

TRAFIK- OG BYRUMSPLAN FOR SPYDSPIDSEN

Dispositionsforslag - Schønherr Landskab 2007





INDLEDNING & BAGGRUND	Side 4
METODE & PROCES	Side 6
REGISTRERINGER & ANALYSER	Side 8
Generelt	
Belægninger	
Beplantning	
Belysning	
Byrumsinventar	
Parkering	
Offentlig transport	
PROBLEMER & POTENTIALER	Side 12
VISIONER & KONCEPT	Side 14
PLANFORSLAG & BESKRIVELSE	Side 18
Generelt	
Trafik	
Belægninger	
Beplantning	
Belysning	
Byrumsinventar	
LOKALE FOKUSOMRÅDER	Side 29
ØKONOMI & KØREPLAN	Side 38



Området Spydspidsen set fra luften





INDLEDNING & BAGGRUND

I sommeren 2006 tiltræder Schønherr Landskab som ekstern rådgiver for 'Områdefornyelse i Spydspidsen'. Opdraget er at udvikle et forslag til disponering af trafik- og byrum i området 'Spydspidsen' beliggende på Nørrebro i København - afgrænset geografisk af Jagtvej, Ågade og det tidligere baneterræn (Nørrebro Cykelrute), og opkaldt efter dets trekantede, spydspids-lignende form.

Baggrunden for områdefornyelsesprojektet er en samlet bevilling fra Socialministeriet og Københavns Kommune på i alt godt kr 21 mill., som gives under forudsætning af godkendelse af et program for projektets videre forløb.

Som første led i projektets udvikling er der, som forløber for nærværende dispositionsforslag, formuleret et program for områdefornyelsen, opstået som produkt af et samarbejde mellem en gruppe af engagerede borgere fra lokalområdet, repræsentanter fra Københavns Kommune, byfornyelsesselskabet SBS .

Det nærværende dispositionsforslag skal ses som det næste stadie i projektets udvikling.

Afsnittet Metode & Proces redegør for den valgte strategi for opgavens løsning, samt for den indtil nu forløbne proces, herunder omfanget og resultaterne af borgerinddragelse i opgaveløsningen.

Efterfølgende beskrives først de indledende øvelser, Registreringer & Analyser, som har til formål at give en god forståelse for områdets situation nu og i fremtiden.

I Problemer & Potentialer opsamles de væsentligste diskussionspunkter, som vi med dispositionsforslaget har søgt at fokusere på og pege på løsninger for.



Visioner & Koncept beskriver målene for planen, og redegør for projektets overordnede idé.

Planforslag & Beskrivelse er en detaljeret gennemgang af dispositionsplanen, opdelt i hovedtemaer.

Lokale fokusområder zoomer ind på steder i området, som opfattes som særlige, og som tænkes behandlet særskilt.

Endelig sluttet af med et opsamlende afsnit, Økonomi & Køreplan.

God læselyst!





METODE & PROCES

Hele projektudviklingen, dvs. analyse, skitsering og idéudvikling af dette dispositionsforslag er foregået i dialog med en gruppe engagerede borgere fra lokalområdet. Borgerinddragelsen har for dette projekt ikke kun været et krav, men i høj grad en nødvendighed; for hvem ved mere om området end de mennesker som bor og lever der til dagligt?

Vi har med projektet til Spydspidsen valgt en helt åben dialog, i princippet i høj grad en metode der har ligestillet lægfolk med fagfolk. Ved et indledende borgermøde udvalgte en gruppe interesserede lokale beboere til en projektgruppe, som efterfølgende er det forum der har diskuteret sig frem til skitserne til dispositionsforslaget.

Som det første møde i projektgruppen afholdtes en workshop – et startskud for den kreative del af projekteringen. Ved den lejlighed diskuteredes området ud fra fotos og egne observationer, og der blev taget hul på at få løst de væsentligste problemer samt at få udbygget og fastholdt de stedlige kvaliteter. Efterfølgende har der været afholdt 2 projektgruppemøder, og disse er blevet brugt til at indkredse den rigtige løsning på baggrund af oplæg fra Schønherr Landskab. Schønherr Landskabs rolle som rådgivere har derfor i høj grad været at vejlede, og at stille den faglige ekspertise til rådighed i de detaljerede diskussioner gruppen har ført undervejs.

Set i retrospekt har processen været særdeles tidskrævende, men i høj grad givtig for alle involverede. Der er på møderne udført et stort og fokuseret stykke arbejde, og resultatet er et planforslag der i meget høj grad er et produkt af projektgruppens krav, behov og ønsker til udearealerne i fremtidens Spydspidsen.

Sideløbende med møderne i projektgruppen er projektet blevet fremlagt for og diskuteret med forskellige repræsentanter fra en række kontorer under Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune. Input fra kommunens fagfolk er i videst muligt omfang søgt indarbejdet i projektet.



Skalamodellen blev brugt flittigt i diskussionerne af forskellige muligheder

Der er sideløbende med projekteringen ligeledes påbegyndt et koordinerende arbejde med øvrige arbejdsgrupper under Københavns Kommune, både vedrørende naboprojektet Nørrebro Cykelrute, men også i forbindelse med planlægningen af en evt. ny Metrostation på pladsen foran Landsarkivet.

Under hele forløbet har projektkontoret i Florsgade 5, fungeret både som base for projektgruppens arbejde og jævnlige møder, men også som udstillingslokale for projektet som helhed. Der er mulighed for også i projektets næste faser, at anvende kontoret som omdrejningspunkt og rum for det gode lokale engagement.



I mindre arbejdsgrupper diskuteres forskellige temaer; trafik, parkeringsforhold, materialevalg osv.



REGISTRERINGER & ANALYSER

Ved opstart af planlægningsopgaven er foretaget en grundig registrering af opgaveområdet. Dette er sket primært ved gåture og en omfattende fotoregistrering af de eksisterende forhold, men også ved undersøgelse af områdets historie og mulige fremtidsscenerier.

Det har været væsentligt, at få oplevet og undersøgt stedet inden den videre skitseringsproces med inddragelse af borgergrupper og andre interessenter gik rigtigt i gang.

Denne tilgang er valgt for at forsøge at opsnappe et ægte og ufiltreret indtryk af områdets betingelser og muligheder, og for dernæst at kunne sammenligne egne førstehåndsindtryk med de input der er kommet fra beboere og andre om området.

På denne måde har vi tilstræbt at opnå et så nuanceret billede af opgavens betingelser som muligt.

Det viser sig, at der i høj grad er sammenfald mellem de væsentligste konklusioner på forarbejdet, og på de emner som beboere og andre planlæggere peger på som vigtige, både i det foregående program og i løbet af den fælles skitseringsproces, der har dannet grundlag for dette dispositionsforslag.

Området har i dag nogle udmærkede forudsætninger for at være et dejligt sted at bo og leve, og med dette projekt og andre udefra kommende tiltag bliver det med stor sikkerhed kun bedre. Der er dog samtidig nogle ulemper og gener for beboerne i området i dag - nogle kan vi med dette projekt gøre noget ved, andre må i nogen grad blot tåles som en naturlig følge af det at bo i en stor by i stadig udvikling.



Belæggningerne i Hjort Lorentzensgade er slidte, og mange gentagne reparationer præger overfladen. Cykler er der mange af, og de parkeres gerne i nærheden af indgangene.

GENERELT

Området Spydspidsen dækker ca. 4 ha., og afgrænses på to sider af større veje, Ågade og Jagtvej, og mod øst af det tidligere godsbaneterræn, der for tiden undergår forvandling til grøn cykelrute.

Bygningsmassen udgøres i overvejende grad af de velkendte københavnske boligkarréer i 4 etager, alle opført omkring begyndelsen af 1900-tallet.

En væsentlig undtagelse herfra er bygningerne som udgør Landsarkivet for Sjælland og Bornholm. Den nordlige fløj er tegnet af Martin Nyrop og opført i 1893, det sydlige magasin og den lave forbindelse mellem de to arkivbygninger er tegnet af Nils Koppel og opført i 1966.

De to arkivbygninger er begge arkitektonisk interessante, mens den lave pavillon-bygning der forbinder dem ikke har samme kvalitet.

Flere af bygningerne i boligkarréerne er også flotte eksempler på datidens arkitektur, særligt er det tydeligt at visse af hjørnebygningerne har fået ekstra opmærksomhed.

Flere steder er boligbebyggelserne oprindeligt indrettet med erhvervslokaler i stueetagen - idag er disse de fleste steder konverteret til boliger.

Gaderne i kvarteret har navne efter sønderjyske politikere fra starten af forrige århundrede. I forbindelse med implementering af den nyeste parkeringsstrategi overgår alle veje i kvarteret til kommunale veje.

Alle karréerne har hvert deres fælles gårdanlæg af nyere dato. Disse er desværre ikke særligt store, og

derfor savnes i nogen grad bolignære rekreative grønne områder.

Pladsen foran Landsarkivet, tegnet af Edith & Ole Nørgaard, savner desværre belysning, og dette gør at stedet ofte opleves dunkelt og lidt utrygt.

