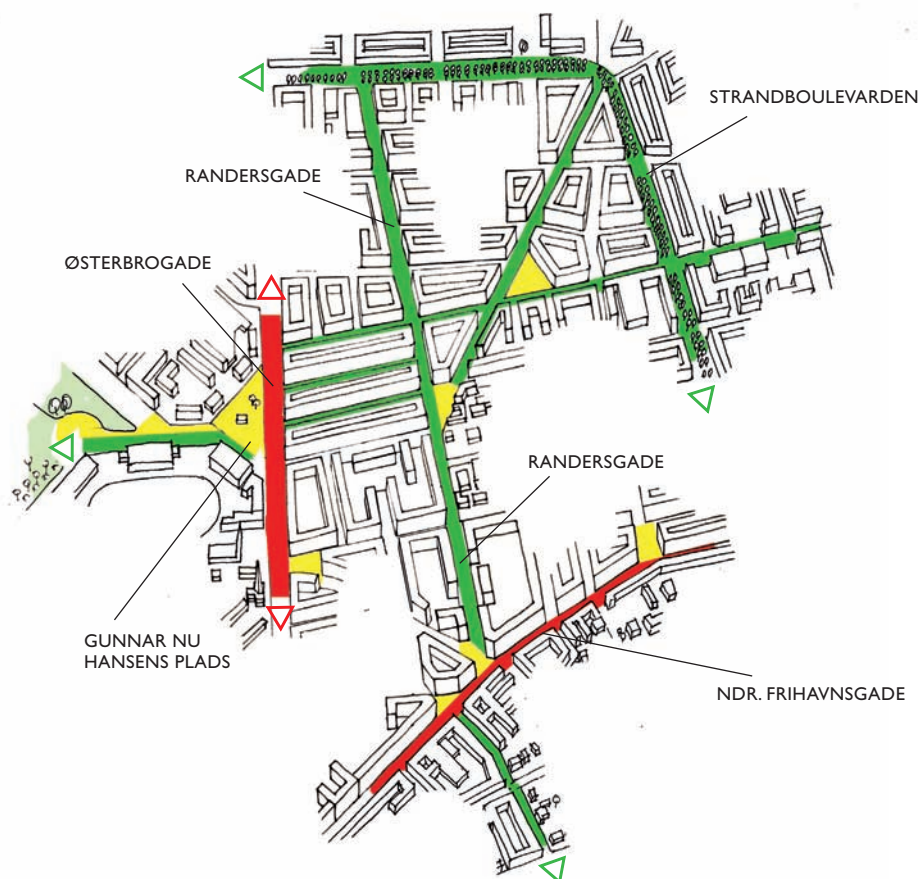
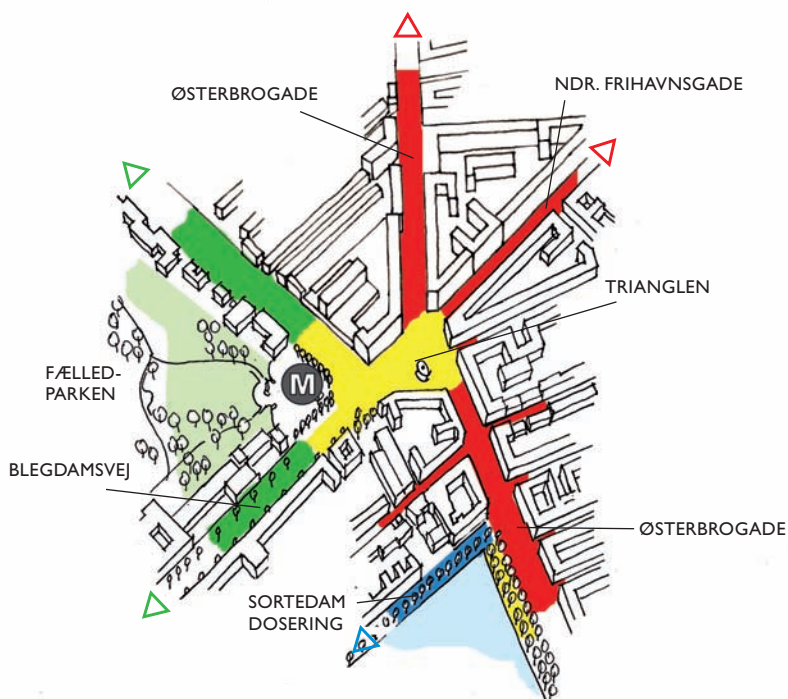
Små oaser, fordelt spredt i hele bydelen, er også en mulighed for at bruge nedlagte parkeringspladser til at skabe bedre byrum. Med nedlæggelse af måske bare 10-15 parkeringspladser vil tidligere gadeareal kunne indrettes til forskellige rekreative formål. Arealerne vil kunne fungere som spændende små bolignære mødesteder for de lokale beboere, et fristed med mulighed for socialt samvær, gode oplevelser og fysisk aktivitet.





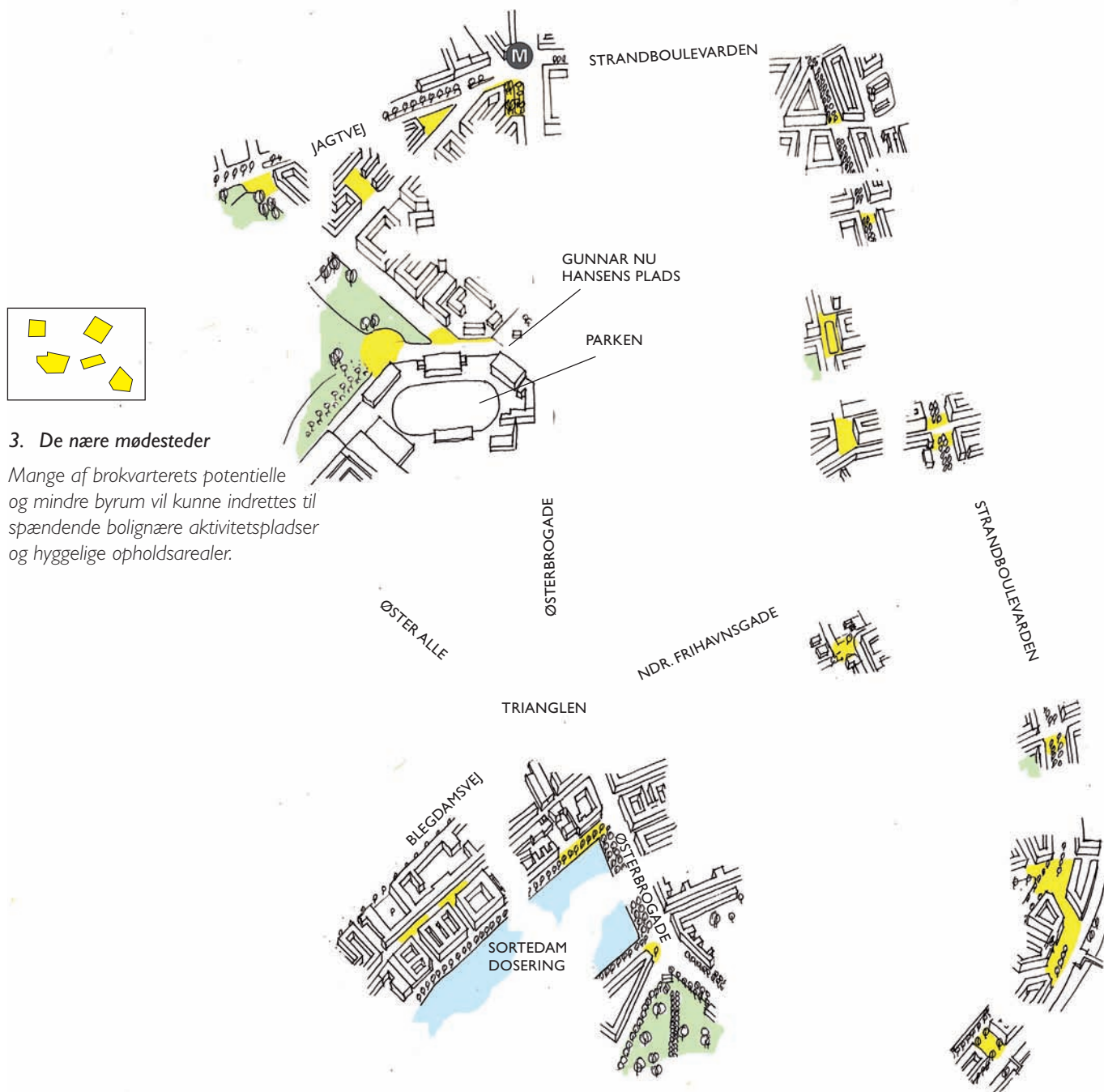
1. Den centrale plads

Trianglen kan styrkes gennem en udvidelse af pladsarealet ved inddragelse af dele af de omliggende vejarealer. Hermed forbedres fodgængerforholdene samt mulighederne for en smukkere og roligere ramme for ophold og oplevelser.



2. Forbindelser

Hele Randersgade kan styrkes som nord-sydgående forbindelse mellem Strandboulevarden og Ndr. Frihavsgade. En styrkelse af Randersgade vil ikke alene skabe mere trygge forhold for fodgængere og cyklister, men også muliggøre en styrkelse af det grønne element i gadebilledet.



