

14 Metrostationer i København

Cityringen MCW - Dispositionsforslag og illustrationer - Februar 2011

København H

Nærværende hæfte beskriver den overordnede disponering af forpladsarealet i tilknytning til Metrostationen København H.

Dispositionsforslaget er baseret på følgende grundlag:

1. Byrumsprogrammer, Københavns Kommune (februar 2010)
2. Program for forplads, København H, COWI ARUP SYSTRA JV - CAS JV (maj 2010)
3. Åben Tegnestue; Opsamling af idéer fra dialogprocessen "Tal med landskabsarkitekterne", Metroselskabet og Københavns Kommune (august 2010)
4. Beslutninger truffet på koordinationsmøder (SAKK) mellem Metroselskabet, Københavns Kommune og CAS JV.
5. Notat "Risk due to traffic impact on station surface elements" CAS JV (august 2010)

Dispositionsforslaget redegør blandt andet for

de kommende arealanvendelser og funktioner som cykelparkering, ophold og redningsveje. Derudover vises trafikløsninger for fodgænger-, bil-, cykel- og bustrafik. Der redegøres ligeledes for byrummets karakter, herunder den lokale identitet, beplantningsstrukturer og omfanget af befæstede arealer.

Den overordnede idé

Forpladsarealet ved København H består overordnet af to dele. En del i selve Stampesgade, hvor stationselementerne ligger, og et areal beliggende på den tidligere Byhave, hvor hovedparten af cykelparkeringen afvikles. De to delområder bindes sammen med en gennemgående belægning.

I Stampesgade er stationselementerne placeret i et lige bånd. Nord for elementerne udlægges et areal til dobbeltrettet cykelsti, mens det om eftermiddagen soleksponerede areal syd for stationselementerne er friholdt til ophold. En zone langs begge facader skal være friholdt for fast aptering af hensyn til brandredning.

Den gamle Byhave reduceres med ca. 50%. Arealet tættest på hovedtrappen disponeres med en rationel opstilling af cykelparkering, mens arealet tættest på Halmtorvet igen udlægges til have med mulighed for at genoprette den stemning og de funktioner, som findes i dag.

Træstruktur

En gennemgående markant træække af store løvtræer binder de to dele (Stampesgade og Byhaven) visuelt sammen. Træækken udspringer dels af den eksisterende træække, som i dag findes i Stampesgade, dels som en del af det store grønne træk, som præger Halmtorvet og Sønder Boulevard.

Beplantningen i Byhaven og ved cykelparkeringen består af mindre træer og store buske med samme karakter som beplantningen har i dag i Byhaven. Udtrykket og strukturen er mere havepræget. Træerne sammensættes med det formål at opnå årstidsvariation med blomster og duftoplevelser.

Trafikløsninger

Overordnet set sker der to store trafikale ændringer i Stampesgade:

- Stampesgade lukkes for gennemkørende biltrafik, således at arealet bedre kan benyttes til Ophold. Ønsket om at lukke gaden for biltrafik fremkom også som



København H



en af idéerne på Åben Tegnestue.

- Carlsberg-cykelruten forlænges helt frem til Reventlowsgade.

Cykelstiens geometri er tilrettelagt således, at den friholder så stor en del af den fremtidige Byhave som muligt ved at ligge i havens sydlige del. Længere mod øst er stien lagt, så den gennemskærer cykelparkeringsarealet for derved at optimere adgangen hertil. I selve Stampesgade er cykelstien lagt i gadens nordlige side, som er den mest skyggefulde side.

Af hensyn til brandredningskrav skal der friholdes en zone for fast aptering og beplantning langs begge facader.

Der vil fortsat være cykelpassage over pladsen fra Colbjørnsgade.

Cykler

Hovedparten af cyklerne er placeret på arealet vest for hovedtrappen. Cykelstiens placering gør, at der er optimal adgang til cykelparkeringen på dette areal. De resterende cykler er placeret på et udvidet fortovsareal på Reventlowsgade i tilknytning til bitrappen. Der placeres i alt 700 cykelparkeringspladser i tilknytning til forpladsarealet.

Desuden genplaceres 25 eksisterende



Citat fra skitsebogen: "Bevar little Asia".



Mange borgere pegede på Byhavens funktion som "værested" for narkomaner som vigtig og værd at bevare.



Stationsarealet dækker både Stampesgade, den stille hverdagsgade med enkelte forretninger og Byhaven med de mange træer, buske og plæner



Illustration set fra Halmtorvet mod Reventlowsgade. Lukning af Stampesgade for biltrafik giver mulighed for uformelt ophold på sydsiden. Cyklerne er parkeret i sidegaderne og vest for hovedtrappen, hvilket giver lys og luft omkring stationselementerne. Den nye træække bliver et markant grønt element i Stampesgade.

Rådhuspladsen

Den overordnede idé

Rådhuspladsen har gennem alle tider rummet både en friholdt plads forbeholdt fodgængere og et trafikareal til krydsende trafikanter som biler, cyklister og fodgængere. Denne overordnede disponering af Rådhuspladsen fastholdes.

Metroens stationselementer er primært placeret på den del af Rådhuspladsen, hvor terminalbygningen tidligere var placeret. Hovedtrappen og elevatoren til det nye underjordiske toilet er placeret inde på den svagt skålformede del af Rådhuspladsen. Denne del af Rådhuspladsen reduceres en smule for at skaffe tilstrækkelig rum omkring de nye elementer.

Arealet nordvest for stationselementerne mod busterminalen øges, idet to af de fire eksisterende busperroner nedlægges. Herved skabes et nyt pladsareal i tilknytning til stationselementerne.

Som opsamlende omdrejningspunkt samt et modstykke til skålens konkave form og kontrapunkt til Rådhusårnet, etableres en præcist kugleformet bakke på pladsens nordvestlige hjørne. Bakken er med til at organiserer funktionerne og styre flowet over pladsen.

Den gamle terminalbygning har, rumligt set, haft den vigtige funktion at "samle Rådhuspladsen op" og definerer rummet på det meget sårbare hjørne ud mod det trafikerede kryds H. C. Andersens Boulevard

/ Jernbanegade og forhindret pladsen i at flyde ud. De nye ovenlys og den kugleformede bakke med træer, giver stedet en ny karakter og funktion som omdrejningspunktet for strømmene af mennesker over pladsen.

Træstruktur

Den nye beplantningsstruktur er tilrettelagt så den understøtter og supplerer den rumlige struktur.

Der arbejdes med to elementer.

En træække (en linie)

En trægruppe (et punkt)

Trægruppen er placeret på den præcist formede bakketop, der samler det sårbare hjørne op og fungerer som omdrejningspunkt på denne del af pladsen. Bakken, der er befæstet, beplantes med en gruppe af markante store løvtræer, eksempelvis egetræer. Bakken fungerer desuden som opholds- og mødested under træernes kroner. Bakken anlægges med en højde, der gør det muligt at se henover den.

På det brede fortov langs Utrecht-bygningens facade plantes en træække af store løvtræer. Træækken fungerer både som skalaformidling mellem den åbne plads og bygningen og skaber desuden gode forhold for ophold og udeservering.

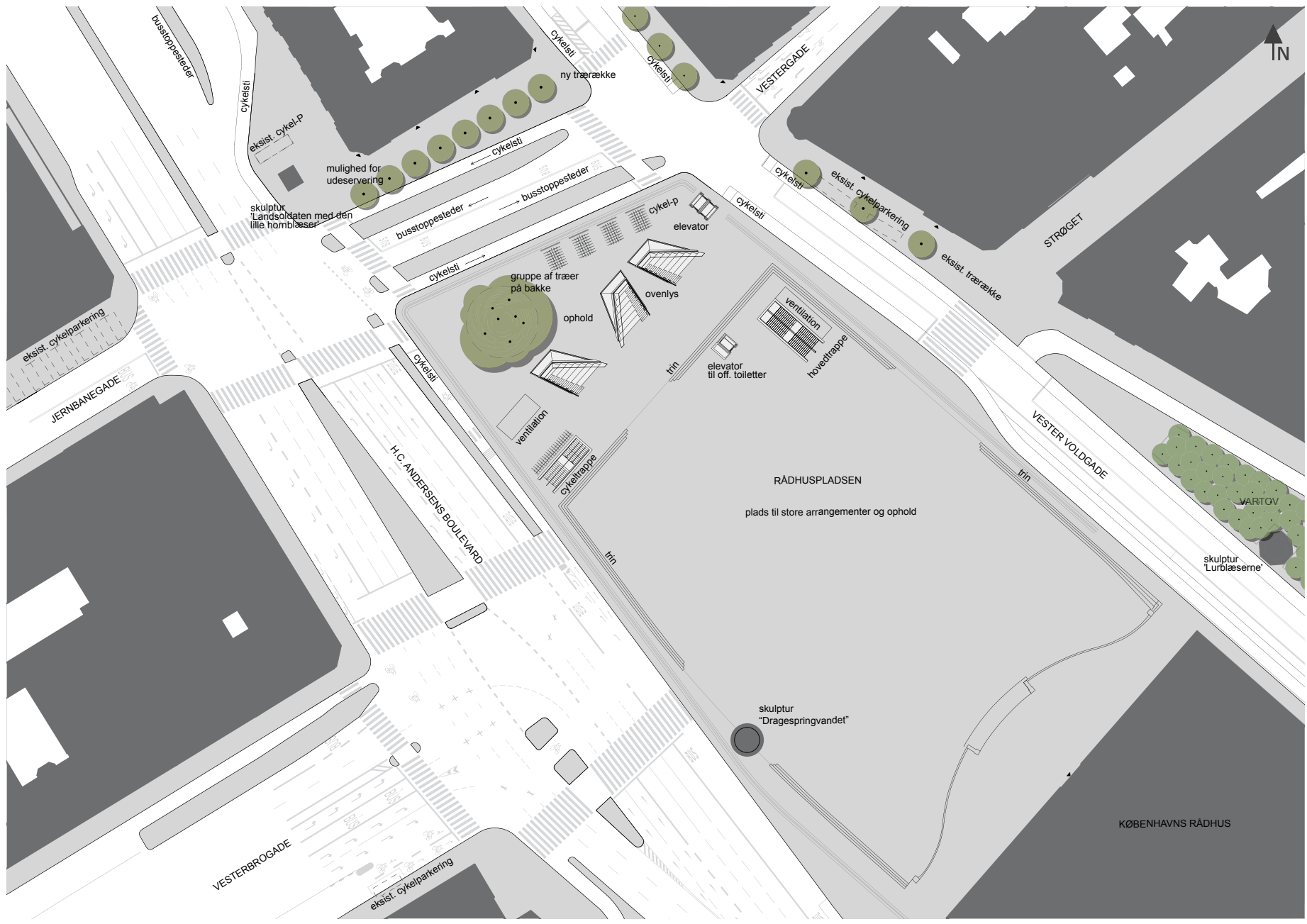
Træerne er opstammede, så man let kan færdes under dem.