BELÆGNINGER

Generelt er belægningsoverflader slidte eller ujævne, og de bærer præg af manglende vedligeholdelse. På Laurids Skaus Gade og Florsgade, som allerede er kommunale veje, har man renoveret fortovsarealerne og belagt dem med den kombination af granitchaussésten og fortovsfliser som i daglig tale kaldes københavnerfortov.

BEPLANTNING

Områdets beplantning består af gadetræer af forskellige arter i varierende tilstand. Enkelte træer er sunde og har samtidig en placering og betydning for gaderummet som gør, at de bør søges bevaret. Mange af træerne er dog modne for udskiftning, primært som følge af en kombination af uegnet artsvalg og manglende pleje.

BELYSNING

Belysningen er en kombination af wirehængte københavner-armaturer og forskellige private væghængte armaturer ved indgange. Dette giver en neutral og tilstrækkelig oplysning af både gade- og fortovsarealer.

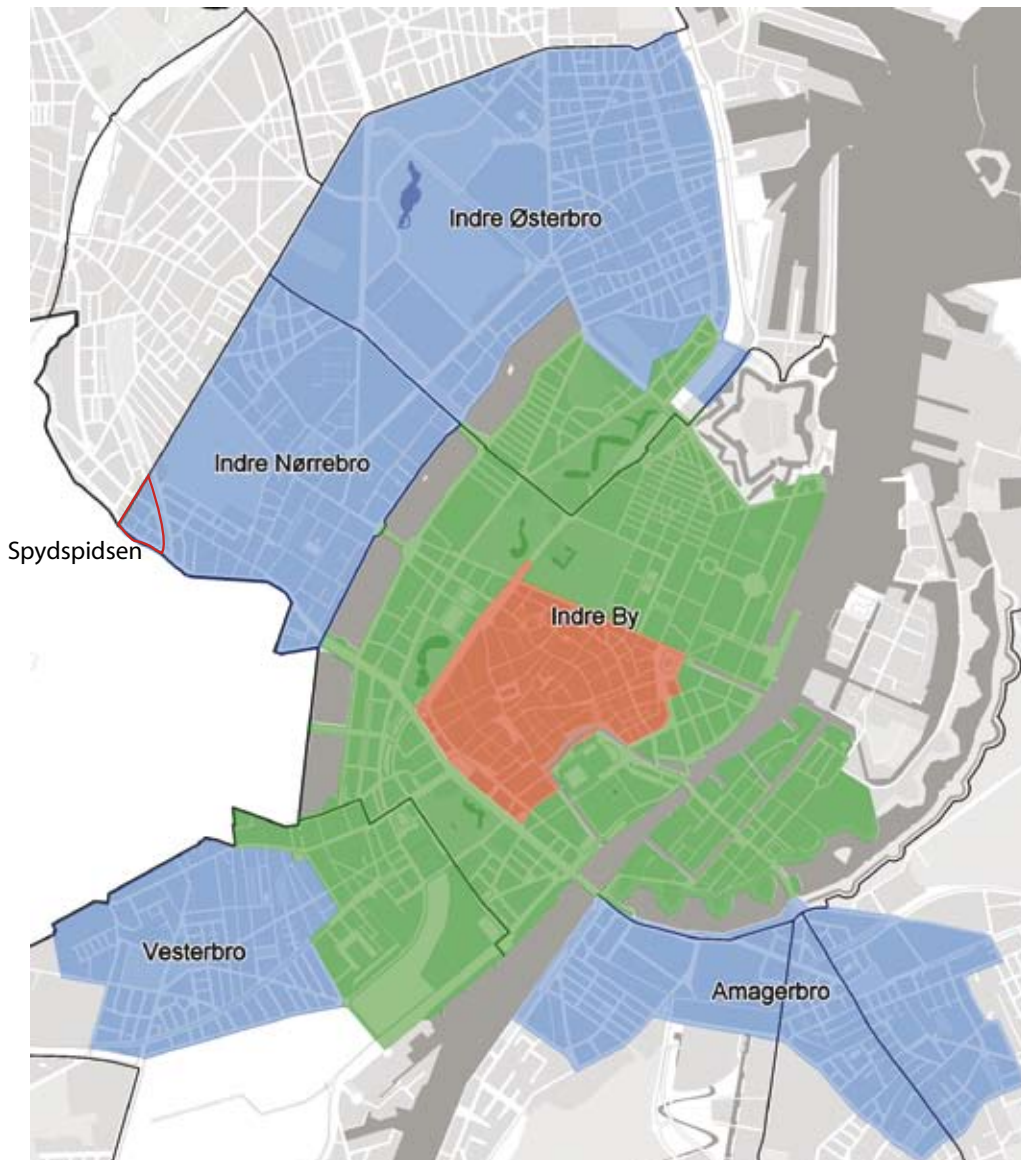
BYRUMSINVENTAR

Byrumsinventar er kun til stede i sparsomt omfang. Der er opsat et par bænke på hjørnet af Florsgade og Laurids Skaus Gade, og nogle steder markeres port-indkørsler med store sten eller plantekummer i beton. Der er ingen synlig sammenhæng i inventarvalget, og især cyklisterne savner tydeligvis stativer til parkering.



Ovenfor ses Martin Nyrops magasin fra 1893, og nedenfor er vist et facadeudsnit af Nils Koppels magasin fra 1966.





De forskellige takstzoner for parkering i København.
Kilde: www.parkering.kk.dk

PARKERING

I 2006-2007 bliver der gradvist indført betalingsparkering i Københavns indre brokvarterer (Blå Zone). Betalingsordningen træder i kraft i takt med at der kommer billetautomater op i de pågældende bydele. Som det fremgår ovenfor, kommer Spydspidsen netop med i ordningen.

For at forbedre parkeringsforholdene og bymiljøet i Københavns indre brokvarterer bliver der fra 2008-2014 bygget en række moderne P-anlæg, der skal sikre beboere og handlende i de nævnte bydele nem adgang til en P-plads. I løbet af to år vil der være etableret 1.000 nye parkeringspladser.

P-anlæggene kommer til at ligge, så det bliver nemt at komme af med bilen for beboerne i de områder, hvor

P-problemerne er størst. Derfor bliver der tale om forholdsvis mange mindre P-anlæg med plads til 40-100 biler hver. Tilsammen vil de nye P-anlæg rumme plads til 4.000 biler.

Sigtet med P-strategien er samtidig at omskabe de frigjorte arealer til nye, rekreative formål til glæde for de lokale beboere og livet i byen.

Det nærmeste automatiske p-anlæg er planlagt anlagt ved Hans Tavsens Park, i en afstand som desværre må betragtes at være lidt for langt fra Spydspidsen til at være interessant som alternativ til overfladeparkeringen i nærområdet. Betalingsordningen må til gengæld forventes at resultere i en begrænsning af udefra kommende parkerende i Spydspidsen.

OFFENTLIG TRANSPORT

Planerne om en city-ring, som et nyt skud på Metro-systemet, opererer med anlægget af en nedgravet station ved Landsarkivet. Det forventede passagerantal pr. døgn fremgår af nedstående illustration, som samtidig fortæller, at langt den overvejende del af passagererne forventes at komme til og fra stationen til fods eller på cykel.

Såfremt disse planer bliver til virkelighed - hvad der er meget stor sandsynlighed for - har det nogle konsekvenser for livet i Spydspidsen. Et stort antal mennesker vil hver dag strømme til og fra området, og sætte deres præg (og deres cykler) på det. Der er en risiko for at dette præg bliver negativt, især hvis ikke planlægningen af stationens nærarealer tager højde for antallet af brugere og deres behov. Omvendt kan det større antal besøgende vise sig at skabe nye muligheder for det lokale forretningsliv.

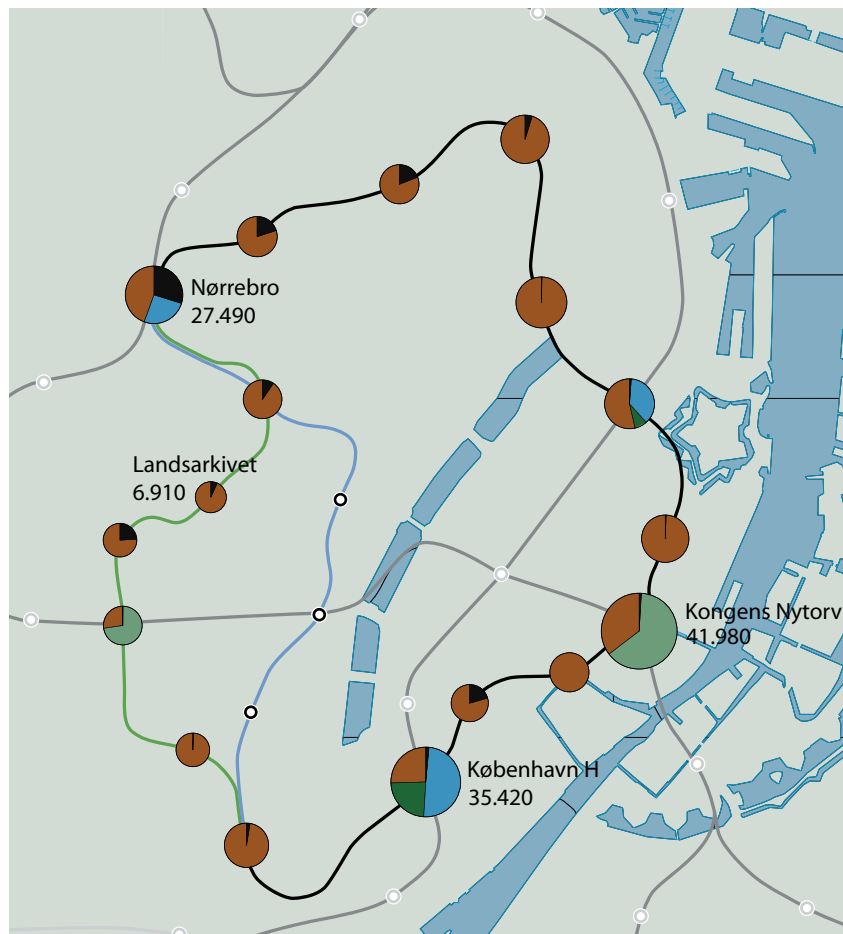
Under alle omstændigheder betyder anlægget af en ny Metro-station, at også pladsen foran Landsarkivet vil blive taget under behandling.