3. De nære mødesteder

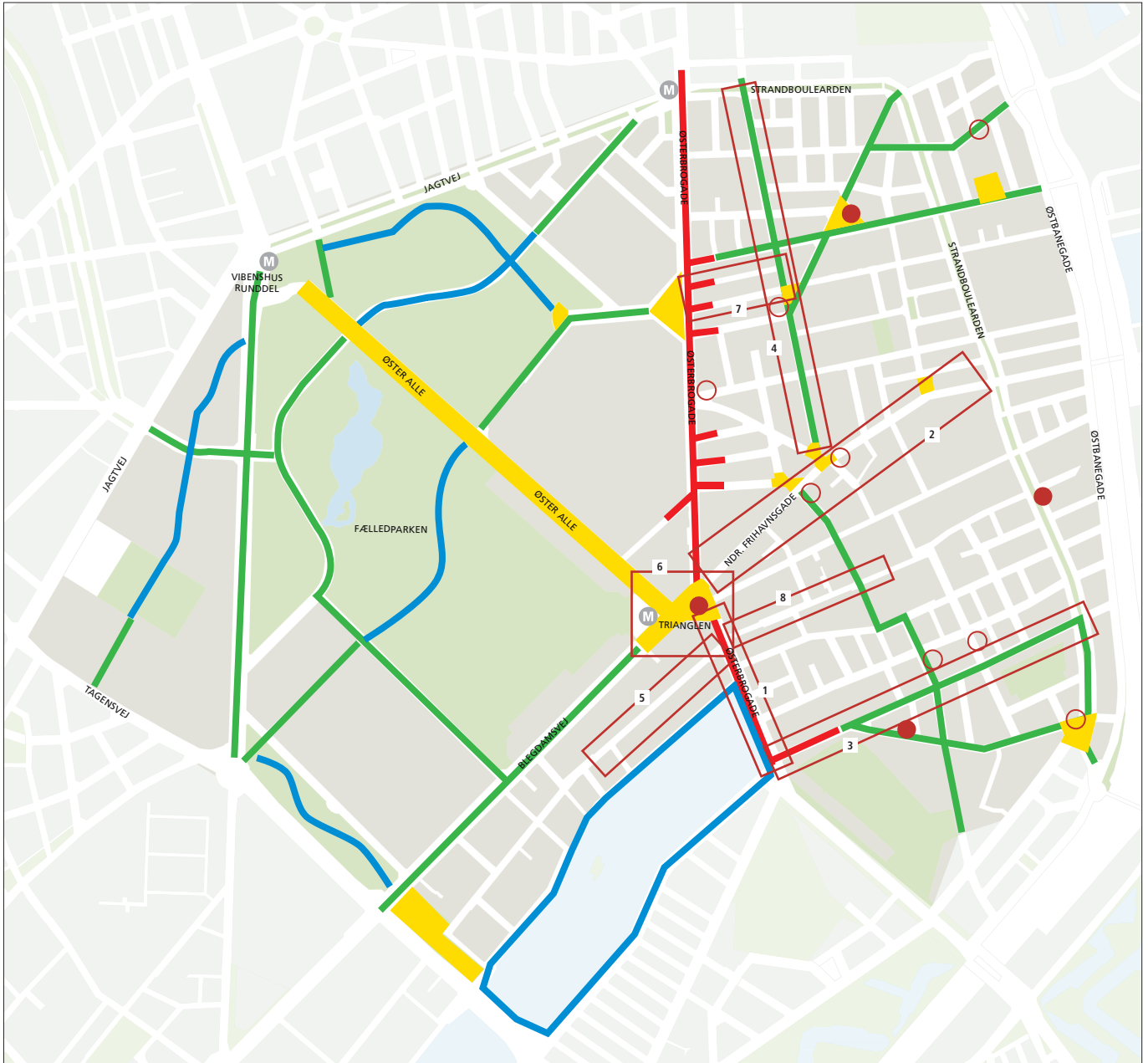
Mange af brokvarterets potentielle og mindre byrum vil kunne indrettes til spændende bolignære aktivitetspladser og hyggelige opholdsarealer.

”Enten eller” – eller ”både og”

1. Skal vi især styrke pladsen ved Trianglen og dermed skabe fredelige forhold for fodgængere og en roligere og smukkere ramme for ophold og udfoldelse?
 2. Skal vi især styrke forbindelsen i Randersgade mellem Strandboulevarden og Ndr. Frihavsgade for at skabe trygge forhold for fodgængere og cyklister samt styrke det grønne element i gaden?
 3. Skal vi især skabe små lokale oaser og mødesteder spredt ud over hele bydelen?
- Eller skal vi vælge at nedlægge parkeringspladser, så de 3 måder at tænke byrum på blandes?

Pladser, strøggader, forbindelser og prome-
nader på Indre Østerbro. Eksempler på
byrumsforbedringer.

Bydelskortet viser eksempler på byrums-
projekter og placeringer af P-anlæg.




 PLADS

 STRØGGADE

 FORBINDELSE

 PROMENADE

 PARKERINGSANLÆG
FASE I, 2006-2009

 PARKERINGSANLÆG
ALTERNATIVE

 1-8
EKSEMPEL PÅ
BYRUMSFORBEDRINGER

1 ØSTERBROGADE FRA TRIANGLEN TIL
CLASSENSGADE

2 NORDRE FRIHAVNSGADE

3 CLASSENSGADE

4 RANDERSGADE

5 RYESGADE

6 TRIANGLEN

7 AALBORGGADE OG VIBORGGADE

8 ROSENVÆNGETS ALLÉ

Indre Østerbro

– eksempler på nye byrum

Indre Østerbro har med sin beliggenhed nord for City og langs den oprindelige kystlinie mod Øresund altid været regnet for et attraktivt brokvarter. Det var her, man flyttede på landet i slutningen af 1800-tallet udenfor den tætte by og tæt ved vandet. Hovedudtrykket er stadig i store dele af området bevaret med et grønt helhedspræg, intime gader og store villaer. Området er også præget af store boligkareer med mange store lejligheder.

Østerbro kan kendetegnes som et velfungerende og helstøbt boligområde med en livlig handel og en god blanding af boligtilbud og institutioner.

En del mindre tilplantede pladser ligger fordelt i bydelen og mange gader er velforsynede med træplantninger. Enkelte store træer i private haveområder er med til at give gaderne et grønt præg.

Som supplement til den eksisterende struktur vil det gavne bydelen, at styrke de lokale strøggader og forbindelser gennem bydelen og samtidig tilføre en række små pausesteder.

Med baggrund i Borgerrepræsentationens beslutning om at anlægge en række parkeringsanlæg under jorden vil der kunne nedlægges parkeringspladser i gadeplan. De frigjorte arealer kan komme bydelen til gode i form af bredere fortove, bedre forhold for cykler samt en række mindre opholdspladser. Eksemplerne på de nye byrum tager udgangspunkt i Handlingsplan for Københavns byrum.

Det modstående kort angiver placeringen af en række eksempler. De efterfølgende eksempler viser en mulig udformning af byrum, som vil kunne realiseres i forbindelse med nedlæggelse af parkeringspladser på gadeareal. For hvert eksempel vises, hvor mange parkeringspladser der skal nedlægges for at realisere projektet.

I eksempelsamlingen er der i alt nedlagt flere parkeringspladser end parkeringsstrategiens 225 pladser giver mulighed for.



Strandboulevarden, Østerbro

Parkeringsstrategien medfører, at der kan nedlægges 225 parkeringspladser på gadeareal på Østerbro.

Så meget "koster" byrumseksemplerne i antal P-pladser

FAKTA	
Østerbrogade fra Trianglen til Classensgade	18 stk
Nordre Frihavsgade	67 stk
Classensgade	37 stk
Randersgade	21 stk
Ryesgade	19 stk
Trianglen	0 stk
Aalborggade og Viborggade	100 stk
Rosenvængets Allé	26 stk
I alt	288 stk

Østerbrogade fra Trianglen til Classensgade



STRØGGADE



FAKTA

P-pladser	18 stk
P-pladser, nedlægges	18 stk
Rest. P-pladser på gade	0 stk

Eksisterende forhold

Denne gadestrækning er i dag meget presset, idet den som en aktiv indkøbsgade udover biltrafikken skal kunne rumme cykler, cykelparkering og fodgængertrafik. Cafeer og detailforretninger præger den vestvendte facade og er væsentlige for dynamikken. I dag kan det som fodgænger være vanskeligt at passere på grund af det smalle fortov, hvor der er fyldt op med parkerede cykler og diverse udstillingskasser.

Mod Sortedam Dossering lukkes gaderummet smukt af de stammede træer og stenvæggen.

Eksempel

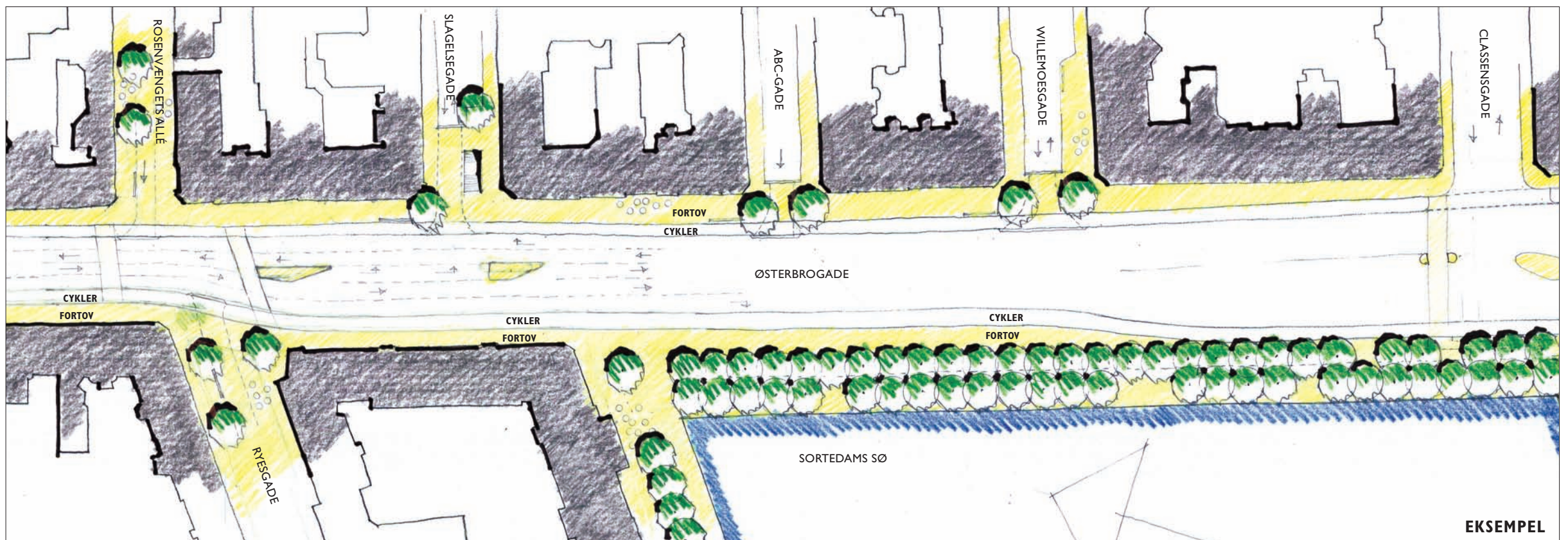
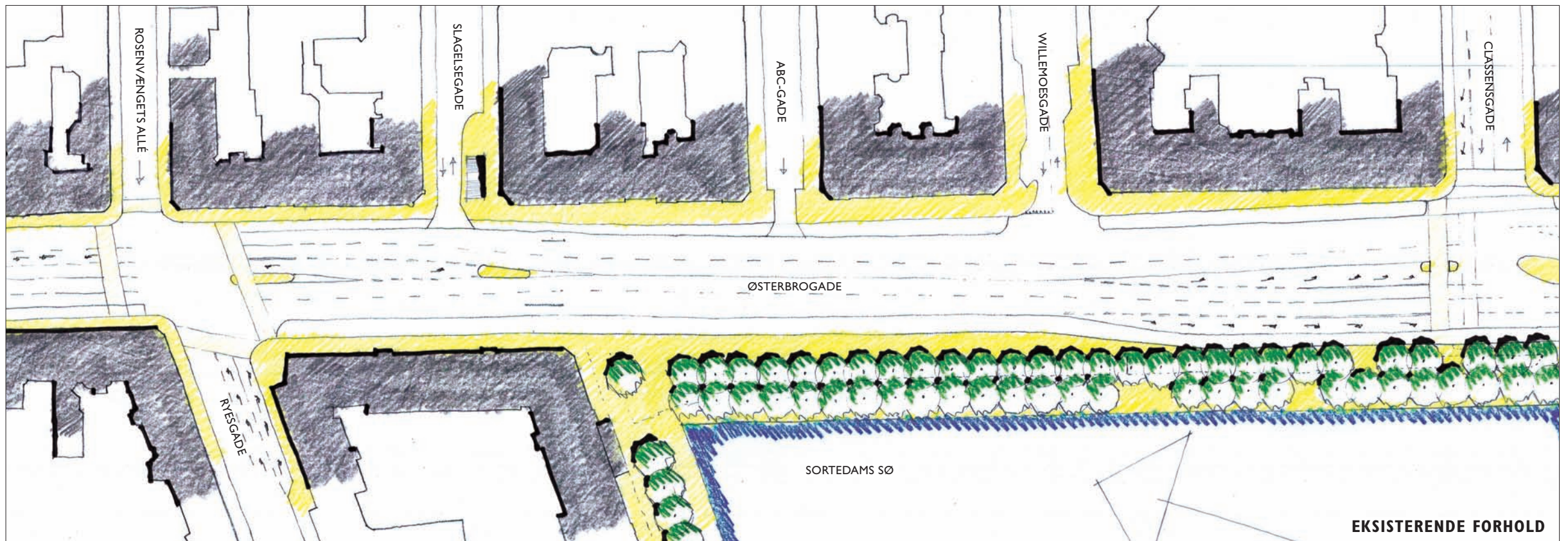
Den væsentligste forbedring er udvidelsen af det vestvendte fortov, som også føres igennem ved sidegaderne, hvor der plantes træer. Den eksisterende cykelsti inddrages i fortovsarealet og en ny cykelsti lægges udenpå og adskilles fra kørebanen med en kantsten.