Trafikløsninger

Den eksisterende busterminal reduceres fra fire til to busperronner. Cykelstier føres igennem, hvorved cykelforbindelsen over pladsen forbedres.

Cykler

Der placeres i alt 200 cykleparkeringspladser ved Metrostationen på Rådhuspladsen, heraf 120 nede i stationen. Cyklerne er primært placeret bag ovenlysene i tilknytning til cykelstien samt et mindre antal ved cykeltrappen. Cyklerne er placeret i mindre grupper, så pladsen fortsat er anvendelig til andre formål.



Rådhuspladsen

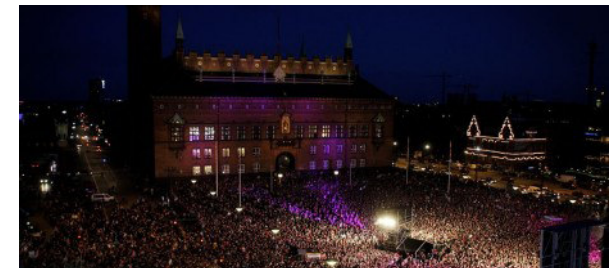
Lokal identitet

Ved disponeringen af området er der lagt vægt på at skabe en struktur, som giver plads til, at den lokale identitet og stemning kan udfolde sig.

- **Pulserende**
- **Åben plads**
- **Foranderlig**

Trafikken er massiv og her er mennesker døgnet rundt. Neonreklamerne på Industriens hus, lysavisen på Politiken og den eventyrlige lyssætning på Tivolislottet er for de fleste en del af Rådhuspladsens identitet. Rådhuspladsen kan med sine 8.400 m², som en plads i Indre by, danne ramme om de store nationale og regionale begivenheder. Rådhuspladsen er ikke kun Københavns Rådhusplads, det er hele landets nationale samlingsplads.

Rådhuspladsen er foranderlig og fleksibel. Den ene dag er der stor koncertscene og storskærm, den næste dag er pladsen atter ryddet og friholdt. Pladsen skifter konstant. Det meste af tiling er placeret langs pladsens kant således, at rummet kan indtages af det, der sker.



*Pulserende
Åben plads
Foranderlig*



*Illustration set fra H. C. Andersens Boulevard mod Utrecht-bygningen.
De store ovenlys fungerer som tribune og mødested. Pladsen samles rumligt set op af den beplantede bakke.*

Rådhuspladsen

Gammel Strand

Den overordnede idé

Stationen ved Gammel Strand har ikke ovenlys. Det betyder, at der i byrummet alene skal placeres en hovedtrappe, en nødtrappe, elevator og en ventilationsrist. Alle stationselementerne er placeret parallelt med bolværket og optager dermed minimal plads i det eksisterende byrum.

Kørebanen mellem Højbro Plads og Naboløs nedlægges, så kun ærindekørsel og cykling bliver tilladt. Gammel Strand får derved plads til at spænde ud mellem facade og bolværk, hvorved der skabes en mere rolig plads med mulighed for ophold på hele pladsen.

Ved denne disponering forstærkes pladsens tilknytning til vandet, hvilket anses for ét af de vigtigste karaktertræk og egenskaber for Gammel Strand.

Pladsens funktioner som udeservering, loppemarked, ophold mv. fastholdes og forstærkes, da kørebanen nedlægges og arealet til ophold og aktiviteter øges.

I lighed med i dag friholdes et areal langs facaden for aptering, så ærindekørsel og brandredning kan finde sted.

Materialerne på Gammel Strand vil i store træk

være en fortsættelse af de allerede eksisterende materialer, der giver pladsen et udtryk af høj kvalitet og en karakter som Middelalderbyens øvrige byrum.

Træstruktur

Gammel Strand tænkes anlagt som et enkelt byrum. Der plantes ikke yderligere træer, så den gamle facaderække smukkeste kommer til udtryk.

De to store platantræer samt det unge platantræ på pladsens østlige del bevares under hele anlægsperioden og vil således fortsat være at finde på Gammel Strand. Træerne danner en "portal" fra Nybrogade og ind på pladsen. Platantræet midt på pladsen, der ryddes i forbindelse med anlægsarbejderne, genetableres ikke.

Trafikløsninger

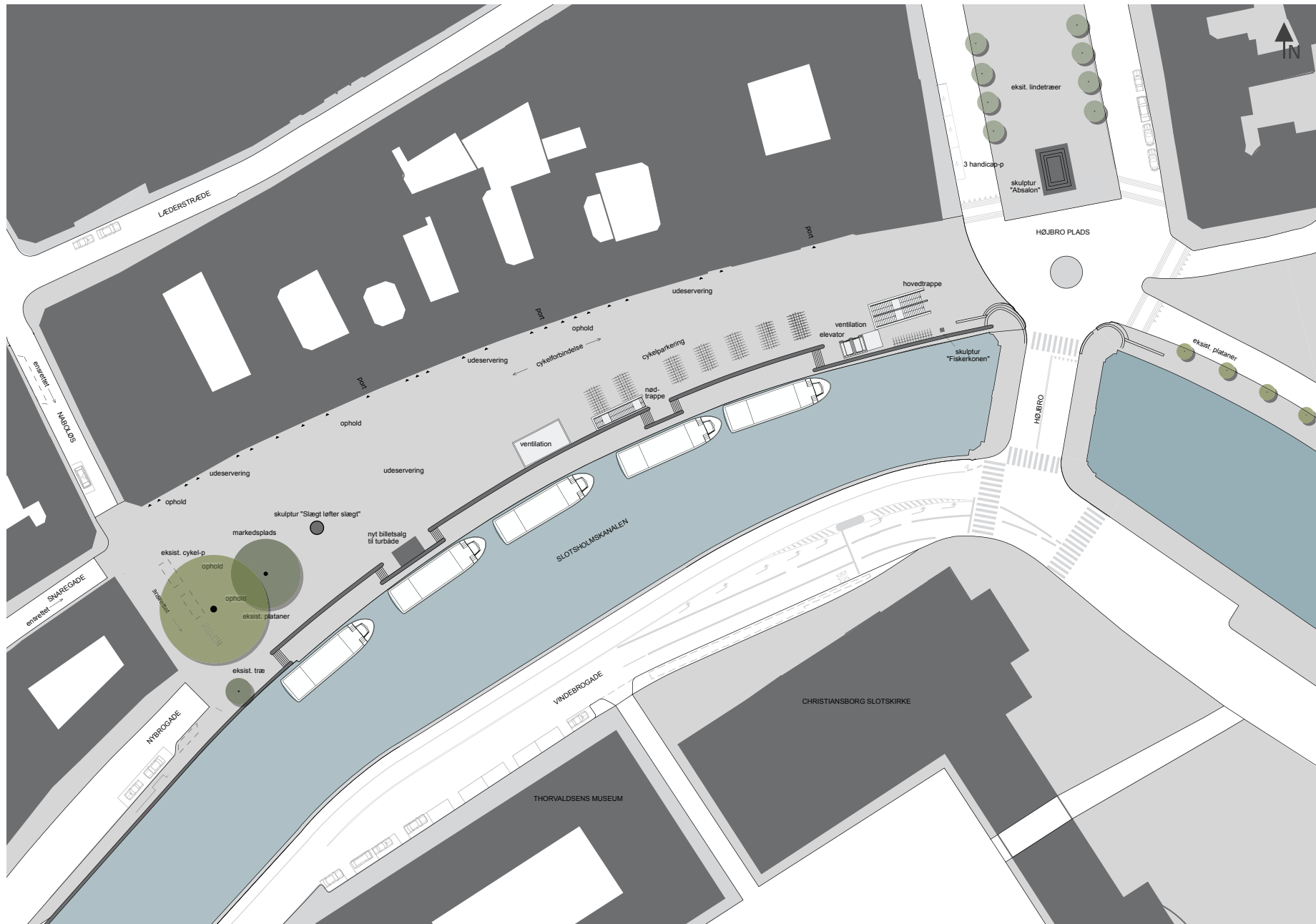
Kørebanen mellem Højbro Plads og Naboløs nedlægges, så kun ærindekørsel og cykling bliver tilladt.