Den eksisterende offentlige transport i lokalområdet udgøres af forskellige buslinier. Busserne 12, 18, 66, 67, 68, 69 og 250S kører forbi (på Ågade eller Jagtvej) eller igennem Spydspidsen (ad Rantzausgade).

I dagtimerne svarer det til knap 30 busafgange i timen, om aftenen 15 afgange i timen, i hver retning. I alt er der ca. 750 daglige busafgange fra stoppesteder ved/i Spydspidsen.

Med til anlægget af første etape af Nørrebro Cykelrute på det gamle jernbaneareal mellem Rantzausgade og Ågade hører også etableringen af en mekanisk bussluse, dér hvor Rantzausgade krydser parken/cykelruten. Slusen bliver kun passabel for busser og udrykningskøretøjer, og der vil således blive sat en effektiv stopper for privatbilister, der på trods af forbudet i dag smutter igennem.

Med Cykelrute-projektets første etape følger også en lukning af Laurids Skaus Gade ved Ågade. Dette sker for at fjerne problemet med de mange bilister, som i dag vælger at skyde genvej gennem området.



Ruteføring på Metroens planlagte city-ring. Den grønne streng, 'Frederiksberg-alternativet', er det mest sandsynlige valg. Kilde: www.m.dk

- Bus
- S-tog
- Re-tog
- Øvrige Metro
- Gang, cykel mm





PROBLEMER & POTENTIALER

Gennem de indledende analyser og med arbejdet i projektgruppen er en lang række problemstillinger blevet vendt.

På projektgruppemøderne er der brugt meget tid på at diskutere den nuværende situation for områdets bilejere. Særligt parkeringsforhold, -organisering og antal pladser har fået meget opmærksomhed.

Det står klart, at der er behov for et bedre og klarere princip for bilparkering i området. Antallet af parkeringspladser må efter indførelse af betalingsordningen forventes at passe bedre til behovet end i dag.

Det søges i dispositionsplanen at bevare så mange pladser som muligt, dog under den forudsætning, at opprioritering af udeopholdsmuligheder vil koste et begrænset antal pladser.

Bydelen er i dag generet af bilister som ikke overholder hastighedsbegrænsningerne. Især beboere på Laurids Skaus Gade er ofre for en omfattende genvejs-trafik, genereret af bilister som vil undgå højresvingeskøen ved krydset Ågade/Jagtvej. Ved og gennem busslusen

på Rantzausgade køres også så hurtigt, at det føles generende.

Udover den ekstra trafik og medfølgende støj disse forhold giver, er det også med til at gøre ophold i gaderummene utrygt.

Med dispositionsplanen skal disse problemer minimeres, ved hjælp af vejlukninger, indsnævring af vejbaner samt énsretninger.

Beboere med bolig ved Ågade er generet af støj- og luftforurening. Der har ved projektgruppemøder været diskuteret forskellige mulige metoder til afhjælpning af disse problemer. Forskellige former for klimaskærme, med eller uden beplantning, har været vendt. De fysiske forhold, den korte afstand fra facade til kørebane, gør det imidlertid meget svært at finde plads til afskærmninger i terræn, uden samtidig at få skabt en ubehagelig tunneleffekt. Alternativt kan etableres klimaskærme på facaderne - en løsning der dog skal gennemtænkes grundigt, da den medfører store ændringer af facadeudtrykket og dermed hele oplevelsen af bygningerne. 3-lags glas i alle vinduer er en yderligere mulighed for at reducere støjen. Endelig kunne man forestille sig, at man med midlerne



De brede gader i området kan rumme mange funktioner, hvis de blot organiseres fornuftigt.

i dette projekt kunne medfinansiere en omlægning af belægningsoverflader på Ågade. Der findes i dag asfalttyper, som reducerer dækstøj betydeligt. Disse er dog bekostelige at vedligeholde, så en sådan løsning vil også kræve et forhøjet driftsbudget.

Mange borgere i Spydspidsen er cyklister. Dette faktum præger i høj grad oplevelsen af gaderummene, idet der står cykler overalt. I dispositionsforslaget angives principper for placering af et antal cykelstativer i gaderummene - der vil dog kun være tale om et tilskud til de allerede etablerede cykelparkeringer i baggårde og kældre.

Helhedsindtrykket af udearealerne i Spydspidsen er præget af slidte belægningsflader, en broget beplantning samt de mange, mere eller mindre tilfældigt parkerede, cykler og biler. Med nærværende dispositionsplan beskrives nogle klare principper for en reorganisering, opgradering og fornyelse af området.

Gadeprofilerne i Spydspidsen er relativt brede, og der er derfor gode muligheder for at finde plads til både nogle behagelige nærzoner omkring boligerne inklusive

beplantninger og byrumsinventar, og samtidig have tilstrækkelig plads til parkering.

Med tilblivelsen af Nørrebro Cykelrute får bydelen en ny park som nabo. Denne vil blive et tiltrængt supplement til de intensivt brugte gårdanlæg. Parken vil skabe rammerne for leg og ophold i større skala. Samtidig forbedres udsigten ganske betydelig for en stor del af bydelens borgere, og de dele af bebyggelsen som vender ud mod parken vil blive mere attraktive.

En Metrostation under pladsen foran Landsarkivet har stort potentiale som dynamo for udvikling i hele lokalområdet. Først og fremmest giver anlægget af stationen en god anledning til at forbedre arealerne omkring Landsarkivet. En ny og mere brugervenlig ramme omkring de to markante arkivbygninger skal være målet.

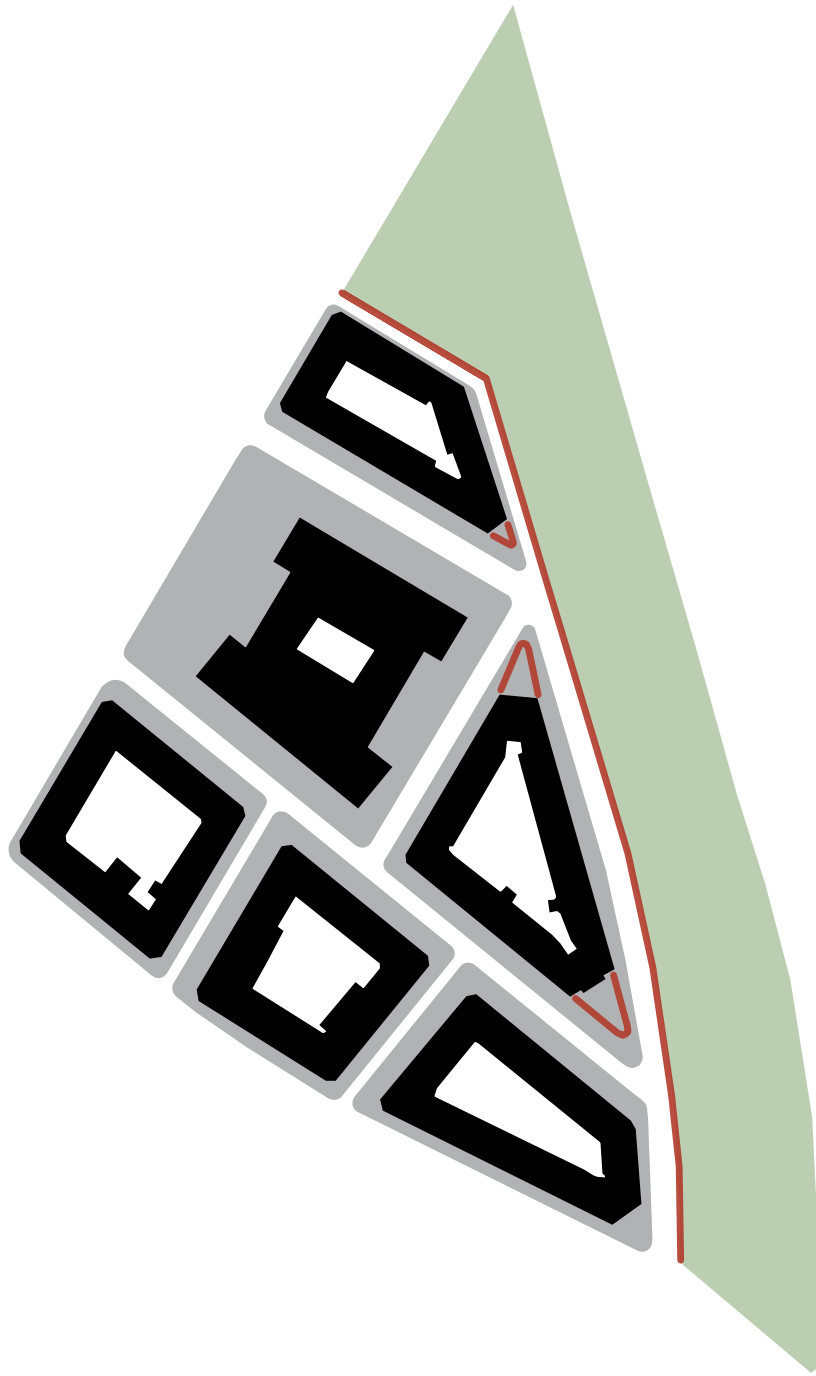
På Kalvebod Brygge projekteres i øjeblikket et nyt Rigsarkiv. På længere sigt er det tanken, at alle Statens Arkiver skal samles her - og dermed byder sig nye og spændende muligheder for udnyttelse af bygningerne på Jagtvej.