Den ekstra bredde giver fornuftig plads for caféborde, diverse udstillinger, cykelparkering og fodgængertrafik.

Cykelstien langs søen forbliver som i dag, idet den vurderes at være tilstrækkelig bred.

Det vestlige fortov kan udvides og føres over sidegaderne. De udvidede hjørnearealer vil kunne fungere som støttepunkter i strøggaden med mulighed for ophold og cykelparkering.

Østerbrogade fra Trianglen til Classensgade.



Nordre Frihavsgade



FAKTA

P-pladser	166 stk
P-pladser, nedlægges	67 stk
Rest. P-pladser på gade	99 stk

Eksisterende forhold

Gadens navn Nordre Frihavsgade giver mindelser tilbage til anlæggelsen af Frihavnen i 1890'erne. Den strækker sig fra Trianglen i vest til Nordhavn Station i øst med et fald ned mod havnen på omkring 3 meter. Helt tilbage fra gammel tid har den som handelsgade været livsnerven på Østerbro.

Kvarteret langs Nordre Frihavsgade består af ældre 5-etages karrébebyggelse fra omkring starten af 1900-tallet, afbrudt af et par små hyggelige pladser, der fungerer som kvarterets åndehuller. Gaden er præget af butikker, navnlig udvalgsvarer, service og caféer, spisesteder og beværtning samt en gymnasieskole og to store supermarkeder. De er indplaceret som "lidt fremmede fugle" midt i facaderækken langs gadens sydside. Den brede gade er i dagtimerne fyldt op med parkerede biler og stor trafik i begge retninger (med 2 kørebaner fra havn til Trianglen og en modsatrettet).

Eksempel

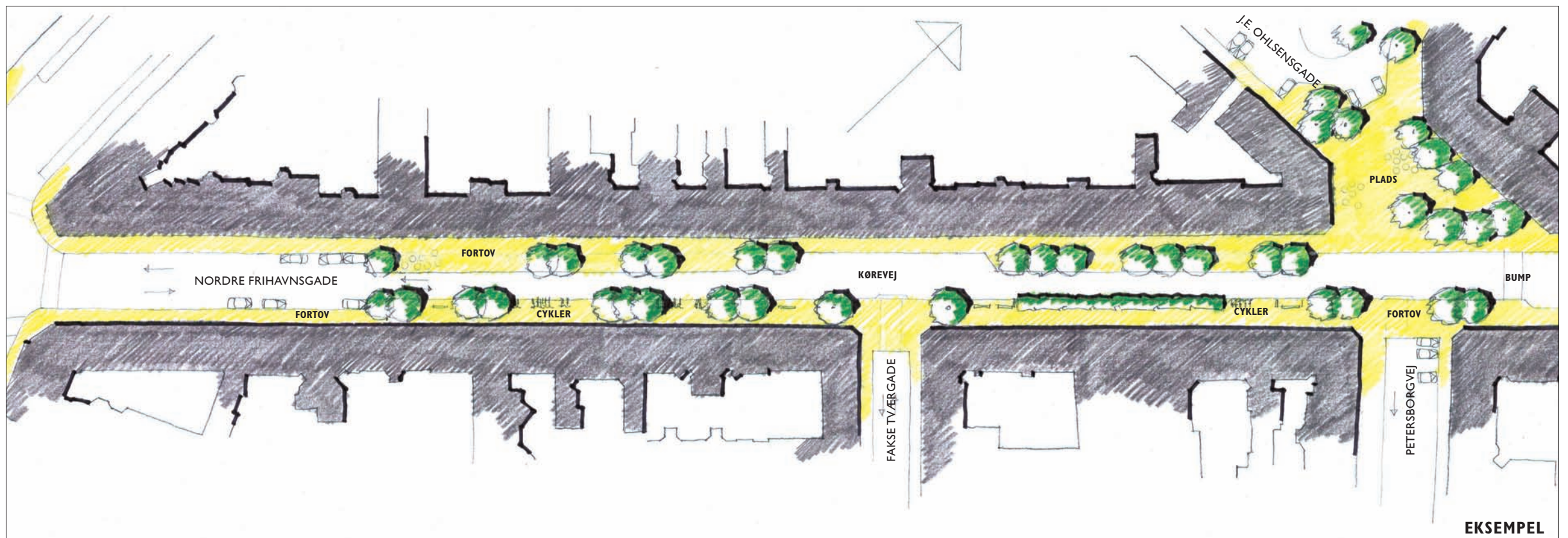
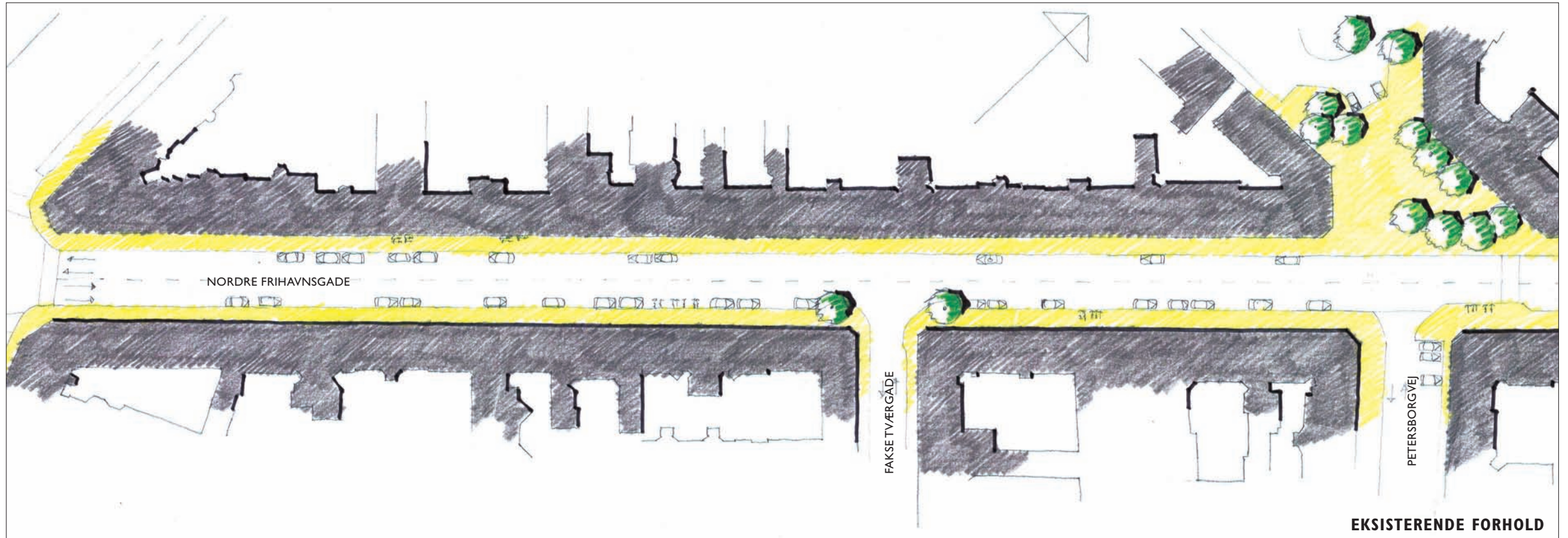
Ved at nedlægge en væsentlig del af parkeringspladserne og gøre gaden til si-vegade i de stræk, hvor der ligger flest butikker, kan der fastholdes et attraktivt handelsliv og skabes langt bedre muligheder for et godt byliv for kvarterets beboere samt udefrakommende brugere.

Etablering af underjordiske parkeringsanlæg i området muliggør nedlæggelse af en væsentlig del af parkeringspladserne i Nordre Frihavsgade til fordel for indretning af bedre byrum i henhold til Byrumshandlingsplanen.

I gadens sydside anvendes de nedlagte parkeringsarealer til at gøre fortovet bredere og vil sammen med modsatte sides fodgængerareal disponere over omkring halvdelen af gadens samlede bredde. Kørebanens bredde reduceres, men stadig med mulighed for dobbeltrettet bilkørsel. I begge sider af gaden foreslås punktvis træbeplantninger og fritvoksende træer og rækker af klippede træer.

Kørebanebredden kan reduceres til gavn og glæde for fodgængerne og forretningsmiljøet.

Nordre Frihavnsgade, eksempel 1.