Trafikken kan fortsat afvikles fra Naboløs til Nybrogade henover pladsen. Pladsen får status som gågade, men med ærindekørsel i retning mod Nybrogade og cykling tilladt. Der friholdes et areal på fire meter langs facaden til ærindekørsel og brandredning.

Cykler

Der placeres 165 cykelparkeringspladser langs bolværket på arealet mellem hovedtrappe og nødtrappe. Cyklerne er fri af bolværket, så det fortsat er muligt at opholde sig herpå.

Størstedelen af passagererne, der kommer til Gammel Strand på cykel, vil komme fra Højbro Plads. Den eksisterende cykelparkering under platantræerne øges med 10 pladser.



Gammel Strand

Lokal identitet

Ved disponeringen af området er der lagt vægt på at skabe en struktur, som giver plads til, at den lokale identitet og stemning kan udfolde sig.

- **Nærhed til vandet**
- **Historisk byrum (Middelalderbyen)**
- **Opholdsplads**

Gammel Strand er en af de mest soleksporerede pladser i København. Langs kanalen er der mulighed for uformelt, "gratis ophold", og bolværket danner sommerhalvåret igennem rammen for ophold, solbadning eller en stille pause efter fyraften. Bolværket er et mødested på linie med "under uret" på Hovedbanegården, et rigtig "se og blive set sted", som alle københavnere og turister kender og kommer til. Gammel Strand er udgangspunkt for kanalrundfarten.

Gammel Strand er blot én af den indre Middelalderbys centrale pladser. Nord for Gammel Strand ligger det gamle Middelaldercenter med dets udbud af små pladser og torve, kirker og seværdigheder og et netværk af handelsstrøg og gågader. Gammel Strand er således et af Indre Bys mange tilbud, men på grund af sin unikke placering ved kanalen på kanten af den gamle

by, ét af de mest besøgte og foretrukne byrum i Københavns centrum.

Den karakteristiske række af ejendomme på Gammel Strand danner rammen om det, der i dag betragtes som ét af Københavns smukkeste byrum. På trods af, at mange af de oprindelige huse på stedet næsten totalt udbændte i 1795, vidner stedets arkitektur om de typiske, københavnske ud- og ombygninger af huse fra 1790'erne i skøn forening med ejendomme fra såvel 1800-tallet og 1900-tallet. Mange af husene har med tiden fået en ekstra etage eller ændret facaden, så stilarterne er mangeartede og sammensatte, men alligevel har rummet et harmonisk helhedsindtryk.



Nærhed til vandet
Historisk byrum
Opholdsplads



*Illustration set fra Højbro Plads.
Kørebanelinjen mellem Højbro Plads og Naboløs nedlægges, så kun ærindekørsel og cykling bliver tilladt.
Gammel Strand får derved plads til at spænde ud mellem facade og bolværk, hvorved der skabes en mere rolig plads med mulighed for ophold på tværs af pladsen.*

Gammel Strand

Kongens Nytorv

Den overordnede idé

Krinsen friholdes for stationselementer, kun riste der er nedfælget i terræn er synlige. Den eksisterende cirkelformede trappe foran Magasin nedlægges og erstattes med en ny rektangulær trappe, der fungerer som hovedtrappe til både Cityringen og de eksisterende Metrolinier M1 og M2. Den nye hovedtrappe og en ny dobbeltelelevator ligger parallelt med facaden på Strøgets side. Der etableres også en supplerende elevator syd for eksisterende ovenlys, så stationen i alt har fire elevatorer samt en bitrappel ved Det Kongelige Teater.

Lille Kongensgade lukkes for gennemkørende trafik, hvilket giver mulighed for at etablere en sammenhængende plads, der forbinder det eksisterende Metroareal med det nye. Da der fortsat skal være ærindekørsel fra Lille Kongensgade, kan der imidlertid ikke opstilles fast aptering på dette areal.

Træstruktur

Lindetræerne på Krinsen genetableres som eksisterende. Der plantes ikke supplerende træer andet steds på stationsarealet.

Trafikløsninger

Trafikafviklingen bliver genoprettet som i dag. Lille Kongensgade lukkes for gennemkørende trafik, dog med ærindekørsel tilladt.

Cykler

Der placeres i alt 200 cykler ved forpladsarealet. Der er placeret en gruppe ved bitrappen til Cityringen samt en gruppe i tilknytning til hovedtrappen. På grund af de fysiske arealkrav til brandredning og friholdelse af ganglinier er det ikke muligt at placere alle cykler tæt på hovedtrappen. Cykelparkering på Krinsen øges.

Alle eksisterende cykelparkeringspladser genopstilles.



Kongens Nytorv

Lokal identitet

Ved disponeringen af området er der lagt vægt på at skabe en struktur, som giver plads til, at den lokale identitet og stemning kan udfolde sig.

- **Monumentalt**
- **Historisk**
- **Uforanderligt**
- **Åbent**

Kongens Nytorv er et af Københavns største knudepunkter og spænder ud mellem Nyhavn, Strøget og gaderne mod Østerbro, Store Kongensgade og Bredgade mod Nørrebro, Gothersgade og mod Slotsholmen, Holmens Kanal. Pladsen er rumligt defineret af mange monumentale bygninger fra forskellige perioder bl.a. Charlottenborg, Det Kongelige Teater og Magasin du Nord.

Pladsens asymmetri, optages ved en central parterrehave. Haven kaldes Krinsen, som betyder "kreds". Krinsen, der er oval, består af en dobbelt træække i form af 80 lindetræer. Centralt er placeret en stor rytterstatue af Kong Christian V. Krinsens form afsluttes med et 15 meter bredt promenadebælte, der understreger ovalen. Krinsen ligger frit i det store åbne rum.

Kongens Nytorv har gennem tiderne undergået omlægninger og fornyelse. Pladsen er et meget vigtigt historisk rum i København med en klassisk stram arkitektur, Krinsen med lindebeplantningen, parterrehaven og rytterstatuen i midten.



*Monumentalt
Historisk
Uforanderligt
Åbent*



Illustration set fra Strøget.

Den nye hovedtrappe og dobbeltelevator bliver placeret ved Strøgets udmundning. Selve Kongens Nytorv med Krinsen reetableres som i dag. Langt de fleste cykelparkeringspladser etableres mellem dobbeltelevatoren og den eksisterende nødtrappe samt ved bitrappen ved Det Kongelige Teater. Herved friholdes arealet ud for Strøget.

Kongens Nytorv

Marmorkirken

Den overordnede idé

Det fremtidige forpladsareal dækker den vestlige del af kirkepladsen fra Frederiks Kirke frem til Store Kongensgade.

Det eksisterende vejareal mellem Frederiksgade og Store Kongensgade lukkes delvist, og fortovet på den nordlige og sydlige side udvides for at favne nødtrappe, bitrappe og det offentlige toilet.

De tre ovenlys er udformet som lave plinte, der indbyder til siddeophold.

For at skabe et sammenhængende byrum befæstes forpladsarealet og det resterende fortovsareal med samme materiale.

Træstruktur

Stationsboksen er ikke sænket på denne station, hvilket betyder, at der ikke kan plantes på selve stationsboksen. Den lavere beplantning i det nordøstlige hjørne (privat haveareal) kan genplantes, såfremt ejeren ønsker det.

Den øvrige beplantning i rummet omkring Frederiks Kirke kan bevares.

Trafikløsninger

Der er fortsat køremulighed rundt om kirken, dog ophæves ensretningen.