Pladsen omkring Landsarkivet er ujævn og utilstrækkeligt vedligeholdt.



Fine hjørnebygninger giver særlig kvalitet til området.



-  Områdets struktur
-  Lokalt fokusområde
-  Fremtidig park, grøn cykelrute

VISIONER & KONCEPT

Spydspidsen skal først og fremmest være et dejligt sted at bo. Planløsningen er derfor primært disponeret til områdets beboere, i anden række kommer lokale erhvervsdrivende og udefra kommende besøgende.

En ny park og grøn cykelrute, samt planerne om en metrostation ved Landsarkivets forplads, vil ændre områdets status og synlighed ganske betydeligt. Det er derfor nødvendigt med et planmæssigt greb, der på én gang kan skabe en stærk identitet, og finde sin plads mellem metrostation og park.

Der skal skabes bolignære udearealer af høj kvalitet, med plads til lokale aktiviteter. Samtidig skal området kunne rumme muligheder og være interessant for de som kommer til og fra med metro eller kører forbi ad cykelruten.

Hjørnerne på Laurids Skaus Gade mod den nye park og selve grænsen mellem bydel og park er vigtige, de skal gives ekstra opmærksomhed og blive til særlige steder i lokalområdet.

Pladsen ved metrostationen har potentiale som fremtidigt kulturcenter. En udflytning af Landsarkivet vil give mulighed for at skabe en sammenhængende plads med nye funktioner i de gamle magasinbygninger. Samtidig kan etableres et nedgravet p-hus, centralt placeret i forhold til stationen og resten af bydelen.

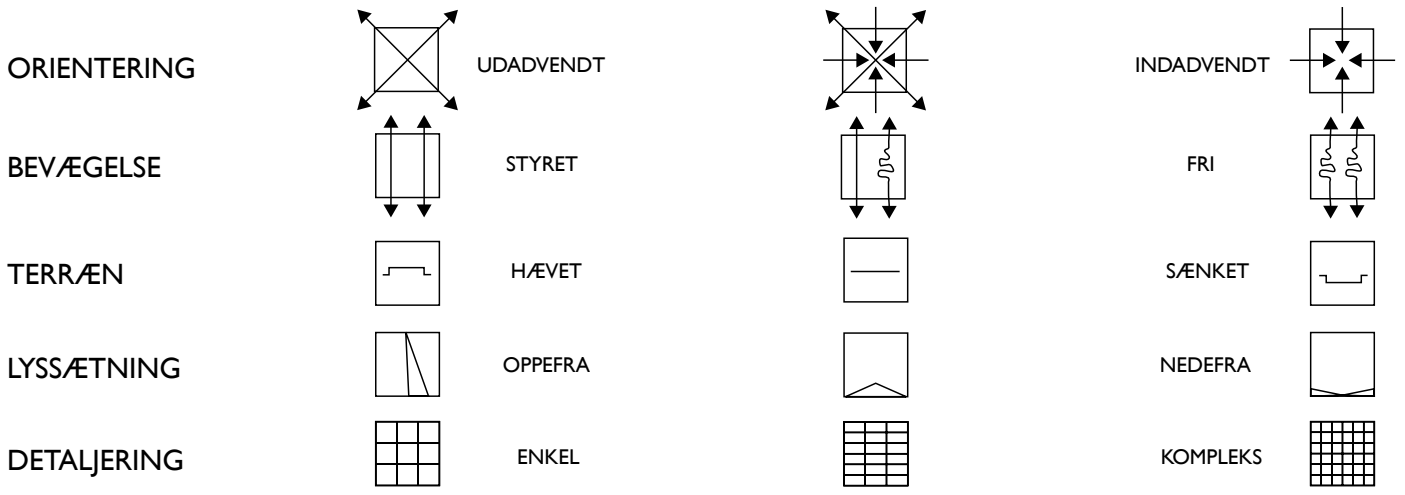
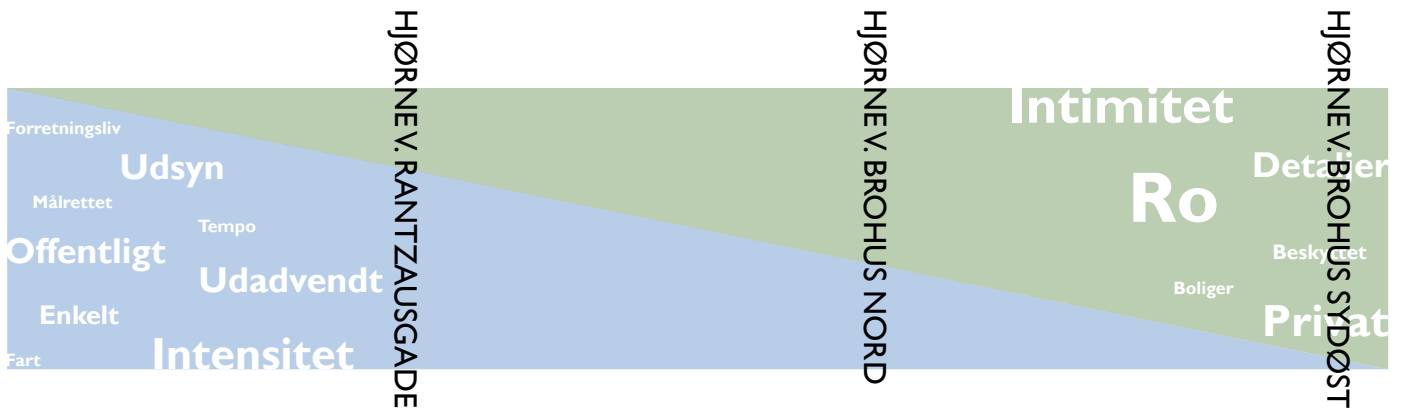
Omkring boligkarréerne etableres veldefinerede flader af énsartede belægninger af god kvalitet. Klare og konsekvente principper for valg og placering af beplantning, belysning og byrumsinventar skaber en sammenhæng i lokalområdet.

Hastigheden på biltrafik dæmpes ved at indsnævre vejbanerne til et minimum. Genvejstrafik via Laurids Skaus Gade standses ved at lukke vejen ved Ågade. De mindre veje mod Ågade og Jagtvej énrettes og indsnævres til én vejbane. Biladgangen til området begrænses til indkørsel enten fra Rantzausgade eller Hjort Lorentzens Gade. Alle gader gives nye belægningsoverflader.

Der etableres lokale pladser på hjørnerne mod den nye park. Disse gives individuelle udformninger og tilegnes forskellige funktioner. Grænsen mellem bydel og park artikuleres i et selvstændigt arkitektonisk element - en lav mur.

Pladsen omkring Landsarkivet styrkes med en formmæssig opstramning og tilføjelse af midlertidige tiltag, som det første skridt mod etableringen af en sammenhængende plads.





LOKALE FOKUSOMRÅDER

De særlige steder, udpeget som fokusområder, tænkes behandlet forskelligt:

Det nordligste hjørne opfattes som et sted, der i fremtiden vil blive præget af den passerende trafik, til og fra den nye metrostation. Samtidig vil hjørnet ligge som en del af en strækning, der ses som et stort potentiale for det lokale butiksliv.

Disse præg oversættes til formgivning: Stedet som et udadvendt orienteret, svagt hævet areal, med en enkel belægning og belysning fra oven.

Det mellemste hjørne, udfør den nordlige ende af Brohus, opfattes som et sted, der vil blive set af mange passerende trafikanter, og som derfor kan bruges til at udstille bydelens kvaliteter. Hjørnet er samtidig porten til bydelen.