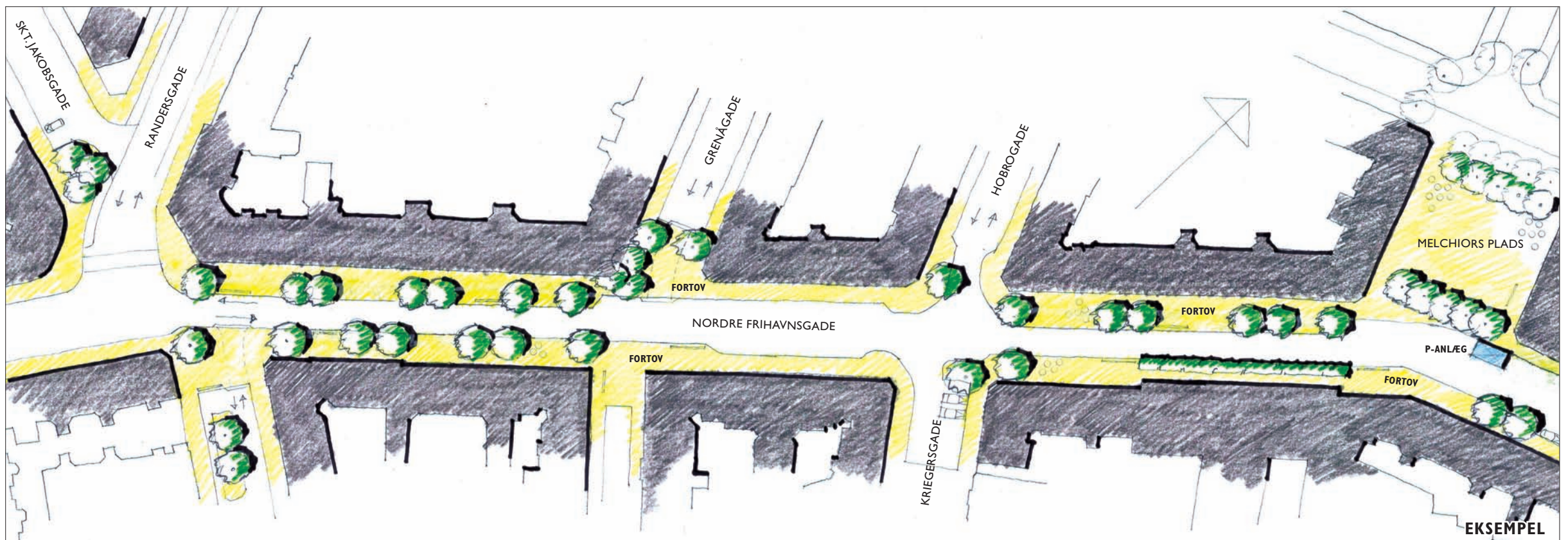


Nordre Frihavnsgade



Nordre Frihavnsgade, eksempel 2.
Se tekst på side 18.

Nordre Frihavnsgade, eksempel 2.



Classensgade



FAKTA – FORSLAG A

P-pladser	115 stk
P-pladser, nedlægges	37 stk
Rest. P-pladser på gade	78 stk

Eksisterende forhold

Gaden anses som en af Østerbros fine gader med sine store herskabslejligheder, specielt er randbebyggelsen omkring Classens Have velkendt. Den kan karakteriseres ved sit brede gaderum og sine fine murstensfacader.

Gaden ligger som en ret linie fra Sortedams Sø og gik helt ned til den gamle strandlinie, som lå omkring den nuværende Strandboulevarden. Den opleves i dag ikke særlig grøn på trods af dens oprindelse som en stor have.

Eksempel

Etablering af underjordiske parkeringsanlæg i området vil muliggøre en fjernelse af en del parkeringspladser i Classensgade og erstatte dem med træer, som kan tilføre gaden et grønt præg og give mulighed for pausesteder. Det samlede hovedudtryk bliver en meget grøn gade. Man kan indarbejde et underjordisk parkeringsanlæg som vist på tegningen.

Ved det trekantede areal ved Kastelsvej kan anlægges en lille plads med mulighed for et nyt lokalt mødested.

Pladsen anbefales udført med en flisebelægning, hvor bilerne har mulighed for at passere.

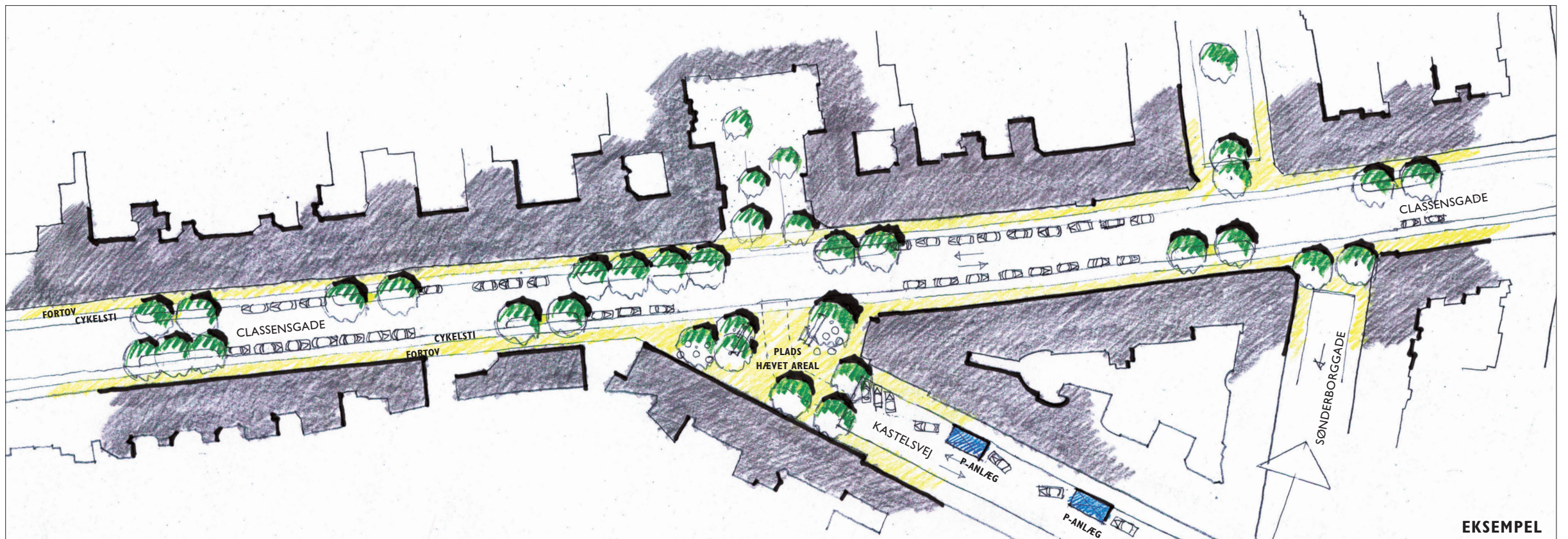
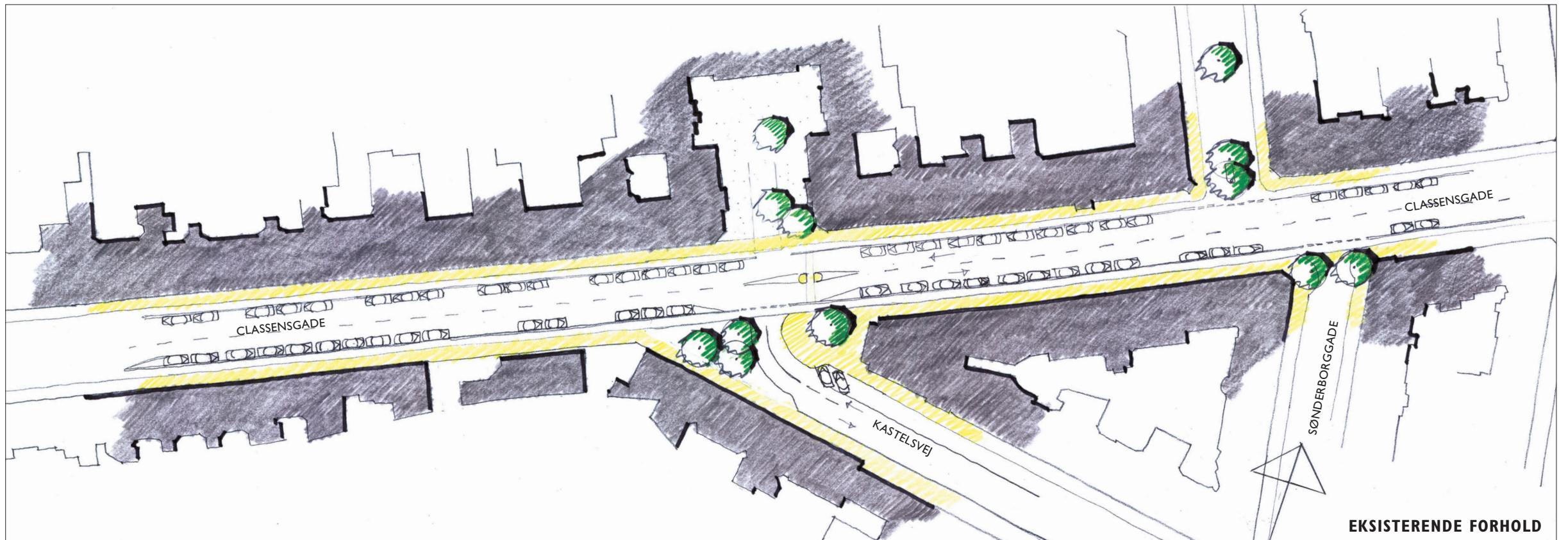
Cykelstien i begge sider af gaden fastholdes, men udføres adskilt fra kørebanelen med en kantsten. Der udføres en løs fordeling af træerne ned gennem gaden, hvilket giver hele gadeforløbet et åbent let udtryk.

Krydsene ved samtlige sidegader udføres som trafikdæmpende foranstaltninger, der udformes som hævede områder med stammede træer.

Fra pladsen ved Kastelsvej og helt frem til Østerbrogade udføres øer med træplantning langs fortovet.

Punktvis nedlæggelse af kantstensparkeringer muliggør fortovsudvidelser til træplantning, cykelparkering og ophold.

Classensgade.



Randersgade



FAKTA

P-pladser	53 stk
P-pladser, nedlægges	21 stk
Rest. P-pladser på gade	32 stk

Eksisterende forhold

Gaden, som strækker sig fra Nordre Frihavnsgade til Strandboulevarden, er præget af mange institutioner, skoler og plejehjem. Dens facader er en blanding af villabebyggelse med haver og større sammenhængende karrebebyggelse. Nyt og gammelt byggeri ligger side om side.

Midt på gadestrækningen ligger Bopa Plads som et grønt samlingssted skudt ind mellem facaderne.

Eksempel

Etablering af underjordiske parkeringsanlæg i området vil muliggøre en reduktion af gadeparkeringerne og give mere plads for cykler og fodgængere.

Randersgade indsnævres til et kørespor i hver retning, parkeringspladser erstattes af rækker af formskårne træer placeret på langstrakte øer mellem kørebane og den østlige cykelsti. Ved gadeudmundinger suppleres den eksisterende træplantning og små pladsdannelser.

Ved Århusgade udføres et trafikdæmpende kryds med ændret belægning på midterfeltet og stammede træer.