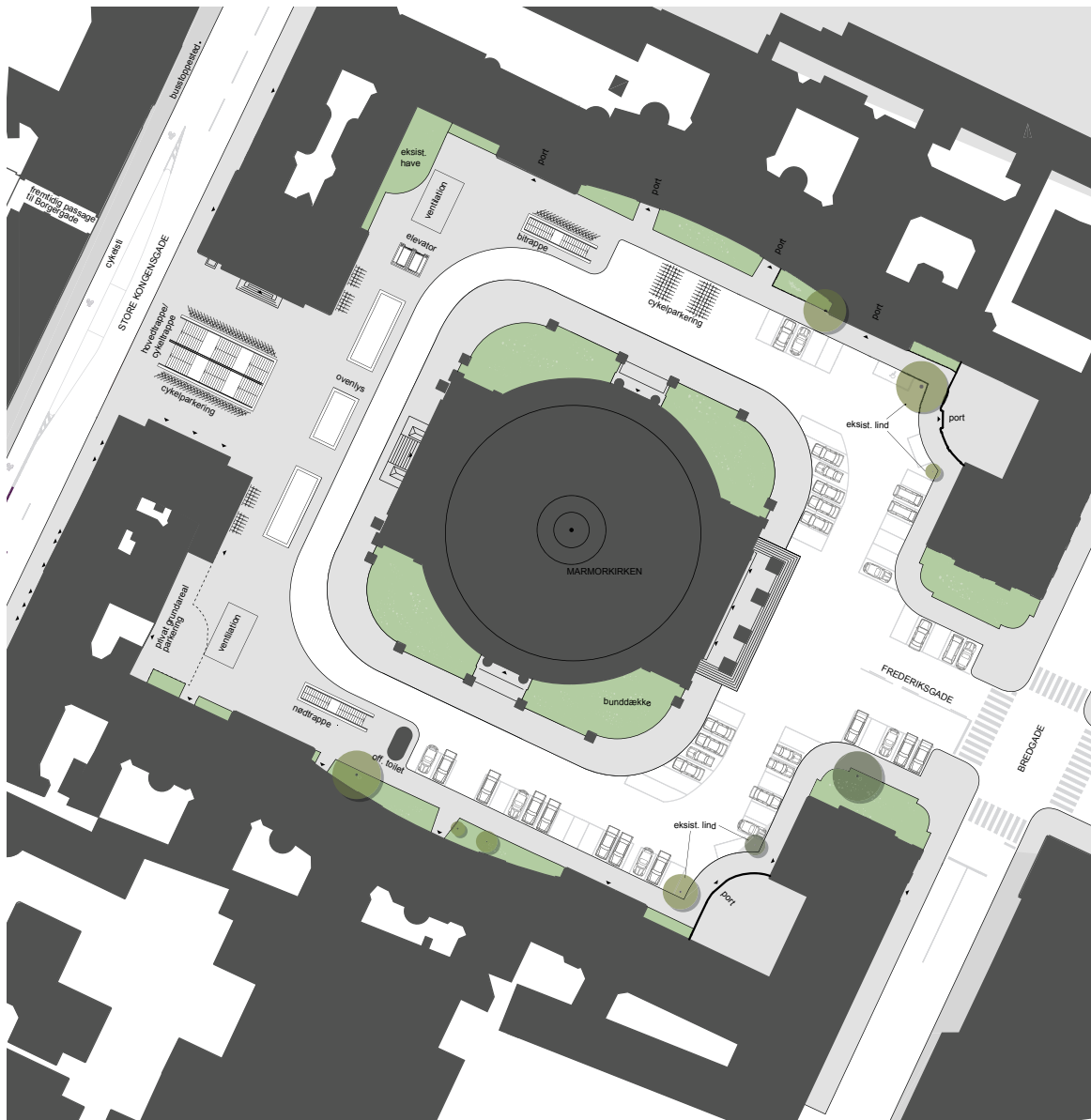
Cykler

Der etableres i alt 250 cykleparkeringspladser ved stationen, heraf 120 inde i stationen.

Herudover genplaceres 6 eksisterende cykleparkeringspladser. Cyklerne er placeret omkring hovedtrappen og bitrappen.

Cyklerne ved bitrappen placeres på vejarealet og optager et areal svarende til seks bilparkeringspladser.

1:1000



Marmorkirken



Lokal identitet

Ved disponeringen af området er der lagt vægt på at skabe en struktur, som giver plads til, at den lokale identitet og stemning kan udfolde sig.

- **Monumentalt historisk byrum**
- **Symmetri**
- **Roligt og skyggefuldt**
- **Intimt (privat boliggade)**

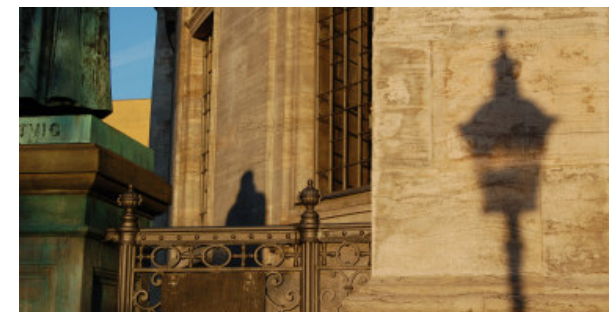
Frederiksstaden er et unikt kvarter og et fint eksempel på en gennemført barok byplan med brede gader. Kvarteret rummer eksempler på Nordeuropas fineste rokokoarkitektur.

Kirken er placeret for enden af Frederiksstadens akse, centralt i det ca. 90 x 90 meter kvadratiske rum. Aksen løber gennem Amalienborg og afsluttes mod øst af Amaliehaven ved Københavns Havn. Kirkepladsen grænses af en lukket karrébebyggelse i fire etager med åbninger i tværaksen mod henholdsvis Frederiksgade og Store Kongensgade. Frederiksstaden udgør i kraft af enkle hovedgreb en robust og nuanceret bymæssig helhed af åbne og sluttede rum. Flere af bygningerne er i dag fredet.

Kirkepladsen er symmetrisk anlagt omkring kirken. Selve Frederiks Kirke ligger i byrummet på en kvadratisk ø, grænset

af et smedejernshegn. Mellem hegnet og kirkebygningen er der anlagt fire symmetriske haveanlæg. Langs bygningsfacaderne og rundt om kirken er der anlagt fortove.

Byrummet omkring kirken er et historisk monumentalt rum, der på trods af de mange parkerede biler emmer af ro og barok orden.



*Monumentalt historisk byrum
Symmetri
Roligt, skyggefuldt
Intimt (privat boliggade)*



Illustration set fra Store Kongensgade.

Marmorkirken

Østerport

Den overordnede idé

Metrostationen ved Østerport er placeret på Oslo Plads parallelt med karréen mellem Kristianiagade og Østbanegade. Det nuværende parkeringsareal inddrages til forpladsen, hvorpå stationelementerne som hovedtrappe, elevatorer og ovenlys bliver placeret. Østerport bliver en stor omstignings station fra Metro til bus, S- og regionaltog. Til at rumme nogle af disse nye omstigningsfunktioner vil der blive opført en ny bygning i byrummet.

Træstruktur

Den eksisterende træ række mod Østre Anlæg der fortsætter på Dag Hammarskjölds Allé, genplantes. På Metroforpladsen plantes ligeledes en træ række, hvorunder cyklerne placeres.

Trafikløsninger

Lokalgaden foran Oslo Plads nr. 12-16 ombygges til cykel- og adgangsvej uden parkeringsmulighed.

Østbanegade indsnævres til ét kørespor frem til Bergensgade og forberedes her for udførelse af dobbeltrettet fællessti mellem Bergensgade og Langeliniebroen mod øst. Samtidig etableres en modstrømscykelsti på strækningen fra Bergensgade til Oslo Plads.

Cykler

Der skal placeres 850 cykleparkeringspladser ved Metrostationen. Cyklerne er dels placeret på forpladsen, dels i de tilstødende gader, hvor de fremtidige cyklister forventes at komme fra.

Lokal identitet

Ved disponeringen af området er der lagt vægt på at skabe en struktur, som giver plads til, at den lokale identitet og stemning kan udfolde sig.

- **Trafikknudepunkt**
- **Klassisk Østerbro**

Ejendommen, som den fremtidige station vil knytte sig til, er en markant firetages bebyggelse. Bygningen er stilfuld med gennemgående gesimsbånd, kobbertårn og altaner, der fremstår meget præsentabel. Bygningen rummer primært kontorlejemål.

Øst for ejendommen ligger den eksisterende Østerport Station og umiddelbart over for Østre Anlæg.

Kvarteret omkring stationsarealet er præget af smukke beboelsesgader med markante træbeplantninger, og det fremstår meget mondænt. Området er kendt som "Ambassadekvarteret", og inden for en radius af 500 meter findes flere ambassader, blandt andet den amerikanske, den russiske, tyske og spanske ambassade.



Trafikalt knudepunkt
Klassisk Østerbro



*Illustration set fra Stockholmsgade.
Metrostationen er placeret på Oslo Plads parallelt med karréen.
Trærækkerne på begge sider af Oslo Plads reetableres, så det grønne byrum bevares.*

Trianglen

Den overordnede idé

Gruspladsen ved Trianglen, som foyer eller overgang mellem det trafikerede byrum og den rolige Fælledpark fastholdes i det nye forslag. Den eksisterende symmetri og monumentale stemning omkring Genforeningsmonumentet fastholdes og styrkes med en dobbelt træække. Træækkene vinkles ind på hovedtrappen, som derved får sin placering i hovedaksen styrket.

Træækkene favner alle de stationsrelaterede funktioner (cykelparkering, trapper, ventilationsriste og elevator) og danner samtidig den ydre ramme omkring pladsen. Arealet under træækkene anlægges med fast belægning, mens resten af pladsen fortsat tænkes anlagt med grus. Med denne disponering understreges stationselementernes tilknytning til det befæstede gaderum, det urbane liv og flow, mens den grusbefæstede plads knytter sig til parken.

Selve pladsen er friholdt for fast aptering, så der også i fremtiden kan opstilles cirkus og afholdes andre pladskrævende arrangementer.

Træstruktur

Den enkelte træække mod Blegdamsvej og Øster Allé erstattes af en ny dobbelt træække, der omspænder dele af stationens cykelparkering samt Metroelementer som elevatorer, trapper og riste.

Trafikløsninger

Trafikafviklingen forbliver uændret. Øster Allé projektet fuldendes helt frem til Blegdamsvej.