Dette potentiale udnyttes ved bearbejde og udsmykke fladen, så den både ser flot ud og samtidig indbyder til nærstudie. Et sted, der kan vise bydelens bedste sider, og være områdets særlige smykke.

Det sydligste hjørne, udfor det sydøstlige hjørne af Brohus, opfattes som et roligt og mere tilbagetrukket sted. Stedet har potentiale som bydelen egen plads, et sted for de lokale beboere.

Det tænkes indarbejdet i formgivningen, gennem at etablere et lettere sænket areal, der i sit udtryk og sin detaljering inviterer til ophold og fordybelse.



Grænsen mellem bydel og park opfattes som et særligt potentiale, en mulighed for på én gang at samle og adskille.

Grænsen tænkes udformet som en lav mur, der kan fungere både som sidde- og opholdsmulighed, men også som et blankt lærred hvorpå bydel og park, på hver deres side, kan sætte sine præg.





PLANFORSLAG & BESKRIVELSE

Planforslaget til den fremtidige disponering af trafik- og byrum i Spydspidsen har tre primære mål:

Først og fremmest en gennemgående opgradering af de bolignære udearealer, gaderum, - fortove og veje. Opgradering, forstået som forbedring af struktur, formmæssige og arkitektoniske sammenhænge, og materialekvalitet.

Dernæst har planen som mål at supplere med et nyt lag, bestående af lokale indslag; små nye byrum, med funktioner og udseender, som er unikke for området. Disse fokusområder beskrives derfor i et selvstændigt afsnit, som følger en gennemgang af de generelle løsninger i planen.

Endelig er det et væsentligt sigte, at fremtidssikre området, dvs. at forberede for konsekvenserne af de udefra kommende fremtidige ændringer, primært i form af den nye park/cykelrute og den planlagte metrostation.

GENERELT

Områdets struktur forenkles med en opstramning af de bolignære arealer, zonen umiddelbart tæt omkring karréerne. Med udspring i de stærke karré-former anlægges enkle og præcise øer omkring alle karréer. Fladerne er énsartede og rolige, og har til formål at definere zonerne tilhørende beboerne og den langsomme, gående trafik. Øerne etableres så store som muligt.

Det betyder en opprioritering af de dele af uderummene som tilhører boligerne, og samtidig en minimering af de arealer som kræves til afvikling af biltrafikken.

Den trafikale struktur er hierarkisk opbygget: De primære interne køreveje udgøres af Hjort Lorenzens Gade og Florsgade. De øvrige mindre gader i området tænkes énsrettet, med status som sivegader. Adgangen til området foregår fra Jagtvej eller Rantzausegade.

Gadehjørnerne mod den nye park behandles som særlige steder i den nye plan. De tre hjørner tænkes tillagt forskellige funktioner, som hænger sammen med deres fysiske placering i fremtidens byrumsplan. Bydelens grænse til den nye park tænkes også behandlet med særlig opmærksomhed. Grænsen bearbejdes som et selvstændigt arkitektonisk element, hvis nøjagtige udformning tænkes udviklet gennem et kunstnersamarbejde.

Til pladsen foran Landsarkivet indkøbes og opstilles et antal belysnings- og beplantningselementer, som midlertidige tiltag til forskønnelse af pladsen - indtil det egentlige anlægsarbejde med den nye metrostation påbegyndes. Det endelige omfang, valg og placering af disse midlertidige elementer, koordineres med arealernes ejer, Slots- og Ejendomsstyrelsen.





TRAFIK

Biltrafikken internt i Spydspidsen arrangeres ved en inddeling af de lokale gader i to typer:

Lokale fordelingsveje, som er dobbeltrettede, og er de primære adgangs- og parkeringsøgningsveje i området. De mindre sideveje, Krügersgade, Ahlmannsgade, og Laurids Skaus Gade langs den nye park énsrettes og gøres til sivegader.

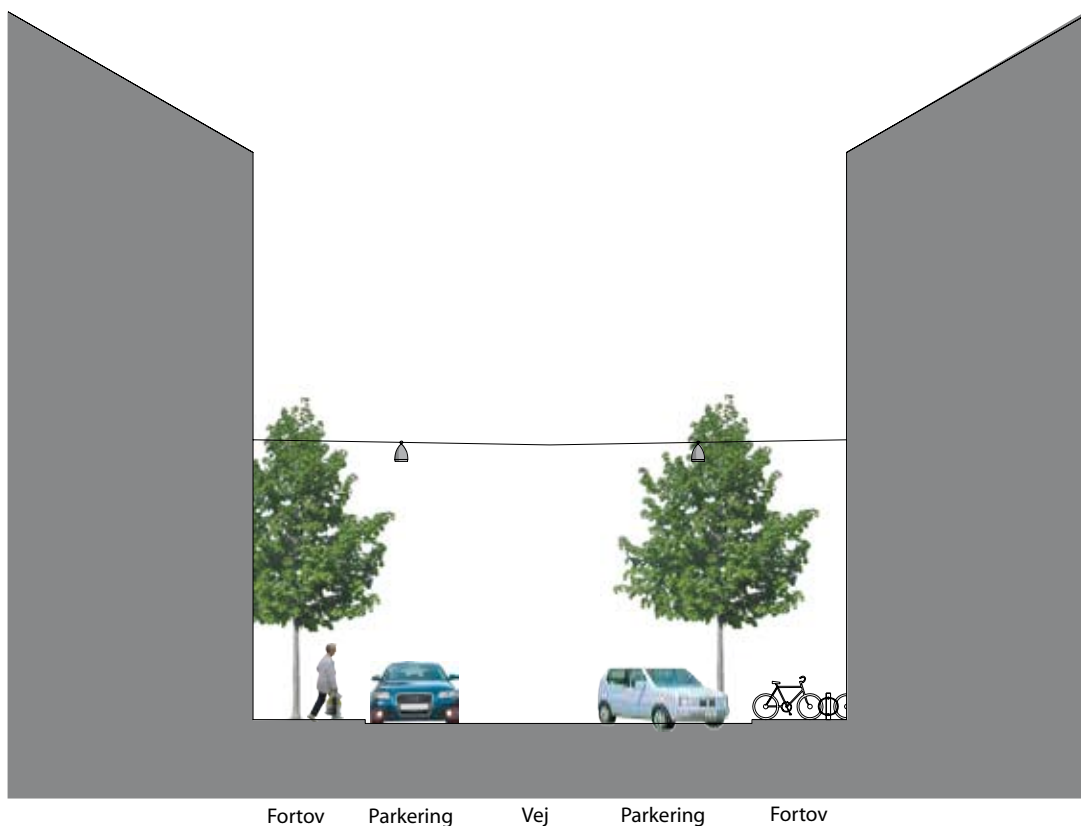
Generelt tænkes fastholdt en hastighedsbegrænsning på lokalvejene i området på max. 30 km/t.

I dag findes i området 187 lovlige p-pladser i terræn. Med planforslaget reorganiseres parkeringen i terræn, så der for fremtiden er ca. 175 lovlige og klart afmærkede pladser til bilparkering. Der anvendes en kombination af vinkelparkering, skråparkering og længdeparkering for at udnytte pladsen bedst muligt.

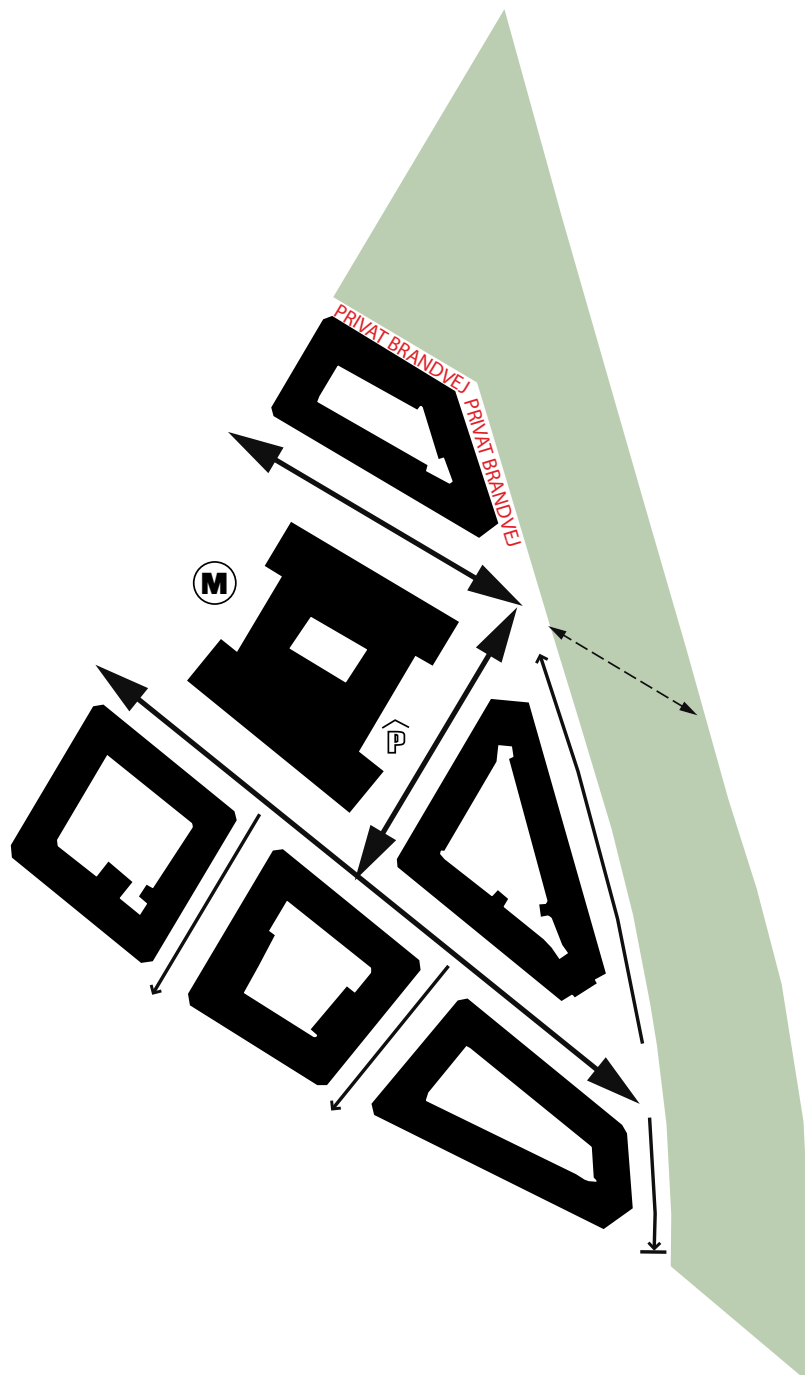
Til cyklisterne etableres mindre cykelparkeringer jævnt fordelt i området, i alt etableres plads til ca. 100 cykler. Dertil kommer et større, endnu ukendt antal cykelpladser, i forbindelse med den nye metrostation.