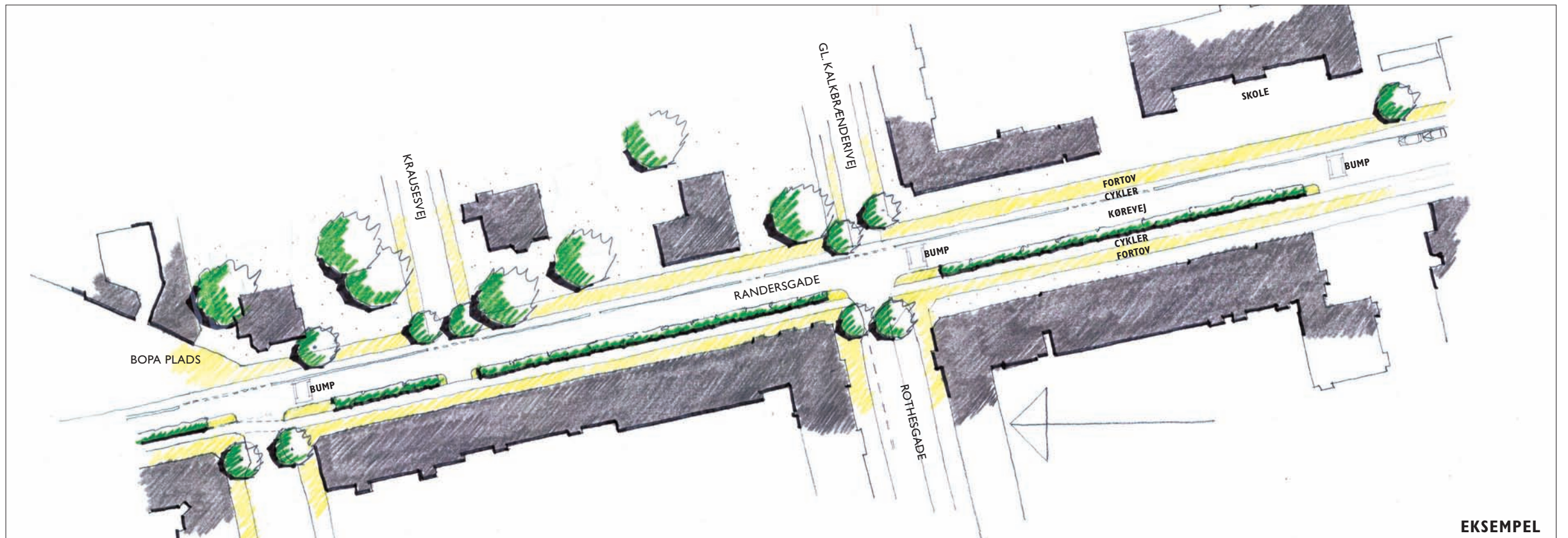
Gadens helhedsudtryk vil blive meget grønnere, mellem træerne er plads til ophold og biltrafikken vil dæmpes betydeligt.

Nedlæggelse af parkeringspladser muliggør forskønnelse af gaden ved punktvis fortovsudvidelser til træplantninger. Der kan samtidigt her indrettes supplerende cykelparkering.

Randersgade, eksempel 1.



EKSISTERENDE FORHOLD



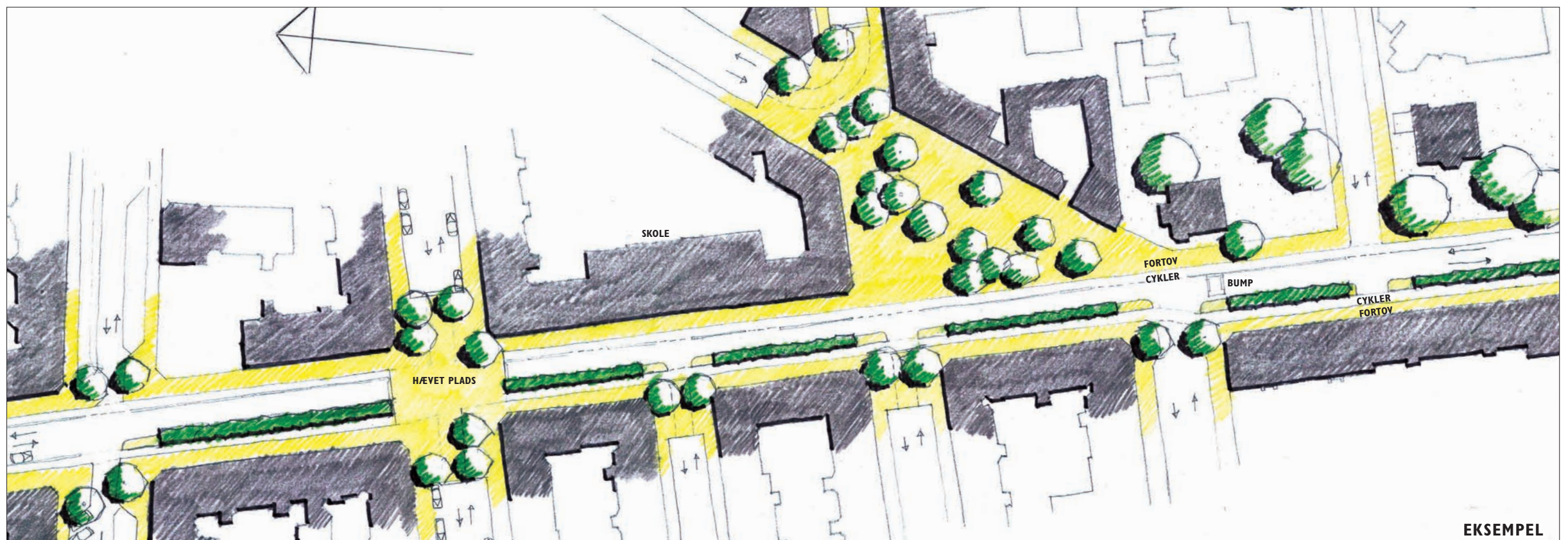
EKSEMPEL

Randersgade



Randersgade, eksempel 2.
Se tekst på side 24.

Randersgade, eksempel 2.



Ryesgade



FAKTA

P-pladser	155 stk
P-pladser, nedlægges	21 stk
Rest. P-pladser på gade	134 stk

Eksisterende forhold

Ryesgadekvarteret opstod i 1870'erne og gadernes navne hædrede militærpersoner fra krigen 1848-50. General Olaf Rye lagde navn til Ryesgade, som blev rammen om meget spekulationsbyggeri, som hurtigt udviklede sig til slum. Området er efterfølgende saneret og gadebilledet rummer nu flere gode bygninger.

Der er kun ganske få træer i gaderummet.

Eksempel

Etablering af underjordiske parkeringsanlæg i området vil kunne lette parkeringsbehovet i Ryesgade. Det er dog en meget folkerig gade, så en del parkeringspladser må fastholdes.

For at tilføre gaden større oplevelsesværdi og et grønt præg skabes et mere varieret gadeforløb end i dag.

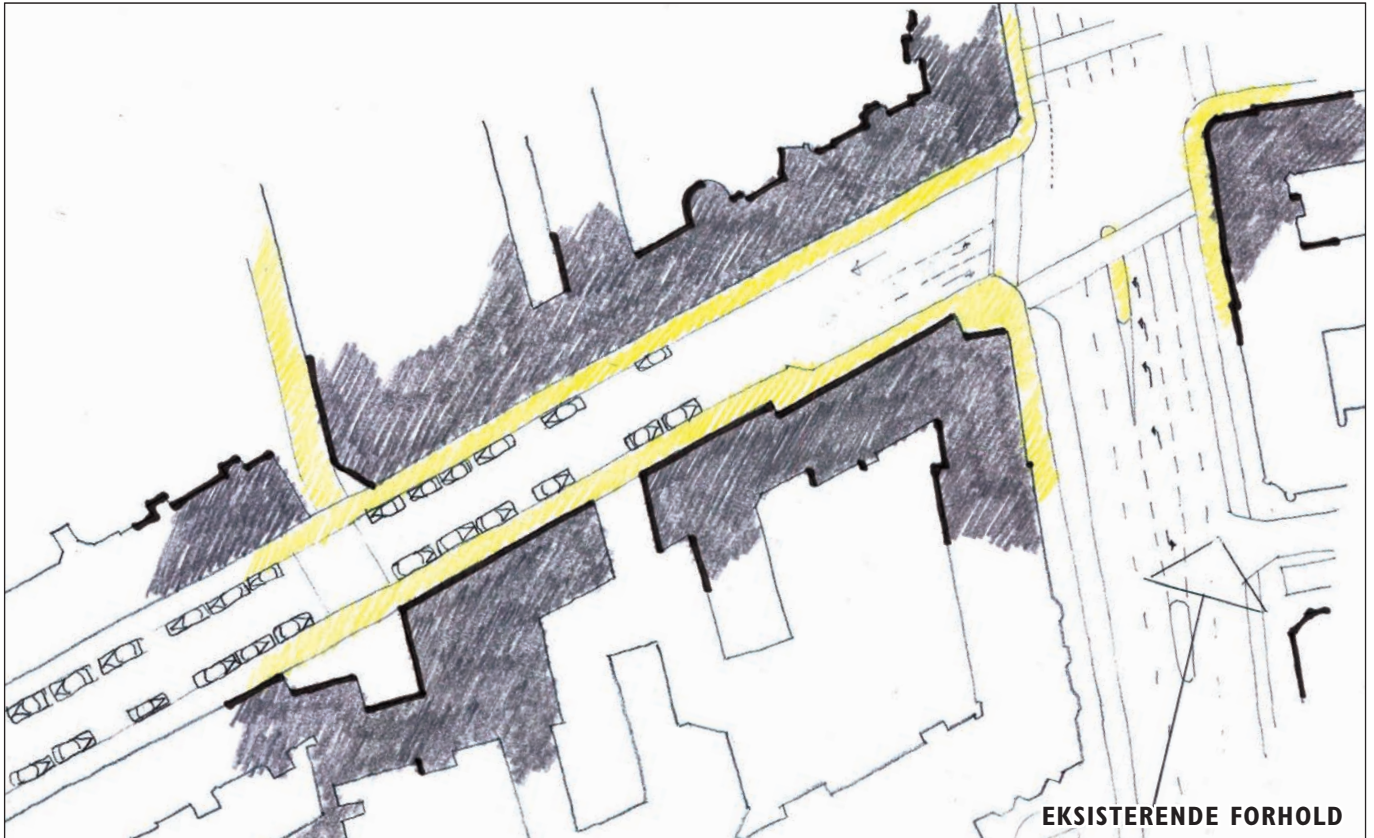
Den første strækning mod Østerbrogade udformes som en sivegade. Belægningen hæves og spændes ud fra facade til facade, så der opstår en slags pladسدannelse med sivemulighed for kørende trafik. Ved indkørslen føres fortov og cykelsti igennem og der plantes et par stammede træer. På selve pladsarealet plantes enkelte træer og der kan opstilles bænke og cykelstativer.

Ved sidegaderne mod Sortedam Dossering, Helgesensgade og Kroghsgade, hvor der er mulighed for lange kig mod søen foreslås det at udføre små pladser, der kan opbryde gadeforløbet og blive små grønne pausesteder med plads til træer og bænke. Pladserne gives en belægning, der adskiller sig fra den øvrige gadebelægning.