Cykler

Der placeres i alt 580 cykler på terræn og 70 i cykelkælder. Størstedelen af cyklerne er placeret under træækkene, vinkelret på pladsen. De resterende cykler er placeret på en udvidet midterhelle ved Blegdamsvej samt i promenaden på Øster Allé.

Lokal identitet

Ved disponeringen af området er der lagt vægt på at skabe en struktur, som giver plads til, at den lokale identitet og stemning kan udfolde sig.

- **Trafikalt knudepunkt**
- **Symmetri**
- **Åbenhed**
- **Foyer til Fælledparken**

Pladsen er stramt symmetrisk anlagt omkring en akse, hvor Genforeningsmonumentet, udført af Axel Poulsen og Holger Jacobsen (1929), er placeret i centrum. Mod begge gader afskærmes pladsen af en række klippede lindetræer (stammehække) og en lav bøgehæk, der forstærker symmetrien og understreger akse. Mod Fælledparken afgrænses pladsen af to lave mure, der afsluttes af to søjler, som danner indgangspartiet til parken. Det friholdte, tomme rum forstærker det aksiale udtryk.

Pladsen ved Trianglen henligger stort set friholdt og al beplantning og aptering er holdt i yderkanterne. Det betyder, at pladsen er velegnet til afholdelse af store pladskrævende arrangementer, som fx. cirkus. Der er ikke mange steder i København, man finder en så stor friholdt plads, og det anses som en stor kvalitet med en pause mellem byens puls og Fælledparkens ro.



På Åben Tegnestue blev det foreslået, at midterhellen på Blegdamsvej benyttes til cykelparkeringspladser



*Trafikknudepunkt
Symmetrisk
Åbent
Åbent
Forplads til Fælledparken*



Illustration set fra Blegdamsvej.

Trianglen

Poul Henningsens Plads

Den overordnede idé

Arealet, som den fremtidige Metrostation er beliggende på, dækker dels et offentligt vejareal, dels en privat grund.

Foruden de Metrorelaterede krav, som knytter sig til indretningen af en forplads, er der en række ønsker fra Øbrohus' ejere, som søges indarbejdet i forslaget. Forpladsarealet planlægges ud fra et helhedshensyn, hvor der er visuel sammenhæng mellem det private og det offentlige areal.

Stationen er placeret diagonalt i rummet. Hovedtrappen er orienteret mod Jagtvej og P. H. Plads, mens cykeltrappen er orienteret mod Tåsingegade.

Disponeringen tager udgangspunkt i at skabe ét samlet rum, hvor det offentlige og det private areal visuelt opfattes som ét. Den eksisterende udformning ved Øbrohus med platanløvtaget over parkeringspladsen danner udgangspunkt for den fremtidige disponering.

Trærækker, bilparkering, cykelparkering og hække er orienteret vinkelret på Øbrohus. En hæk danner grænse mellem de Metrorelaterede funktioner og de private funktioner.

Der er placeret et offentligt toilet ud mod Reersøgade.

Hele rummet bindes sammen af en sammenhængende belægning.

Træstruktur

Pladsen struktureres af rækker af plataner. Både den private bil- og cykelparkering såvel som den offentlige cykelparkering knytter sig til disse trærækker.

Grænsen mellem det private og det offentlige areal tegnes af en bred formklippet hæk, hvis geometri oppefra set tegner et ornament på pladsen.

Trafikløsninger

Reersøgade lukkes for gennemkørende trafik. Der opretholdes cykelforbindelse hen over pladsen. Fortovet på Jagtvej og i Tåsingegade udvides med henblik på at opnå et øget areal til cykelparkering.

Der vil fortsat være adgang med bil til gården og parkeringskælderen i hjørnejendommen Tåsingegade/ Reersøgade samt til Øbrohus, Netto og Øbro bibliotek.

Cykler

Der placeres i alt 550 cykelparkeringspladser, heraf 130 i Stationen. Derudover genopstilles 96 eksisterende, private cykelparkeringspladser.

De offentlige cykelparkeringspladser er fordelt i tre grupper. Dels på et udvidet fortovsareal foran biblioteket i tilknytning til hovedtrappen, dels under platanløvtaget i Reersøgade og dels på et udvidet fortovsareal i Tåsingegade i tilknytning til cykeltrappen.

De private cykelparkeringspladser er placeret langs med facaden til Øbrohus.



Lokal identitet

Ved disponeringen af området er der lagt vægt på at skabe en struktur, som giver plads til, at den lokale identitet og stemning kan udfolde sig.

- **Grønt byrum**
- **Tilbagetrukket**
- **Boliggade**

Det fremtidige stationsareal er beliggende på et tilbagetrukket areal eller lomme mellem Jagtvej, Reersøgade og Tåsingegade. Arealet benyttes primært til parkeringsplads for Øbrohus' beboere, vareindlevering til Netto, parkering for biblioteket samt dagrenovation for etageboligens beboere. Aktiviteterne er medvirkende til, at området har bagsidekaraktér.

En systemplantning af kasseklippede plataner strukturerer pladsen og danner et præcist løvtag over de parkerede biler, cykelparkeringen og renovationen.

Træbeplantningen er medvirkende til stor ro på pladsen trods de mangeartede aktiviteter. I skellet mellem det privat gårdareal og Tåsingegade er der en smal randbeplantning. Samlet set giver det området en karakter af et meget grønt og roligt byrum.

Reersøgade har karakter af traditionel rolig boliggade.



*Grønt byrum
Tilbagetrukket lomme
Boliggade*

Poul Henningsens Plads



Illustration set fra hovedtrappen.

Poul Henningsens Plads

Vibenshus Runddel

Den overordnede idé

Stationen er placeret inde i parken. For at understøtte dette indtryk reableres det eksisterende bryn mod Jagtvej. For at sikre både fysisk og visuel god kontakt med Jagtvej etableres tre store åbninger ind mod parken og Metroforpladsen. Træplantningen fra brynet vandrer ud på selve pladsen i en spredt træplantning, der giver et let og parkagtig udtryk.

Det tætte bryn mod Øster Allé genetableres således, at Filosofgangen igen kan knytte sig hertil. På et enkelt sted er Filosofgangen inde og tangere forpladsen, så der skabes en kontakt mellem Klosterfælleden og forpladsarealet. Den eksisterende, diagonale sti, som løber gennem hele Klosterfælleden, videreføres ind på Metroforpladsen. Den dobbelte elevator, der er placeret i sigtelinien, vil danne markør i parken.

Det eksisterende Øster Allé stiprojekt fortsættes ud til Jagtvej og danner således en akse, hvortil det nye Fælled Klubhus og Metroforpladsen knytter sig. Lindealléen på Øster Allé føres ligeledes igennem ud til Jagtvej efter samme princip som på den allerede anlagte strækning. Det vil sige, hvor alléen er sammenfaldende med et bryn, undlades træækken tættest på brynet.

På Metroforpladsen ved Vibenshus Runddel vil belysning indgå som et vigtigt element, både

i forhold til sikkerhed, men også som en del af det arkitektoniske udtryk. I den efterfølgende fase vil belysning blive bearbejdet.

Selve forpladsarealet er befæstet i nødvendigt omfang, det vil sige omkring stationselementerne og ved cykelparkeringen.

Der er placeret et offentligt toilet på Metroforpladsen.

Træstruktur

Brynet mod Jagtvej

Brynet mod Jagtvej er bevaret, men i en mere åben og gennemsigtig form. Hækken og træerne er genetableret, men det tætte busklag er udeladt. Ved denne disponering opnås en bryneffekt udefra set, når man færdes langs med Jagtvej, idet træernes kroner, set i perspektiv, vil danne et sammenhængende bryn. Hækken vil være lav og træerne opstammet således, at der er frit indblik og udsyn fra vejen og ind til Metrostationen. Bundplantningen er tænkt som helt lav, fx. græs med urtevegetation.

Overgang mellem Metroforplads og park
Grænsen mellem forpladsarealet og det egentlige parkareal tegnes af Filosofgangen. I tråd med princippet for resten af parken ligger Filosofgangen delvist i brynbeplantningen,

delvist på en åben strækning. Brynet reableres under hensyntagen til indsigt- og udsynskiler fra forpladsarealet og ind til parken.

Forpladsarealet

For at undgå at stationsarealet kommer til at fremstå som et "åbent skår" mellem brynet og parken, plantes enkelte solitære træer på selve forpladsarealet. Træerne placeres strategisk således, at der opnås en visuel kontakt mellem stationen under jorden og forpladsen.

Trafikløsninger

Eksisterende vejgeometri forbliver uændret ved Vibenshus Runddel.

Cykler

Langt de fleste cykelparkeringspladser er placeret langs brynet mod Jagtvej. Cyklerne er placeret i to rækker med så stor afstand, at det er muligt at cykle igennem rækkerne. Alle cykelparkeringspladser er placeret, så de ligger optimalt i forhold til henholdsvis hovedtrappe og bitrappe.

Der etableres i alt 500 nye cykelparkeringspladser. De eksisterende 25 cykelparkeringspladser genplaceres.

Cykelparkering til Fælled Klubhuset er integreret i klubhuset.



Vibenshus Plads

Lokal identitet

Ved disponeringen af området er der lagt vægt på at skabe en struktur, som giver plads til, at den lokale identitet og stemning kan udfolde sig.