Den offentlige transport til og fra området vil i den kommende tid, med etableringen af Metro-cityringen, blive løftet gevaldigt. Metroens nye etape skal dog ikke forventes at stå færdig før tidligst i år 2015.

Busslusen på Rantzausgade bliver i forbindelse med anlægget af Nørrebro Cykelrute ændret fra den nuværende skiltebaserede model til en model med en fuldautomatisk pullert, styret med et brobizz-lignende system. Det betyder altså en reel fysisk lukning, hvor kun køretøjer med den rette tilladelse, dvs. busser og redningskøretøjer, kan passere.

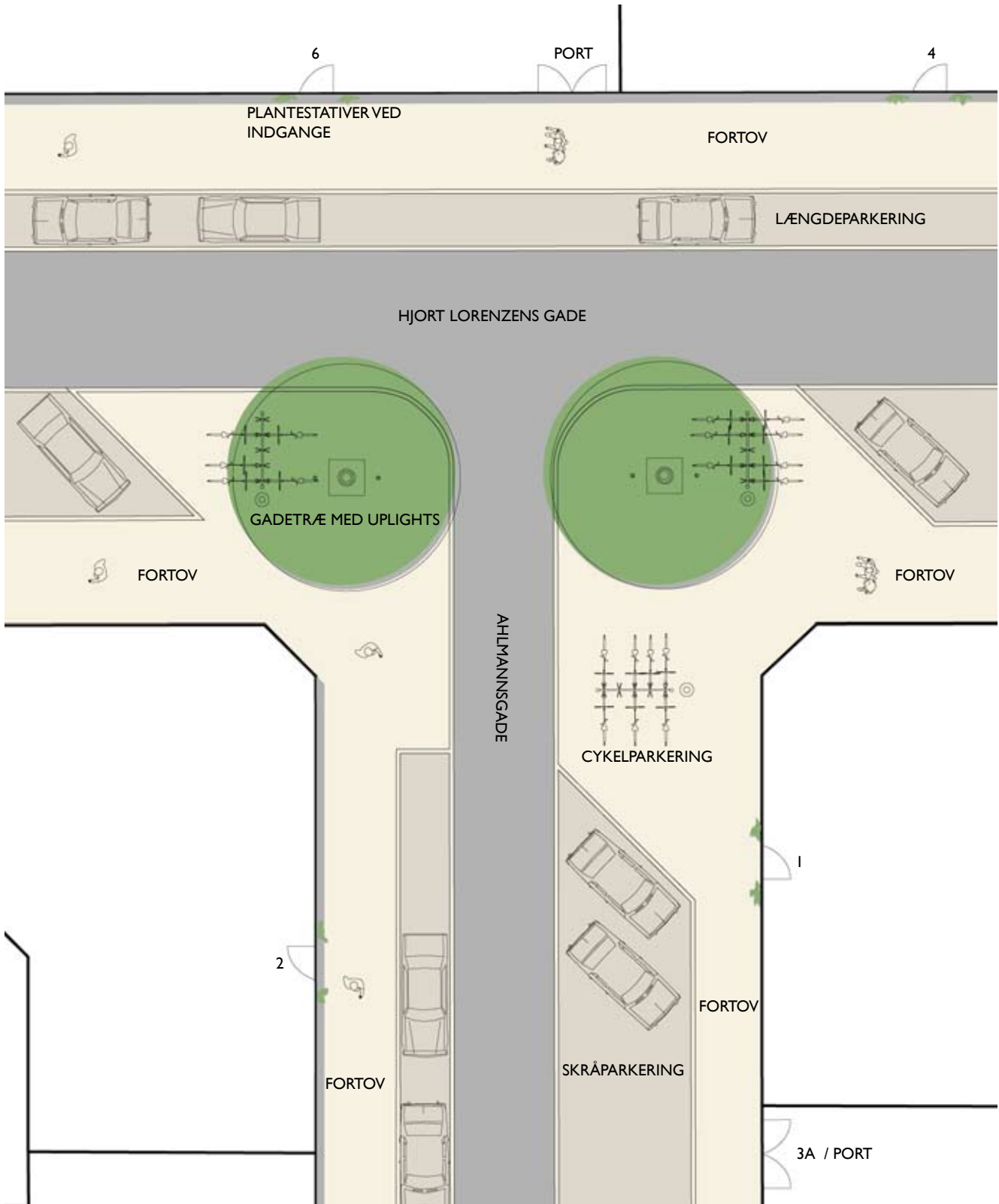


Ahlmannsgade, principsnit | : 200

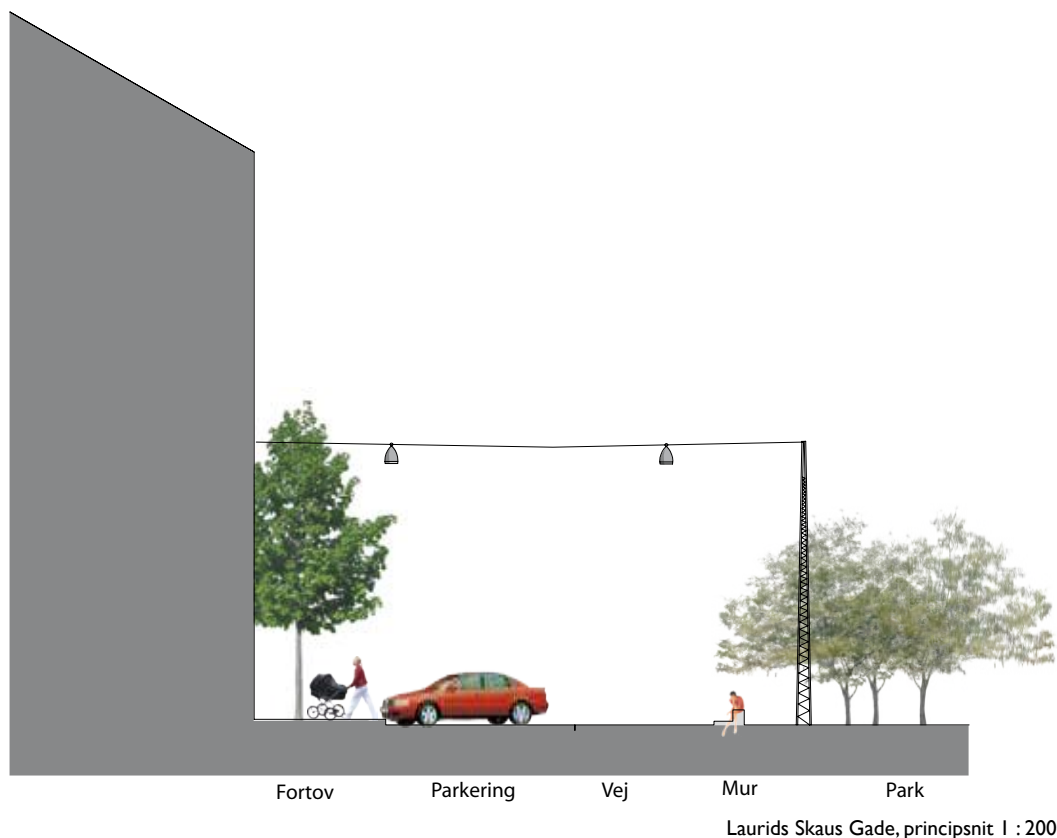


-  Lokal fordelingsvej, dobbeltrettet
-  Sivegade, énsrettet
-  Kommende metrostation
-  Mulig placering af automatisk p-anlæg
-  Bussluse krydsende cykelrute/park