Passagen fra Trianglen kan tydeliggøres og indrettes mere grøn. Det synes dog ikke muligt at gennemføre en gangforbindelse helt til Søfronten.

Det monotone gadeforløb brydes ved etablering af små grønne pladسدannelser med træer og bænke.

Ryesgade, eksempel 1.

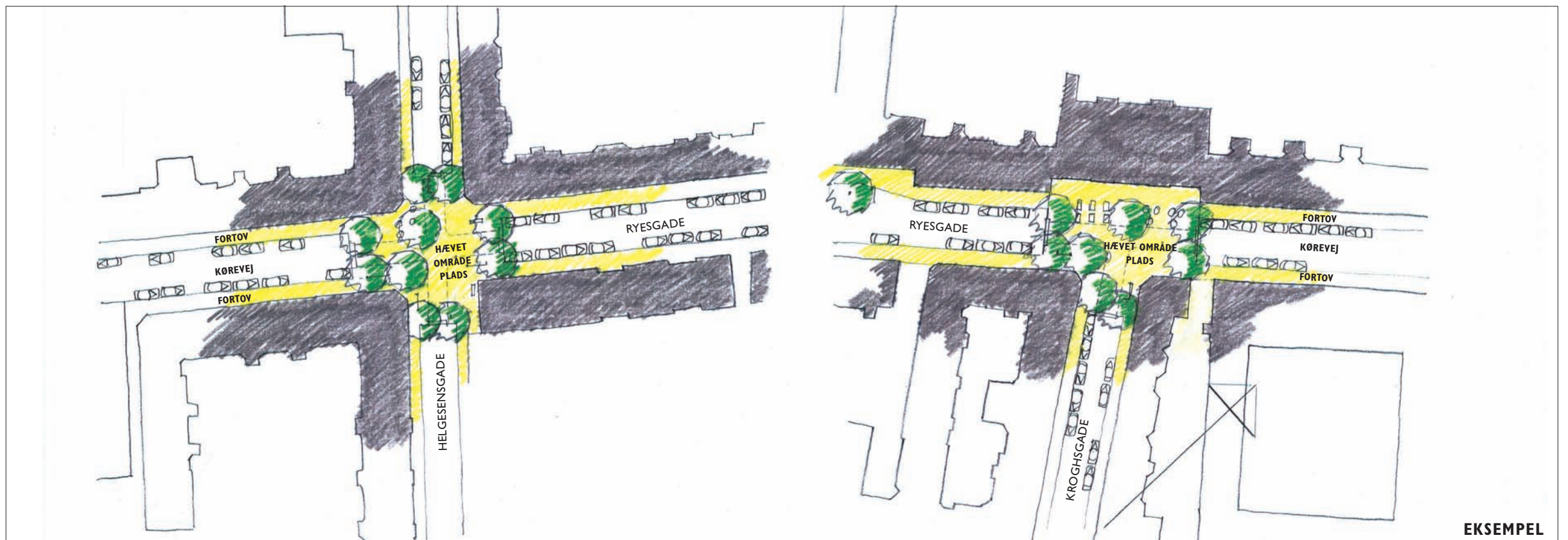
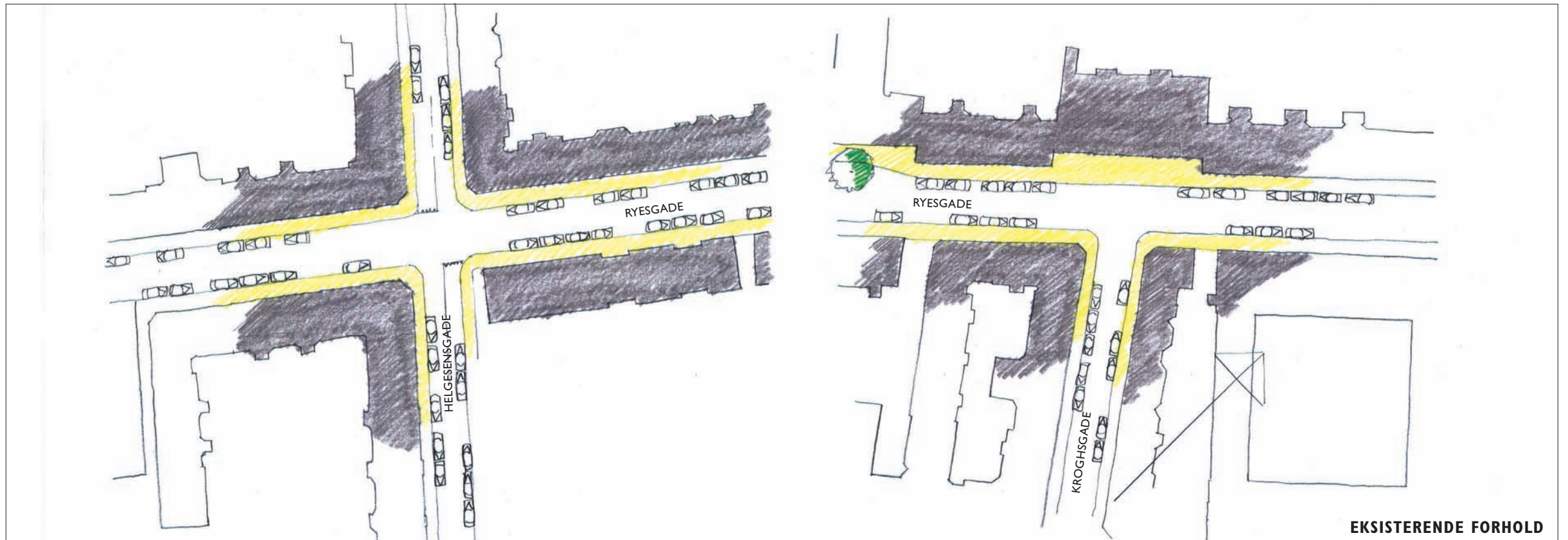


Ryesgade

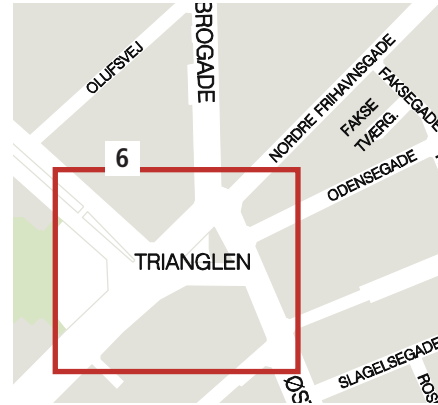


Ryesgade, eksempel 2 og 3
Se tekst på side 28.

Ryegade, eksempel 2 og 3.



Trianglen



FAKTA

P-pladser	0 stk
P-pladser, nedlægges	0 stk
Rest. P-pladser på gade	0 stk

Eksisterende forhold

Trianglen, som er Østerbros centrale plads, er væsentlig for at definere bydelen. Den opstod i forbindelse med anlæggelsen af Øster Allé i midten af 1700-tallet og fungerede længe som holdeplads for kapervogne, der kørte folk ud af byen om søndagen.

Dens karakteristiske ventesalsbygning "Suppeterrinen", som er tegnet af P.V. Jensen Klint, giver pladsen tyngde og midte og fungerer samtidig som en slags vartegn.

Ellers er pladsen i høj grad præget af den kørende trafik på grund af de tre store veje, der passerer her. De omliggende facader definerer vanskeligt et præcist rum, alene midten fremstår sammenhængende og med en vis pladskarakter.

Eksempel

For at skabe et klarere udtryk og en større plads, som indbyder til ophold, udvides pladsarealet på bekostning af vejbredden på Østerbrogade, som indsnævres.

Et større pladsareal betyder en mindre indsnævring af Østerbrogade samtidig med, at det sydlige spor fra Blegdamsvej mod Østerbrogade nedlægges som egentlig kørebane og indgår i pladsen. Dog fastholdes tilkørselsmuligheder til forretningerne samt køremuligheder for cykler i begge retninger.