- **Park med store træer**
- **Bryn mod byen**
- **Ro (kontrast til vejene)**

Fælledparken er kendetegnet ved sin store åbne fælled (mod Vibenshus Runddel, kaldet Klosterfælleden). Fælledparken er enkelt disponeret med store sammenhængende græsflader, et stisystem i grus og solitære eller grupper af store gamle træer. De store uprogrammerede flader danner rammen om mange, både spontane og planlagte aktiviteter.

Fælledparken indrammes mod omgivelserne af et markant bryn bestående af et busklag (nogle steder også en hæk) og store træer. Brynet er således en både fysisk og visuel barriere mod omgivelserne. Når man krydser brynet og forlader byen og gaden, træder man ind i en anden verden. Det tætte bryn danner kontrast til den åbne fælled. Brynet er fredet og betragtes som særdeles identitetsgivende for Fælledparken.

Filosofgangen løber i Klosterfælledens yderkant, på kanten af brynet, i brynet eller i enkelt tilfælde helt fri af brynet, men i tilknytning til dette.

Vibenshus Runddel grænser op til et af de mest trafikerede vejkryds i København. Kontrasten mellem det til tider trafikale inferno og Fælledparkens ro er markant. Indtrykket af ro forstærkes og understøttes af det enkle udtryk, store rum, duftene og fuglesangen, som møder én, når man træder ind i Fælledparken fra Vibenshus Runddel.



*Park med store træer
Bryn mod byen
Ro (kontrast til vejen)*

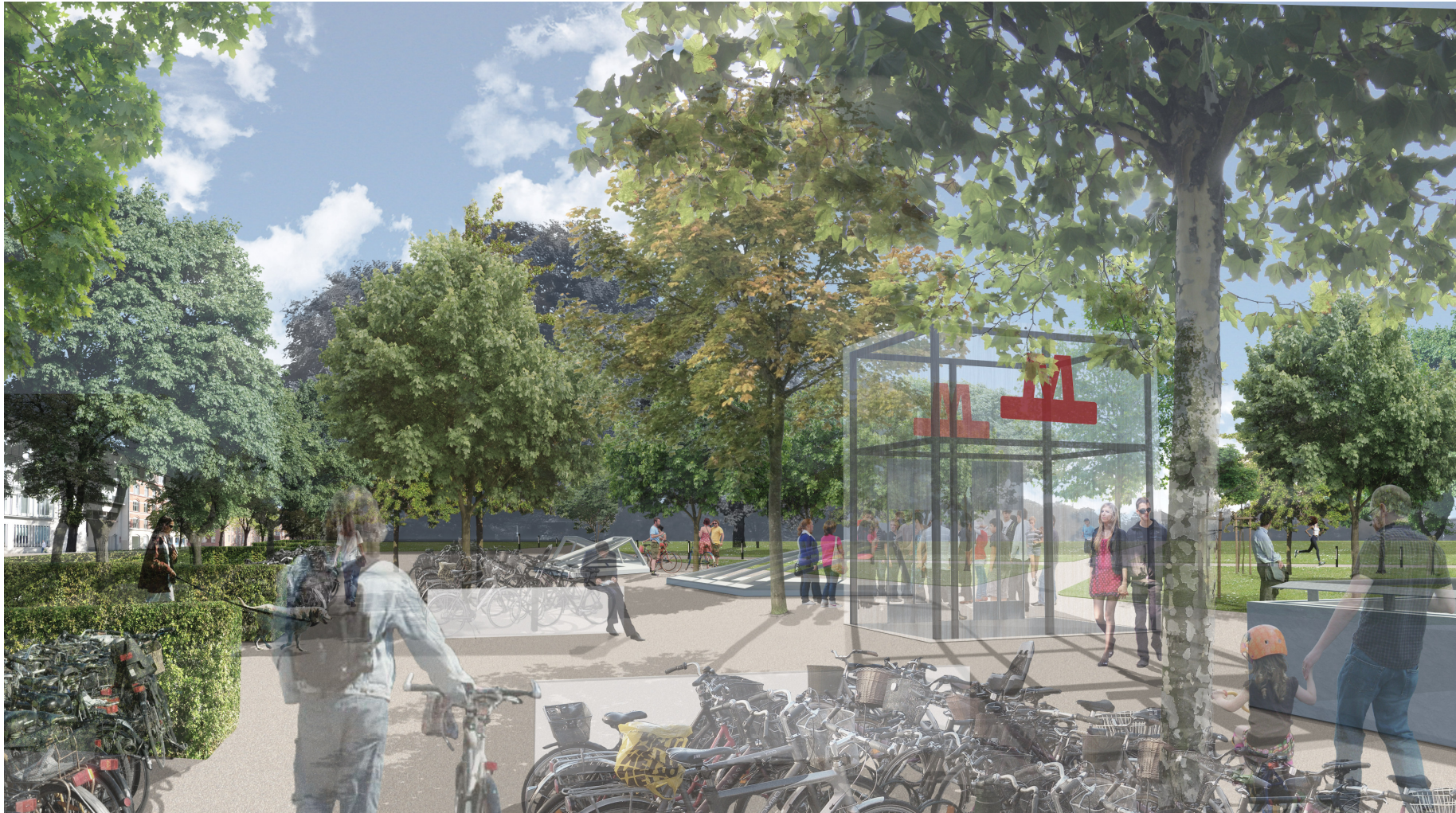


Illustration set fra hovedtrappen.

For at undgå at stationsarealet kommer til at fremstå som et "åbent skår" mellem brynet og parken, plantes der enkelte solitære træer på selve forpladsarealet. Træerne placeres strategisk således, at der opnås en visuel kontakt mellem stationen under jorden og forpladsen.

Vibenshus Plads

Skjolds Plads

Den overordnede idé

Stationselementer som ovenlys og ventilationsriste er placeret i Haraldsgade, hovedtrappen er indarbejdet i bygningen på hjørnet af Haraldsgade og Tagensvej, mens cykeltrappen og elevatorerne er placeret på det areal, hvor Sigurdsgade og Fafnersgade før løb ud i Haraldsgade. Gaderne bliver i fremtiden lukkede, hvorved der opstår en ny plads – Skjolds Plads.

Ved denne disponering friholdes et stort areal i tilknytning til den nye lokalplads.

En træække underopdeler den nye lokalplads i to dele således, at de Metrorelaterede elementer alle ligger vest for rækken parallelt med facaden. Det resterende friholdte areal disponeres mere detaljeret i den efterfølgende fase, herunder belysning.

Midt på pladsen er der udlagt et rektangulært felt, der indikerer en niveaufri zoneinddeling af rummet. Den efterfølgende møblering af rummet kan knytte sig til dette tæppe på samme måde, som man møblerer et sofaarrangement omkring et tæppe i stuen. Dermed skabes "et rum i rummet" med mulighed for, at mange forskellige grupper kan gruppere sig på pladsen på én gang. Sammen, men alligevel hver for sig.

Træstruktur

Der arbejdes med to typer af beplantning, der understøtter den overordnede idé. En træække, der danner ryg, og et solitært træ, der udgør et samlingspunkt. Begge elementer er tænkt som store, markante løvtræer.

Disse to beplantningselementer udgør den overordnede beplantningsstruktur på pladsen. I den efterfølgende fase kan der suppleres med yderligere beplantning.

Trafikløsninger

Vejkrydset mellem Haraldsgade, Sigurdsgade og Fafnersgade er omdannet til en lokalplads. Ved Sigurdsgade etableres en vendeplads, og Fafnersgade munder ud i Valhalsgade. Haraldsgade er lukket for al biltrafik. Der opretholdes kørebaner for bus og cykel i begge retninger. Ved denne disponering er det muligt at udvide fortovsarealet i Haraldsgade.

I nordgående retning indsnævres Tagensvej fra to til et spor således, at fortovsarealet udvides foran hovedtrappen.

Cykler

Der etableres 450 nye cykelparkeringspladser ved Skjolds Plads, heraf 100 under tag i stationen. Cykelparkeringspladserne er grupperet omkring hovedtrappen på de udvidede fortovsarealer i Haraldsgade og på Tagensvej samt i tilknytning til cykeltrappen på lokalpladsen.

Desuden vil de 45 allerede eksisterende cykelparkeringspladser blive genopstillet på området.

Lokal identitet

Ved disponeringen af området er der lagt vægt på at skabe en struktur, som giver plads til, at den lokale identitet og stemning kan udfolde sig.

- **Sammensat – kulturelt, funktionelt og skalamæssigt**
- **Uhøjtidelig**
- **Opholdsplads**

Skjolds Plads ligger i den del af Ydre Nørrebro i København, der kaldes Nordvestkvarteret. Et kvarter, der er beliggende i overgangen mellem Københavns brokvarterer og villakvarterer i udkanten af Københavns Kommune.

Bevæger man sig ind i området, finder man hurtigt ud af, at her er en særlig atmosfære. Årsagen er den for København unikke kobling af boliger og erhverv, hvor mennesker bor og arbejder side om side. Dette kommer også til udtryk i gadebilledet, der er præget af boligejendomme, kontorer og mindre håndværksvirksomheder. Denne mangfoldighed er karakteristisk og identitetsskabende for kvarteret.

På Åben Tegnestue kom borgerne med mange konkrete ønsker og kommentarer til en kommende, ny kvarterplads, der afspejler den lokale identitet.