Hjort Lorenzens Gade / Ahlmannsgade, planudsnit 1 : 200



Områdets struktur forenkles og forstærkes, og gives et udtryk som er en moderne fortolkning af de klassiske københavnske gaderum. Bebyggelsernes formmæssige og rumligt robuste struktur, skabt af de lukkede karréer, suppleres med enkle og præcise belægningsflader. Dette greb skaber klarhed og overskuelighed, og giver samtidig området mange fine bygninger mulighed for at komme til deres ret. Det gennemgående designprincip er, at maksimere arealerne for de langsomme trafikanter, fortovene, og at minimere

arealerne for biltrafik, og samtidig bilernes hastighed. Dette opnås, ved at indsnævre vejbanerne til et minimum, og i stedet give pladsen til fortovsarealerne. I erkendelse af et reelt behov, respekteres et udtalt ønske fra mange af beboerne, om at fastholde et maksimalt antal parkeringspladser i terræn. Det er dog hensigten med denne plan, at skabe gaderum primært på fodgængernes og beboernes præmisser, ved at nedprioritere biltrafikken og nedtone bilernes tilstedeværelse.





BELÆGNINGER

Omkring alle karreér udskiftes belægninger og kantsten på fortove og på arealer til bilparkering. Der anvendes betonsten i store formater, som fortovsfliser. Alternativt anvendes løsning med en blanding af betonfliser og granitchaussésten, som 'københavner-fortov'.

De arealer som skal klare bilparkeringen belægges med tykkere fliser, som kan klare belastningen fra de parkerede og manøvrerende biler. Alternativt genanvendes granitbrosten fra området til p-arealer.

På vejbaner udskiftes eller fornyes belægningerne, så alle vejbaner kommer til at fremstå som sort asfalt. Dette giver bilister og cyklister optimale kørebetingelser, og er samtidig en støjsvag belægningsoverflade.

Idéen med denne omfattende udskiftning af belægningerne er at skabe et enkelt og stærkt udtryk, som kompliment til den klassiske københavnske karréstruktur, der er kendetegnende for boligbebyggelsen i området. Det er formålet, at gøre de bolignære udearealer til det vigtigste, og at nedtone betydningen af de arealer som tilegnes biltrafikken. Samtidig gives området en klar struktur, aftegnet af jævne og énsartede belægningsflader omkring husene.

Fortovsarealerne detailprojekteres så alle relevante tilgængelighedskrav overholdes. Dette sikres ved et samarbejde med kommunens eksperter i tilgængelighed.

Pladsen omkring Landsarkivet gives en opstramning og opretning, så denne vigtige flade fremstår ligeså fin og præcis som de øvrige. Pladsen holdes i granit, på denne måde fastholdes dens status som et særligt sted midt i bydelen – et sted som på sigt kan udvikles til et endnu større aktiv for lokalområdet.



Omkring boligkarréerne etableres rolige belægningsflader af store fliser



Alle vejbaner får ny asfaltoverflade

BEPLANTNING

Områdets beplantning tænkes at undergå samme forenkling og fornyelse som belægningsfladerne. De eksisterende gadetræer udskiftes med nye, som plantes efter et gennemgående princip. Med den nye struktur skabes god plads på gadehjørnerne til de nye gadetræer. Det foreslås at plante store træer, og at give dem så gode vækstbetingelser som muligt, ved hjælp af rodvenlige bærelag med vandingsystemer, og beskyttelse af træerne over jorden med træbeskyttere og plantehulsriste. At begrænse systemet til at plante træer på hjørnerne har flere fordele: For det første er der her bedst plads til at sikre træerne et godt liv, og på den måde tilstræbes det bedste vækstmæssige resultat. For det andet minimeres eventuelle gener fra træerne - de skygger ikke så meget, blokerer ikke beboeres udsigt, og de taber ikke blade og bladsaft på de parkerede biler. Endelig er træerne, med den nye beplantningsstruktur, med til understrege den rumlige struktur i området. De vil fungere som portaler ved ind- og udkørslerne til gaderne, og de vil synes som grønne pauser i mellem de statelige boligkarréer.

Omkring alle indgange i området placeres plantestativer, hvorpå der plantes slyng- og klatreplanter af forskellige arter. Denne beplantningstype findes allerede i dag enkelte steder i bydelen, men med en konsekvent gennemførelse af princippet overalt, vil det blive et identitetsskabende element – et særkende i Spydspidsen. Beplantningen omkring indgangspartierne har yderligere kvaliteter: Der kan med variation i plantevalget skabes en frodighed og diversitet, som tilfører gadebilledet farve og liv. Samtidig vil placeringen omkring indgangspartierne være med til at fokusere opmærksomheden på de vigtige steder i facaderne – adgangen til og fra bygningerne.

På pladsen foran Landsarkivet opsættes et antal mobile plantekasser, som tilplantes med stauder. Disse skal tilføre pladsen et løft i form af nye farver og dufte.



Der plantes nye træer på gadehjørnerne



Ved alle indgange plantes slyng- eller klatreplanter på stativer



BELYSNING

Det eksisterende belysningsprincip i området tænkes fastholdt og udbygget. Den primære gadebelysning skal stadig komme fra wirehængte armaturer. Det er dog tanken, at flytte fokus for belysningen fra at belyse kørebanerne som idag, til at belyse fortove og kørebaner ligeligt i stedet. Dette gøres ved at fordoble antallet af armaturer og ved at flytte dem fra midten af vejen, ud mod bygningerne. Hvor der før var en lampe i midten af hvert tværgående wiretræk, skal der i fremtiden være to lamper, placeret over kanterne mellem vej og fortov. Det betyder en generelt jævnere belysning af gaderummene, og mere lys på fortovsarealerne.

Ved alle døre skal etableres belysning, som markerer indgangene, ligesom plantestativerne med slyng- og klatreplanter vil gøre det i dagtimerne. Dette skaber større tryghed, og sikrer endvidere at man kan se ordentligt, hvis man kommer sent hjem og skal ind. Som et nyt element tænkes de nye gadetræer belyst fra uplights i belægningen. På denne måde markeres de grønne portaler omkring ind- og udkørsler også i mørket.

På pladsen omkring Landsarkivet placeres store master med spots, som skal gøre det ellers meget mørke sted mere venligt og indbydende ved nattetide.



Wirehængte armaturer til gadebelysning udskiftes og antallet forøges



Der etableres sekundær belysning over alle indgange

BYRUMSINVENTAR

Som pauser i bilparkeringen og på gadehjørner indrettes mindre parkeringspladser for cykler, og samme steder placeres affaldskurve.

Omkring alle nye gadetræer anvendes træbeskyttere og plantehulsriste, og ved alle indgange placeres plantestativer. Alt inventar tænkes malet i samme diskrete farve, f.eks. sort eller mørk grå.

Det endelige valg af design på inventarelementer træffes i næste fase af projekteringen, og baseres udover æstetiske hensyn på hensyn til anlægs- og driftsøkonomi. De viste eksempler er således vejledende og tjener som grundlag for prisdannelse.



Der placeres cykelstativer på gadehjørnerne



Affaldskurve med bylogo opstilles i området



Ved alle indgange opsættes plantestativer



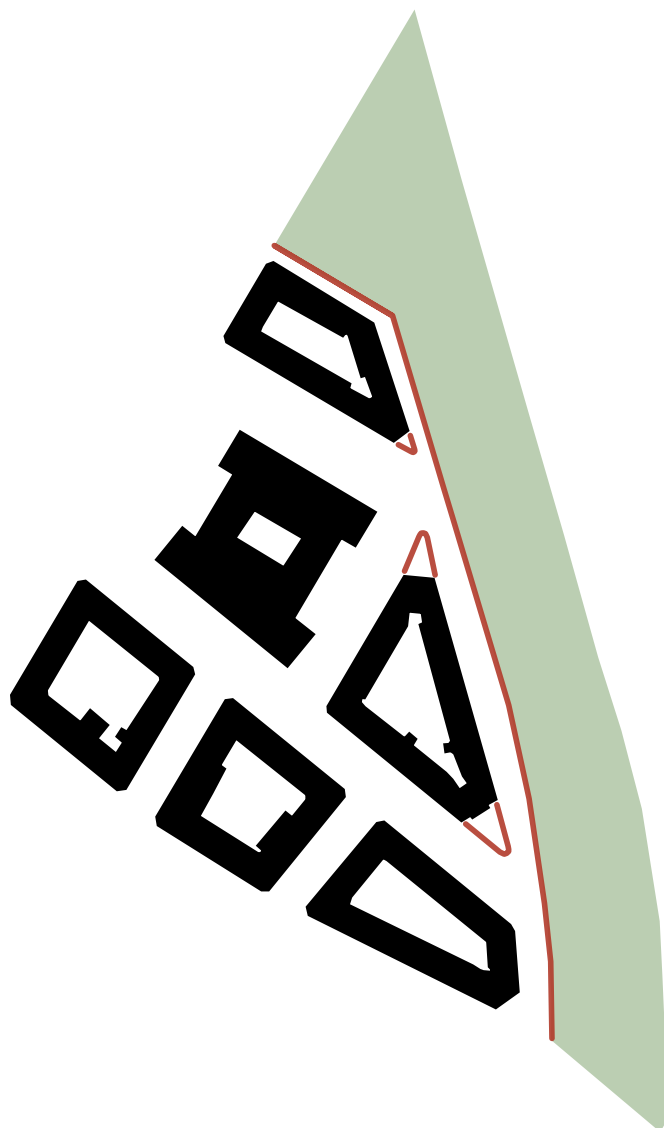
Ahlmannsgade set fra Hjort Lorenzens Gade - visualisering