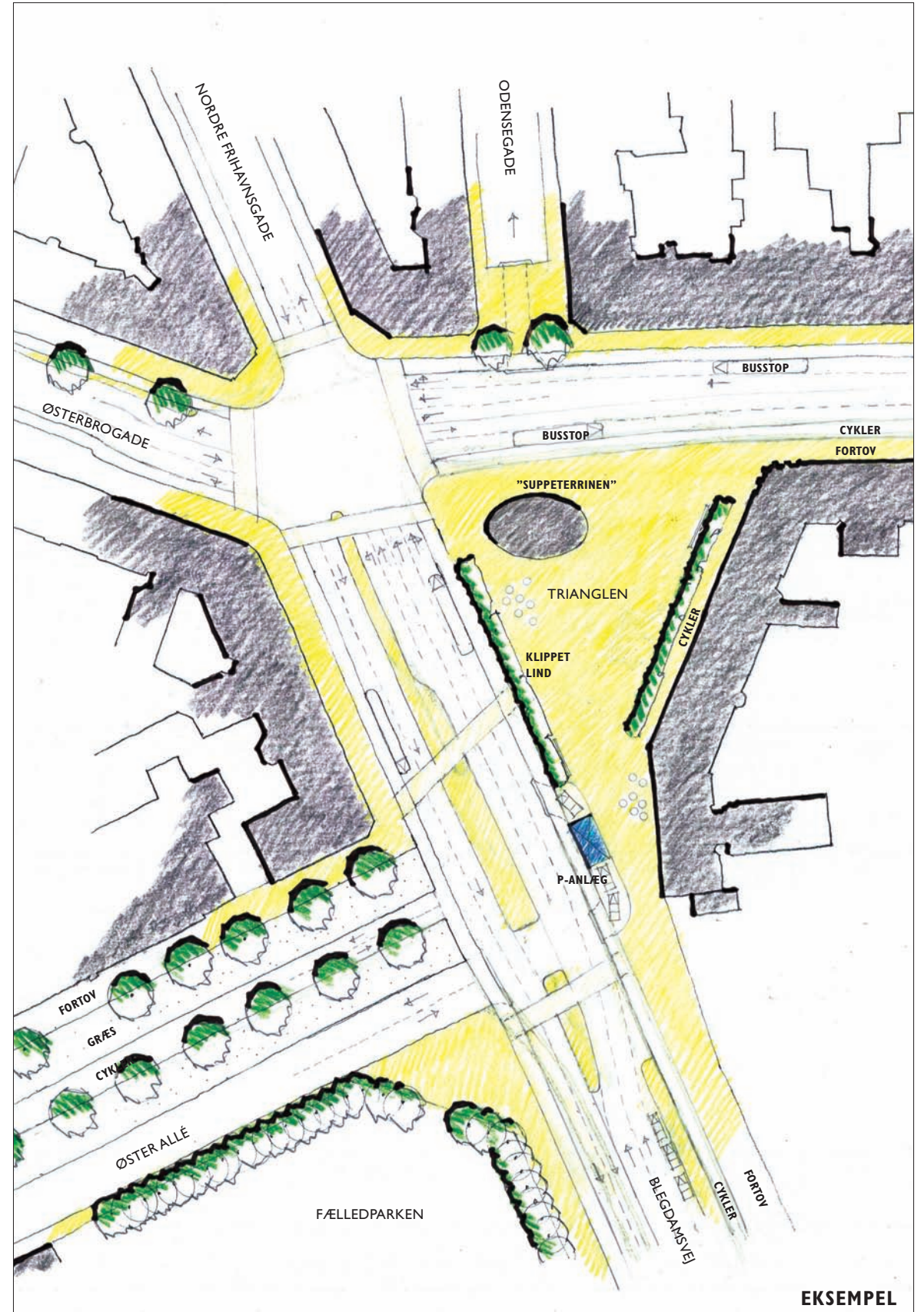
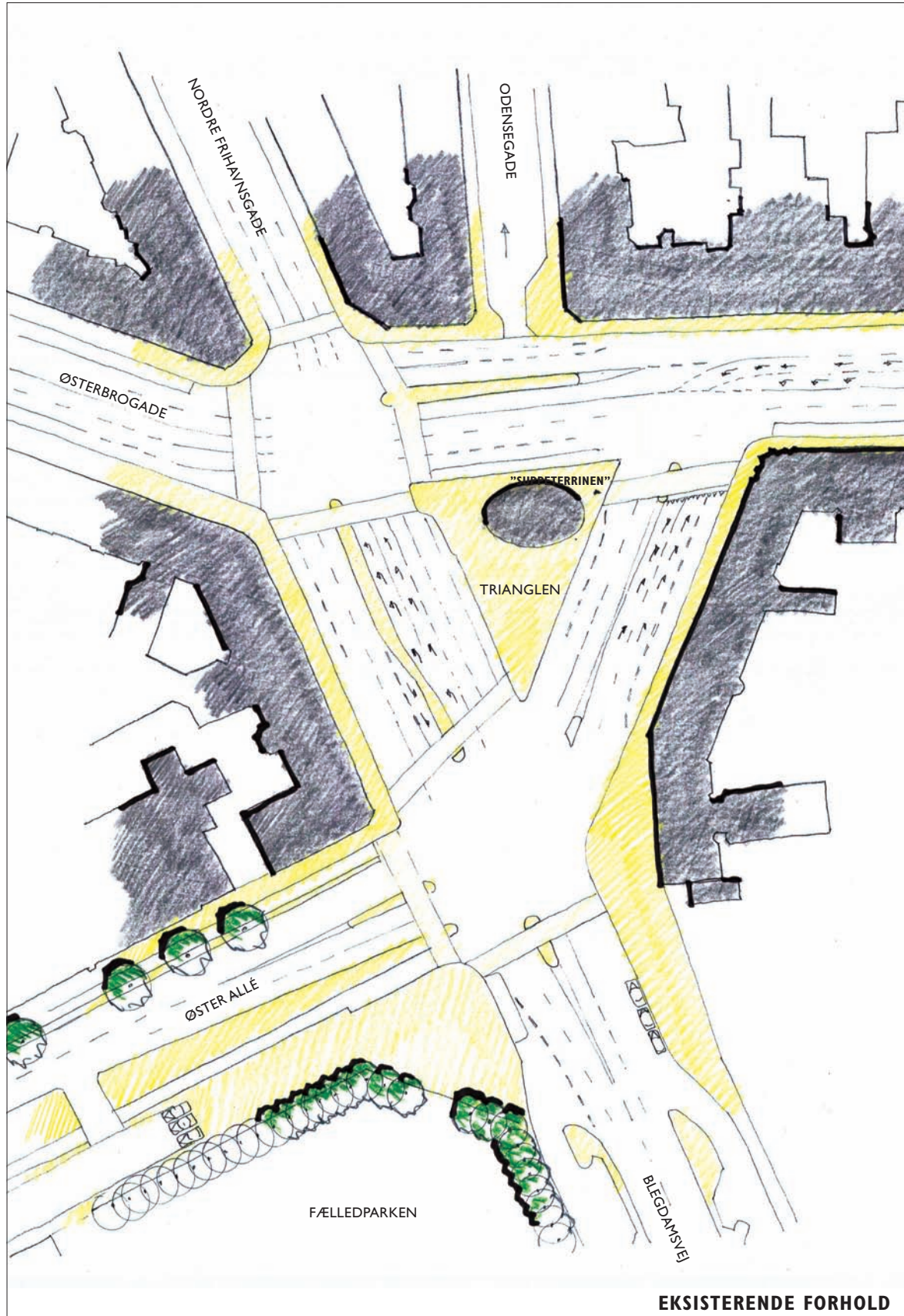
Man kan indarbejde et underjordisk parkeringsanlæg som vist på tegningen.

Busstoppestedet suppleres med busøer placeret parallelt med cykelsti og plads.

For at skabe intimitet og klare rumdannelser plantes rækker af klippede lind mod Blegdamsvej og langs nordfacaden. Mod Østerbrogade ligger pladsen åben og alene den ovale gamle bygning danner grænse mod den kørende trafik.

Pladsen kan udvides på bekostning af omliggende vejbredder. Herved styrkes fodgængerforholdene, opholdsmulighederne, cykelparkeringen samt aktiviteter, der kan skabe miljø og oplevelser.

Trianglen.



Aalborggade og Viborggade



FAKTA

P-pladser	128 stk
P-pladser, nedlægges	100 stk
Rest. P-pladser på gade	26 stk

Eksisterende forhold

Gaderne, som forbinder Østerbrogade og Randersgade, ligger som lange lige smalle gaderum med ensartede femetages boligblokke som gadens vægge. Aalborggade er den snævrreste med sine 12 meter, mens Viborggade er 16 meter bred og derfor opfattes lidt lysere.

Etablering af underjordiske parkeringsanlæg i området skaber mulighed for at fjerne et antal p-pladser i de to gader og dermed tilføre mulighed for aktiviteter i gaderne samt et grønt tiltag.

Eksempel – Aalborggade

For at skabe lidt opholdsmulighed i gaden som supplement til det smalle gårdanlæg foreslås det at ensrette gaden fra Randersgade mod Østerbrogade. Der udføres en rytmisk opdeling i parkeringsfelter og opholdsfelter udført som gennemgående fortovsbelægning, der spænder på tværs af gaderummet. Disse opholdsøer tilplantes med enkelte stammede træer.

I begge ender af gaden føres fortovet igennem, så bilister må krydse fortovet. Der plantes træer.

Eksempel – Viborggade

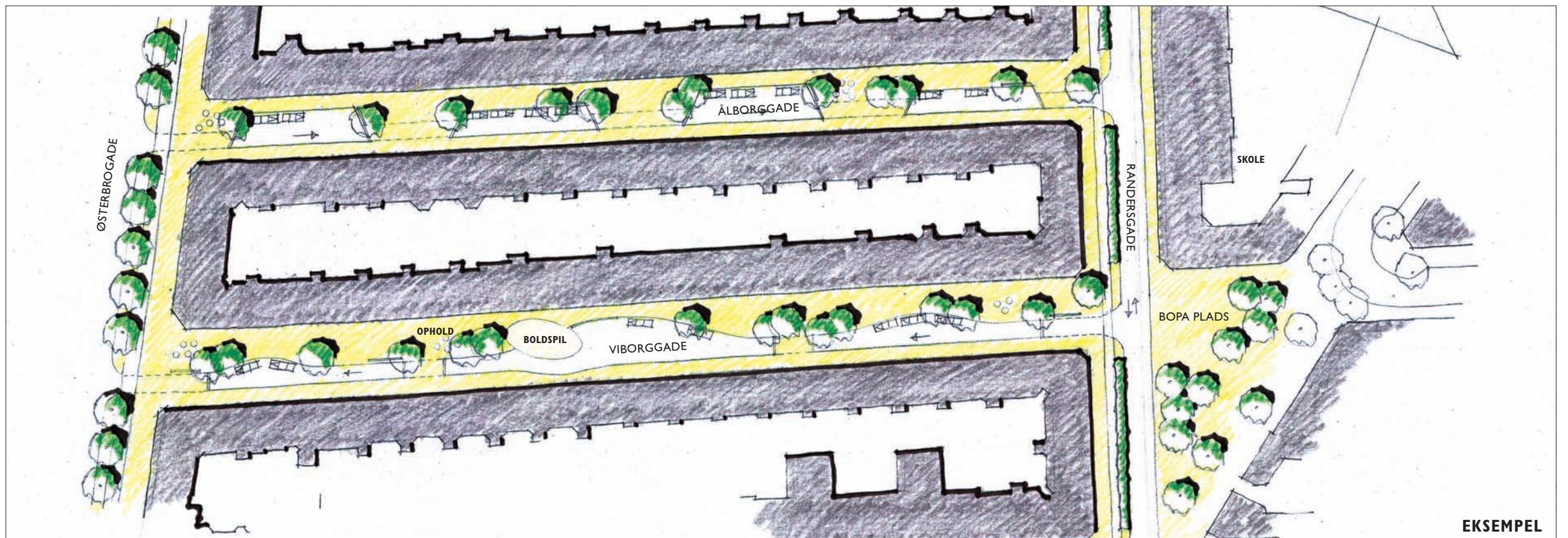
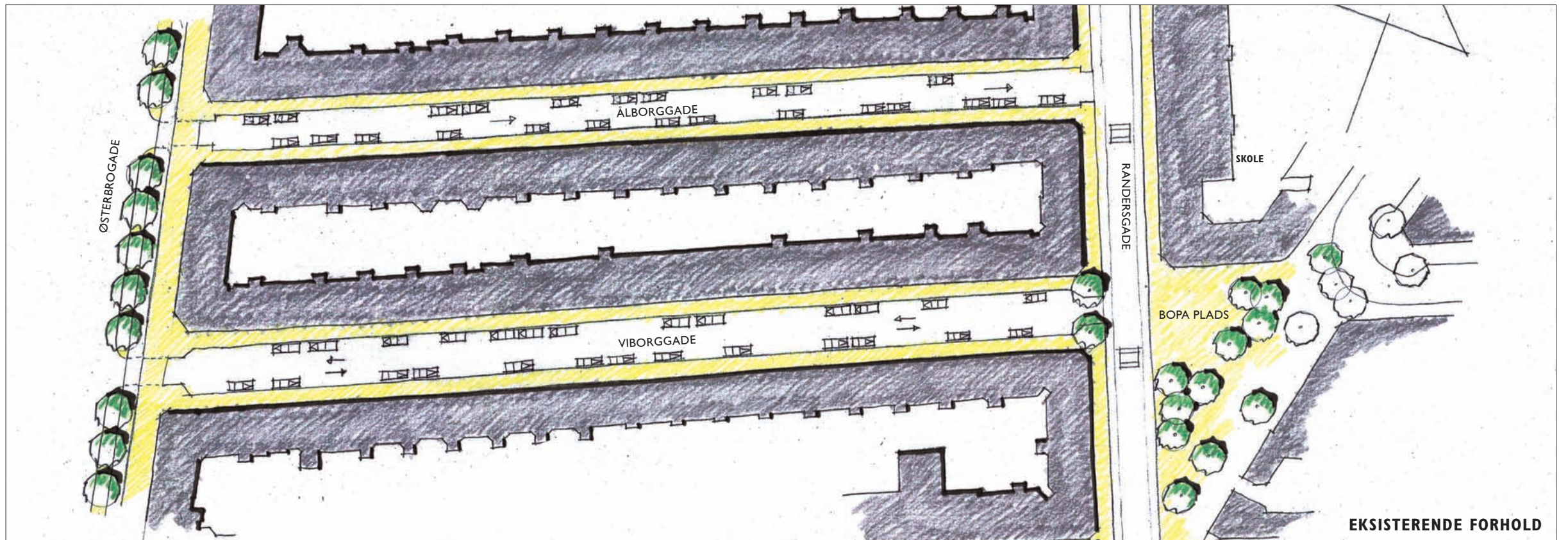
Gaden ensrettes fra Østerbrogade mod Randersgade.