Skjolds Plads

Nørrebro

Den overordnede idé

Metrostationen er beliggende på den østlige side af højbanen. Højbanen gennembrydes af to brede passager, som skaber fysisk og visuel kontakt mellem øst- og vestsiden. Passagerne friholdes for aptering og cykelparkering, så kontakten mellem de to sider optimeres.

Som det trafikale knudepunkt, som Nørrebro Station er, tager udformningen udgangspunkt i det flow, der vil være på området. Mange passagerer vil skifte mellem bus, S-tog og Metro. Fodgænger-, cyklist-, handels- og opholdsliv skal finde sted side om side.

For at skabe mest mulig plads til det ønskede byliv er området omkring Nørrebro Station rationelt disponeret. De mange funktioner er organiseret på en enkel og praktisk måde, der friholder så stort et areal som muligt til uprogrammerede aktiviteter og funktioner som fx. ophold, leg, torvehandel mv.

Øst- og vestsiden tænkes sammen med en sammenhængende belægning, der understøtter funktionerne.

Træstruktur

Træstrukturen har overordnet set to funktioner. Den er for det første med til at organisere cykelparkeringen øst for højbanen, hvor cykelparkeringen står mere spredt. Ligeledes vil træerne danne løvtag over cykelparkeringen, så den ikke opleves så dominerende i byrummet. For det andet danner træstrukturen på kvarterspladsen ryg til ophold og skaber mindre rum i det store rum. Dette er med til at understøtte forskellige grupperingers aktiviteter.

Det store vejkryds ved Folmer Bendtsens Plads og Hyltebro har en stor skala. Træerne vil være med til at danne en "prop" i byrummet, så det ikke "løber ud" i det brede trafikkrøds.

Mod nord ud mod Nørrebrogade er de tre store lindetræer bevaret.

Trafikløsninger

Folmer Bendtsens Plads lukkes for al biltrafik. Der opretholdes én bus- og cykelbane på 4,5 m i sydgående retning og modstrømscykelsti i nordgående retning.

Rundkørslen mellem Folmer Bendtsens Plads, Hyltebro og Lundtoftegade ombygges til et signalreguleret kryds.

Ørnevej ensrettes, og det derved overskydende gennemkørselsfag under S-togsbanen inddrages til cykelsti og -parkering.

Cykler

Der placeres i alt 750 cykler, heraf 120 under tag i Metrostationen. Desuden genplaceres 300 eksisterende cykelparkeringspladser. Langt de fleste cykler er placeret i et bånd langs den vestlige side af højbanen. Cyklerne her er placeret i to etager langs med skel. Ved denne disponering friholdes passagen, så den på trods af de mange cykler opleves åben, lys og indbydende. Ved at trække cyklerne ud til siden er det muligt at skabe cykelpassage fra Frederikssundsvej og ned mod den fremtidige Grøndals cykelrute. Det betyder, at man kan cykle direkte frem til en cykelparkeringsplads.

Cykelparkeringen har potentiale til at kunne blive et markant element i byrummet, der ligeledes vil opleves igennem passagerne i højbanen.

Et mindre antal cykler er desuden placeret i to niveauer under højbanen mod syd og i smågrupper på højbanens østside. Cykelparkeringen på østsiden er traditionel cykelparkering i et lag og knytter sig til træplantningerne.

Lokal identitet

Ved disponeringen af området er der lagt vægt på at skabe en struktur, som giver plads til, at den lokale identitet og stemning kan udfolde sig.

- **Urbant**
- **Trafikalt knudepunkt**
- **Trængsel**
- **Farverigt og multikulturelt**

Nørrebro er ét af de tættest befolkede områder i København. Her er rigtig mange mennesker på gaden, og pladsen er trang på fortovet, hvor både udstillede varer, café møbler og fodgængere kæmper om pladsen. Mennesker, dufte og aktiviteter blandes i et inferno, som opleves positivt. Tætheden er medvirkende til at øge urbaniteten.

På Nørrebro bor der mange forskellige mennesker fra mange forskellige lande og med forskellige kulturelle baggrunde. Billedet bliver i bogstavelig forstand spraglet og mangfoldigt.

Området er i dag domineret af trafik, både fra busser, S-tog, biler, cykler og fodgængere. I fremtiden også af Metrotrafik. Trafikken opfattes primært som et dynamisk indslag på området. Trafikken genererer mennesker og liv og er medvirkende til at øge urbaniteten.



*Urbant
Trafikalt knudepunkt
Trængsel
Farverigt og multikulturelt*



Illustration set fra syd.

Arealet udfor den den sydlige del af Metroforpladsen friholdes for cykleparkering så der gives mulighed for at skabe en kvartersplads til ophold og andre aktiviteter side om side med Metrostationen.

Nørrebro Runddel

Den overordnede idé

De primære stationselementer, trappe og elevatorer er placeret ud mod Nørrebro Runddel. Cykelparkeringen er koncentreret omkring trappenedgangene og langs med muren i tilknytning til stisystemet. Ved denne disponering er det muligt at opdele området i et urbant befæstet areal mod Runddelen i tilknytning til trappe, elevatorer og cykelparkering, mens det resterende areal omkring Graverboligen antager en mere parkagtig karakter, der minder om det tilstødende kirkegårdsareal. Der er befæstet efter princippet *"så lidt som muligt, så meget som nødvendigt"*.

Kirkegårdens eksisterende retvinklede stisystem, der løber parallelt og vinkelret på Nørrebrogade, repeteres på stationsarealet. Ved denne disponering skabes en naturlig forbindelse mellem stationsarealet, Graverboligen og det resterende parkareal. Stisystemet nedtoner samtidig Graverboligens placering i stationsaksen og skaber dermed en ny komposition, der kæder station og kirkegård sammen på naturlig vis.

Træstruktur

Stationen på Nørrebro Runddel vil opleves som en station placeret i en park. Området beplantes med en varieret plantning, der afspejler sammensætningen på kirkegården. Der vil således være både solitære træer og trægrupper, buske og stauder samt græsarealer.

Beplantningen vil være det lag, der binder både stationsarealet og kirkegården sammen og dermed også kobler den urbane del af stationsarealet sammen med den mere parkprægede del af stationsarealet.

For at skabe gode vækstvilkår for den mere udsatte beplantning af buske og stauder etableres en række hævede bede, hvor denne beplantning kan etableres under mere beskyttede forhold.

Trafikløsninger

Trafikafviklingen på Jagtvej og Nørrebrogade forbliver uændret.

Foruden indgang fra Runddelen etableres der mindre indgange fra både Jagtvej og Nørrebrogade. Ved indgangen fra Jagtvej etableres en cykelsliske på den eksisterende trappe.

Cykler

Der placeres i alt 450 cykler, heraf 60 under tag i stationen. Størstedelen af cyklerne er placeret rationelt langs murene mod Jagtvej og Nørrebrogade i tilknytning til stisystemet og indgangene. De resterende cykler er placeret på et areal i tilknytning til cykeltrappen.

Lokal identitet

Ved disponeringen af området er der lagt vægt på at skabe en struktur, som giver plads til, at den lokale identitet og stemning kan udfolde sig.

- **Oasen i byen**
- **Frodig og varieret**
- **Ro og fordybelse**
- **Muromkranset**

Assistens Kirkegård ligger som en oase i ét af Københavns tættest befolkede, urbane områder. Indtrykket af en oase forstærkes både af den præcise grænse, som definerer området, og kontrasten mellem det travle urbane og den rolige frodighed.

Assistens Kirkegård er kendetegnet ved sin varierede beplantning, der spænder bredt fra løv- og nåletræer til buske og stauder. Beplantningen er desuden sammensat af træer og buske i forskellige højder, der skaber nicher og rum, som øger indtrykket af frodighed. Denne store variation giver gode opholdsmuligheder og samtidig optimeres forholdene for både insekter og fugle, der med deres summen og fuglesang forstærker det frodige og mangfoldige indtryk.

Assistens Kirkegård har hidtil været benyttet af mange som park, selvom det først og fremmest har været en kirkegård. I fremtiden overgår denne del af kirkegården til kommunal park, men karakteren bibeholdes, da denne betyder,

at der opstår en særlig ro og fordybelse her. Assistens Kirkegård er, som de fleste andre kirkegårde, muromkranset. Muren forstærker indtrykket af både oase og frodighed. Følelsen af at forlade byen og gå ind i en anden verden understøttes i høj grad af muren. Muren er en del af Assistens Kirkegårdens identitet, særlig den gule mur ud mod Nørrebrogade, der fungerer som et pejlemærke i byen.



*Oase i byen
Frodig og varieret
Ro og fordybelse
Muromkranset*



*Illustration set fra graverboligen mod Runddelen.
Arealet med stationselementerne ud mod Runddelen befæstes, så det kan indrettes til cykelparkering og færdsel.
Det resterende areal tænkes udlagt med græs og træer med en karakter som kendes fra kirkegården i dag.
Arealet omkring graverboligen befæstes.*

Nørrebro Runddel

Nuuks Plads

Den overordnede idé

Stationelementerne er placeret i et lige bånd ud mod Jagtvej, hvilket betyder, at arealet ind mod Landsarkivet fortsat er friholdt. Disponeringen, som den kendes i dag, fastholdes i store træk. Trærækken mod Jagtvej og langs magasinerne genetableres, mens arealet mellem stationelementerne og arkivet fortsat friholdes til uprogrammerede aktiviteter. Ved denne disponering er området mest fleksibelt i forhold til de fremtidige, endnu ukendte, planer for Landsarkivet.