LOKALE FOKUSOMRÅDER

GENERELT

En ny park langs den østlige del af bydelen vil forbedre nærområdets udendørs rekreative muligheder væsentligt. Samtidig vil beboere i den række ejendomme som vender direkte ud til den nye park i høj grad få forbedret deres udsigt og nærmiljø. Det nye grønne rum vil således ikke blot i sig selv være et aktiv, men det vil også have en positiv afsmitning på de tilstødende bygninger og udendørsarealer. De gadehjørner som vender ud mod den kommende park vil med ét blive mere interessante, alene på grund af deres placering tæt ved og med udsigt til parken. Hvor arealerne på det tidligere baneterræn før var uinteressante bagsidearealer, som helst skulle glemmes - eller i det mindste gemmes, bliver parken et åbent og inviterende område til fri afbenyttelse for alle. Af den grund foreslås det, at gøre noget særligt ud af både gadehjørnerne mod parken, men også at fokusere på overgangen - oplevelsen af selve grænsen mellem parken og bydelen.

Nedenfor præsenteres to forslag til udnyttelse af disse særlige områder. Det ene tager udgangspunkt i anvendelsen og gentagelsen af den samme form – cirklen, det andet forholder sig formmæssigt friere og styres i højere grad af den tiltænkte stedlige funktion. Begge forslag er bud på løsninger, på grundlag af samme analyse og forståelse af stedet.





HANDELSSTRØGET & SERVERINGBAKKEN

På den første del af Rantzausgade, fra Jagtvej til parken omkring Nørrebro Cykelrute, er der med metroens komme gode muligheder for opleve en opblomstring i butikslivet. De mange mennesker, som til daglig vil

bruge en metrostation ved Landsarkivet, vil betyde en mængde nye potentielle kunder for de lokale butikker. Dette potentiale foreslås udtrykt og udnyttet i planen, i form af en særlig bearbejdning af denne strækning, kulminerende med hjørnet mod parken.



FORSLAG A : SERVERINGSBAKKEN



FORSLAG B: HANDELSSTRØGET





UDSTILLINGSVINDUET

Hjørnet overfor, udfør den nordlige ende af Brohus, er stedet hvor bydelen skal udstille sine kvaliteter for resten af byen. Stedet vil få en central placering midt i mellem park og metro, og vil samtidig være et hjørne

som ses af alle de dagligt passerende trafikanter til fods, på cykel og i bus.

Det foreslås derfor, at hjørnet skal udsmykkes med en stor vandkunst, til glæde for både forbipasserende og områdets egne beboere.



UDSTILLINGSVINDUET, set fra den nye park



UDSTILLINGSVINDUET, vinterstemning



MØDESTEDET

På hjørnet af Hjort Lorenzens Gade og Laurids Skaus Gade tænkes indrettet en plads for de lokale beboere. Stedet er lidt tilbagetrukket, og mere privat af karakter end de to nordlige hjørner, og som sådan perfekt som

et mødested for kvarterets egne. Man har god udsigt til parken overfor, sol det meste af dagen, og samtidig tilpas afstand til Ågades trafikstøj. Der er desuden god plads til at udvide fortovsarealet og på denne måde få et passende areal til ophold.



FORSLAG A, MØDESTEDET



FORSLAG B, MØDETEDET



SIDDEMUREN

Grænsen mellem bydel og den nye park foreslås udformet som en lang, lav mur i siddehøjde. Muren vil kunne bruges af både bydelens borgere og af parkens øvrige brugere, og vil kandidere til titlen som landets

længste bæk. Muren vil samtidig markere forskellen mellem park og bydel på en klar og brugbar måde, og denne ellers inaktive kant bliver aktiveret.



SIDDEMUREN



Principalsnit, Siddemur ved Rantzausgade



Principalsnit, Siddemur ved Laurids Skaus Gade



Principalsnit, Siddemur ved Ågade



ØKONOMI

Nedenfor er i hovedposter listet et overslag på den samlede anlægsøkonomi inkl. omkostninger til rådgiverhonorarer, byggeplads og uforudsete udgifter. Overslaget er baseret på nærværende dispositionsforslag, og er angivet i 2006 erfaringspriser.

		LOKALE FOKUSOMRÅDER	MIDLERTIDIGE TILTAG V. LANDSARKIV FORPLADS
RYDNING	950.000		
BELÆGNINGER	4.900.000		
BEPLANTNING	130.000		20.000
INVENTAR OG Udstyr	660.000		60.000
BELYSNING	2.000.000		100.000
LOKALE FOKUSOMRÅDER, inkl. kunstnerhonorar		2.500.000	
BYGGEPLADS	800.000		
UFORUDSETE UDGIFTER (15 %)	1.825.000		
HONORAR, rådgivere (15 %)	2.100.000		
TOTAL, Dkr ekskl. moms	13.365.000	2.500.000	180.000

Som det fremgår af ovenstående, vurderes det, at projektet med sit nuværende udseende kan udføres indenfor den givne bevillingsramme på ca. 16.1 mio kr.

Der må dog tages visse forbehold for den generelle prisudvikling i bygge- og anlægssektoren, som i de seneste år har været unormalt eksplosiv i sin vækst.

Det foreslås i øvrigt, at den bevilgede sum til støjafskærmning på ca. 3.1 mio kr. kan indgå som medfinansiering af en evt. udskiftning af belægningsoverfladerne på Ågade til en støjsvagere asfalt. Alternativt kan beløbet finde anvendelse som bidrag til særlige støjbekæmpende tiltag, i form af facademonterede støjskærme/-filtre.

KØREPLAN

Nærværende dispositionsforslag markerer afslutningen på den første egentlige projekteringsfase af projektet. Dette forslag skal af styregruppen indstilles til politisk behandling, og som en del af denne proces fremlægges dispositionsplanen ved et borgermøde.

Næste fase er en politisk behandling, dvs. en foreløbig myndighedsgodkendelse. Når denne er i hus kan næste projekteringsfase sættes i gang.

Ved den lejlighed vil borgerinddragelsen kunne genoptages, i form af nedsættelse af et antal nye arbejdsgrupper:

Det foreslås således, at der på dette tidspunkt etableres en gruppe til koordinering af samarbejdet med Metroselskabet, Københavns kommune og Slots- og Ejendomsstyrelsen vedrørende arealerne på og omkring den kommende metrostation.

Arealerne ved grænsefladen til Nørrebro Cykelrute skal ligeledes koordineres internt mellem kommunens projektgrupper. Her skal fokus lægges på tidsplanerne for de to projekters færdiggørelse, og på graden af færdiggørelse på de arealer som skal under behandling i begge projekter, eller evt. skal overdrages fra det ene projekt til det andet.

Yderligere tænkes inddraget en eller flere kunstnere i en arbejdsgruppe, som skal komme med bidrag til detailplanlægningen af de i nærværende dispositionsforslag benævnte lokale fokusområder.

AFRUNDING

Med nærværende dispositionsforslag skabes en robust struktur af god kvalitet, ovenpå denne suppleres med særlige steder - fokusområder - som gives ekstra opmærksomhed og kvalitet.

Ydre faktorer, Cykelruten og Metro-cityringen, kommer til i løbet af den nærmeste fremtid, og ændrer forudsætningerne for livet i bydelen markant. Med dette forslag søges at udnytte potentialet i disse store ændringer maksimalt.

Med denne plan ønskes således at give bydelen flotte og velfungerende byrum, som samtidig er fremtidssikrede og tilpasset den forventede udvikling af nærområdet.





Københavns Kommune, bygherre

Henrik Lyng
Projektleder



SBS, projektsekretariat

Kurt K. Christensen
Projektsekretær



Schønherr Landskab, ekstern rådgiver

Jakob Sandell Sørensen
Sagsarkitekt

Projektgruppe, lokale borgere

Mette Fink-Nielsen
Marianne Kromann
Anders Lund
Tau Lenskjold
Rolf Pedersen
Jørn N. Jensen
Flemming Hall
René Jakobsen
Amalie Marie Johansen
Marianne Tietge
Ulla Elmquist Nielsen

Joseph I. Blytner
Pia M. Sørensen
Nina Pedersen
Jeanne L. Nielsen
Andreas Høgild
Fredrik Molin
Mette Falk
Erik Finn Bach-Andersen
Gitte Lønstrup
Birthe Lambert
Kristian Lund