Det vestvendte fortov gøres bredere evt. udført som en svunget form. På det brede fortov kan der blive plads til ophold og en mindre boldbane. Der plantes træer.

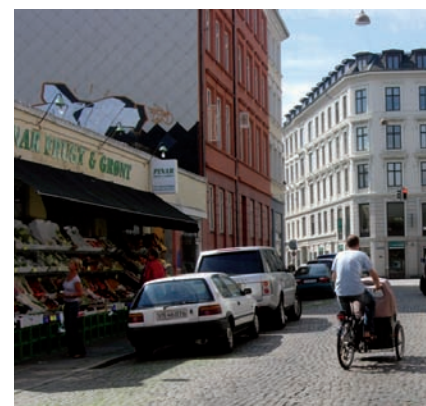
For at dæmpe trafikken i gaden spændes fortovet et par steder helt på tværs af gaden, så bilerne må sænke farten ved overkørsel. Mindre parkeringsfelter bevares. Mod nabogaderne føres fortovet igennem, og der plantes træer.

Mulighederne for ophold i gaderne styrkes ved udvidelser af fortovsarealet på bekostning af bilparkering. Etablering af underjordiske parkeringsanlæg i området vil muliggøre en fjernelse af parkeringspladser i gaderne.

Aalborggade og Viborggade.



Rosenvængets Allé



FAKTA

P-pladser	48 stk
P-pladser, nedlægges	26 stk
Rest. P-pladser på gade	22 stk

Eksisterende forhold

Gaden blev anlagt i årene efter 1857 som et fornemt villakvarter bygget på landstedet Rosendals jorder. Efterhånden blev mange af de store villaer afløst af høj etagebebyggelse og gaden mistede sit grønne villapræg.

Der er dog stadig store forskelle i gadens karakter. Strækningen fra Østerbrogade til og med Faksegade fremstår som en bred storbygade med 4 – 5 etages bygninger, mens den længere mod øst i højere grad fremstår med sit oprindelige udtryk med tilbagetrukne store villaer, gadebelægning af brosten og store haver.

Storbyens dynamik med trafik, forretninger og mange lyde er dominerende i Østerbrogadeenden og afløses af den rolige provinsstemning længere mod øst.

Eksempel

Etablering af underjordiske parkeringsanlæg i området muliggør en styrkelse af strøggaden, herunder forbedrede fodgængerforhold fra Østerbrogade til og med Faksegade. Man kan indarbejde et underjordisk parkeringsanlæg som vist på tegningen.

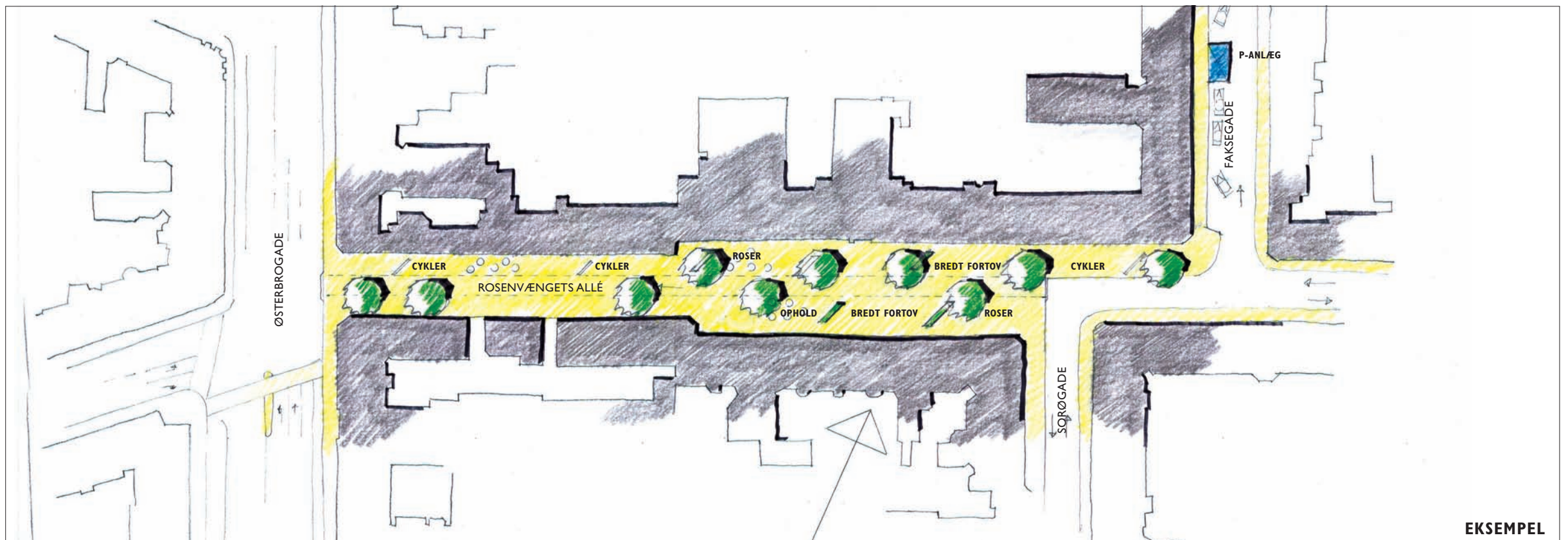
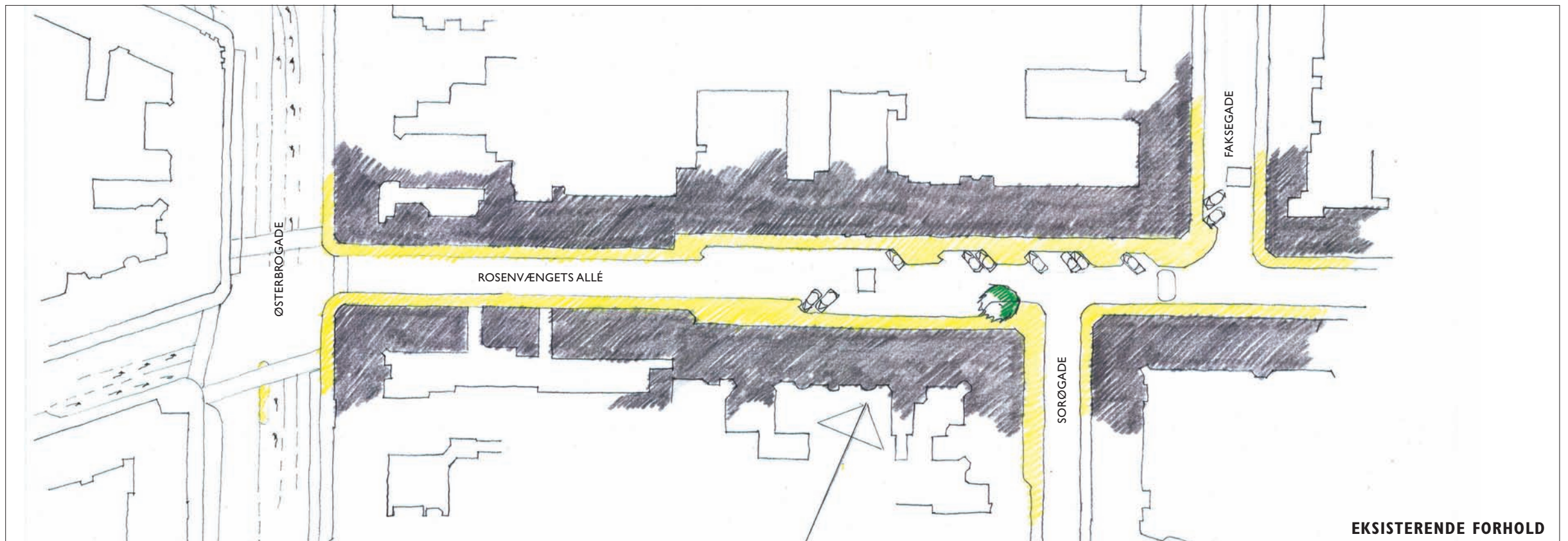
Hele området frem til Sorøgade udføres som en "strædeløsning", dvs. ensartet belægning fra facade til facade.

I retning mod Østerbrogade kan etableres ensrettet sivetrafik og dobbeltrettet cykelkørsel. Mulighed for parkering i gadens nordlige side og i hele gadeforløbet punktvis næropholdspladser samt cykelparkering kan også etableres.

Mod Østerbrogade plantes stammede træer i allé-rytme og på udvalgte steder i gadestrækningen plantes ligeledes stammede træer.

Der kan opstilles espaliervægge på fortovet, som tilplantes med klatreroser, så gadens navn aktualiseres.

Den spændende gadestrækning styrkes som strøggade med en sammenhængende belægning og med mulighed for ensrettet sivetrafik mod Østerbrogade og dobbeltrettet cykelkørsel.



Oplæg til dialog om byrumsforbedringer, Indre Østerbro

Teknik- og Miljøforvaltningen
Vej & Park, Parkeringssekretariatet
Njalsgade 13
2300 København S
Tlf.: 3366 3400
Email: vejpark@tmf.kk.dk
www.kk.dk/parkeringsprojektet

© Københavns Kommune, oktober 2006

Tekst: Niels Mansa, Lone Van Deurs, Byrumskontoret, Bobek Design
Grafisk design: Bobek Design
Illustrationer: MAPT, Bobek Design
Foto: Niels Mansa, Lone van Deurs, MAPT
Tegninger: Niels Mansa, Byrumskontoret



KØBENHAVNS KOMMUNE



Teknik- og Miljøforvaltningen
Vej & Park, Parkeringssekretariatet
Njalsgade 13
2300 København S
Tlf.: 3366 3400
Email: vejpark@tmf.kk.dk
www.kk.dk/parkeringsprojektet