Af hensynet til beregninger om kraftige regnhændelser er stationelementerne på Nuuks Plads hævet 30 cm fra eksisterende fortovsniveau. Da terrænet samtidig er faldende fra hjørnet af Rantzausgade og ned mod Hiort Lorenzens Gade, betyder det, at de sydligste stationelementer er hævet ca. 60 cm over eksisterende terræn. Dette forhold har betydet, at der etableres trin fra det nordlige hjørne ved Jagtvej/ Rantzausgade op til hovedtrappe og elevator. Fra den sydlige og vestlige del og op lang Landsarkivet vil der fortsat være niveaufri adgang til pladsen.

Træstruktur

Trærækken mod Jagtvej

Den eksisterende trærække ud mod Jagtvej vil blive genetableret med en række markante, ensartede store løvtræer, der skalamæssigt kan matche Landsarkivets volumen. For at skabe bedre lysforhold på pladsen og sikre bedre indsigt til Metroen og de smukke magasinbygninger plantes der lystræer, hvis løv og bladstruktur tillader mere lys at trænge igennem kronen. Ved denne disponering fastholdes Nuuks Plads som en grøn plads, men knap så skyggefuld som idag.

Beplantning langs magasinerne

Langs begge magasiner plantes forskellige træer. Træerne udvælges, så der opnås stor årstidsvariation i form af høstfarver, bær og blomster. Trærækkerne danner løvtag over den fremtidige cykelparkering.

Trærækkerne er trukket tilbage således, at begge magasiner får mulighed for "at træde ind" på pladsen, og derved fastholde deres position som hovedrolleindehavere på pladsen.

Trafikløsninger

Rantzausgade indsnævres således, at fortovet langs magasinet udvides til brug for cykelparkering.

Cykler

95% af de fremtidige cyklister forventes at komme fra nord, hvorfor de fleste cykelparkeringspladser er placeret rationelt langs magasinet ved Rantzausgade tæt på hovedtrappen. Ved denne disponering er det muligt at placere størstedelen af cykelstativerne optimalt inden for den anbefalede 40 meter zone. De resterende cykelstativer placeres i tilknytning til cykeltrappen i Hiort Lorenzens Gade, hvorfra de resterende 5% af cyklisterne forventes at komme fra.

I alt placeres 350 cykelparkeringspladser ved Nuuks Plads, heraf 120 under tag i stationen.

Lokal identitet

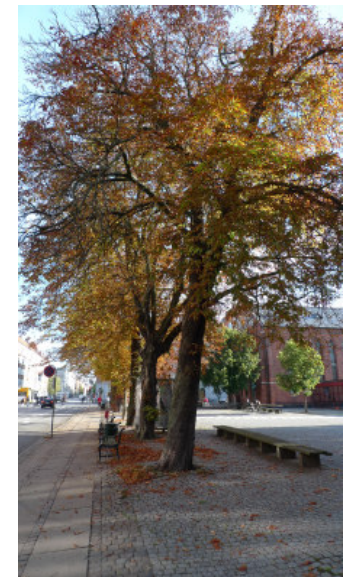
Ved disponeringen af området er der lagt vægt på at skabe en struktur, som giver plads til, at den lokale identitet og stemning kan udfolde sig.

- **Tilbagetrukket opholdsplads**
- **Store træer – skyggefuldt**
- **Pause**

Pladsen foran Landsarkivet er givet, ved at bygningerne ligger ca. 30 meter tilbagetrukket fra den øvrige facadelinje på Jagtvej. Pladsen tegnes af Landsarkivet mod øst og en række store kastanjetræer mod vest. Hele arealet er befæstet med chaussésten. Pladsen er således præcist defineret og markerer sig som en lille, stille lomme ud mod den ellers trafikerede Jagtvej. Pladsen er møbleret med bænke, der indbyder til ophold.

De mange store og skyggefulde træer er en del af identiteten på Nuuks Plads. Træerne er med til at give et indtryk af oase og ro, men samtidig er træerne medvirkende til, at hele pladsen henligger i skygge. Trærækken ud mod Jagtvej fungerer for mange som et pejlemærke.

Nuuks Plads er en pause på Jagtvej. En plads, hvor man kan trække sig tilbage og betragte livet omkring sig; på Jagtvej og omkring arkivet. Indtrykket af pause forstærkes af, at der rent faktisk ikke foregår noget. Den friholdte plads benyttes ikke til anden aktivitet end almindelig færdsel til og fra arkivet. Her ånder ro.



*Tilbagetrukket opholdsplads
Store træer, skyggefuldt
Pause*



Illustration set fra Hiort Lorenzens gade / Jagtvej.

Arealet mellem Metroelementerne og magasinerne er friholdt med mulighed for at forskellige aktiviteter kan finde sted. Trærækken mod Jagtvej genetableres og der suppleres med lette blomstrende træer inde på pladsen.

Nuuks Plads

Enghave Plads

Den overordnede idé

Enghave Plads har med sin udformning indtil i dag været en velfungerende grøn plads med rum til forskelligheder og mange typer ophold. Disse kvaliteter ønskes genskabt i udformningen af den nye plads. Metroens stationselementer er placeret i et lige bånd parallelt med gaden Enghave Plads i den eksisterende centerakse. Da den sydlige gade lukkes, og Enghave Plads dermed gøres "landfast" med karréen mellem Haderslevgade og Flensborggade, forskydes den eksisterende symmetriakse således, at Metroelementerne snarere knytter sig til pladsens nordlige del og gaden. Ved denne disponering dannes det nye friholdte pladsareal længere mod syd.

Pladsens fremtidige disponering muliggør, at kvaliteterne fra den eksisterende rumdeling og funktioner igen kan finde sted.

Disponeringen tager afsæt i, at de tre eksisterende hovedelementer på pladsen; trærækkerne, solitærtræet og springvandet, også indgår i det fremtidige anlæg. Denne struktur vil i den kommende detaljering understøttes og suppleres med yderligere beplantning og aptering. Der vil således fortsat

arbejdes på at have en plads, der varierer mellem store åbne arealer og mindre zoner med en mere intim karakter til ophold.

Træstruktur

Den overordnede træstruktur tager udgangspunkt i den eksisterende, stringente og klassiske træstruktur, som i dag disponerer Enghave Plads. Det eksisterende grønne strøg, rækken af lindetræer, der binder Enghaveparken og Enghave Plads sammen, fortsættes frem til Istedgade. Den nye træ række af store løvtræer bliver pladsens rygrad.

Trærækken suppleres med flere mindre træerækker, der danner mindre rum på pladsen. I tilknytning til disse træerækker kan der knyttes forskellig elementer som f.eks. bænke og hække som forstærker fortætningen på lokale delområder. De små træerækker etableres med f.eks. blomstrende og bærbærende træer.

Foruden træerækkerne er der placeret et stort, solitært træ centralt på pladsen.

Trafikløsninger

Den sydlige del af Enghave Plads lukkes for biltrafik. Der vil dog fortsat være passage for cyklister ad en dobbeltrettet cykelsti. Der etableres vende- og vareaflemlingsplads i Flensborggade, mens det fortsat vil være muligt at passere over det sydvestlige hjørne af pladsen fra Haderslevgade.

Der inddrages bilparkeringspladser i både Haderslevgade og Flensborggade således, at der kan placeres cykelparkeringspladser på det udvidede fortovsareal.

Cykler

Der placeres i alt 650 nye cykelparkeringspladser på Enghave Plads. Desuden genopstilles 60 eksisterende cykelparkeringspladser.

For at undgå al cykelparkering på Enghave Plads er cykelparkeringspladserne ligeledes fordelt i sidegaderne, der fører til pladsen. Pladserne er fordelt i forhold til, hvor cyklisterne forventes at komme fra. Cykelparkeringen på pladsen er koncentreret i to grupper omkring hovedtrappen og bitrappen.

Cyklernerne er placeret vinkelret på gaden således, at de ikke danner en barriere, men giver mulighed for passage mellem gaden og pladsen.



Enghave Plads



Lokal identitet

Ved disponeringen af området er der lagt vægt på at skabe en struktur, som giver plads til, at den lokale identitet og stemning kan udfolde sig.

- Folkelig, rummelig og uhøjtidelig
- Opholdsplads
- Hverdag og fest
- Grønt byrum

Pladsen er i høj grad et lokalt forankret sted, men den formår også at tiltrække et regionalt publikum. Den rummer mange funktioner som almindeligt ophold, café, skaterbane og legeplads. De mangeartede aktiviteter har tilsyneladende fundet sig tilrette på pladsen, side om side.

Pladsen bruges desuden til loppemarked og andre arrangementer. De brede fortove benyttes af caféerne til udeservering. Enghave Plads er planlagt i samarbejde med lokaludvalg og beboere, og resultatet er blevet en lokalplads, der rummer det meste for de fleste. Pladsen er populær og elsket, fordi den netop afspejler den mangfoldighed, som kendetegner Vesterbro.



*Folkeligt, rummeligt og uhøjtidelig
Opholdsplads
hverdag og fest
Grønt byrum*



Illustration set fra Flensborggade.

Enghave Plads