

# HARALDAGADEKVARTERETS OMRÅDELØFT

- BYRUMS- OG TRAFIKPLAN



# PROCESSTADIE

12. aug. 2008

Kick off-møde: Vidensdeling mellem rådgivere og Teknik- og miljøforvaltningen, samt udpegning af de vigtigste problemstillinger.

22. okt. 2008

Workshop 1: Gennemgang af program og udpegning af tiltag.

2. dec. 2008

Workshop 2: Gennemgang af samlet byrums- og trafikplan og koncepter for de enkelte tiltag. Prioritering af tiltag.

15. dec. 2008

Byrums- og trafikplanen samt de 12 tiltag forelægges for projektudvælgelsesforum i Teknik- og miljøforvaltningen

12. jan. 2009

Godkendelse af Byrums- og trafikplanen samt Byrums- og trafikgruppens prioriteringer i områdeløftets styregruppe

● 4. feb. 2009

Godkendelse af Byrums- og trafikplanen i Teknik- og Miljøudvalget til udsendelse i offentlig høring i februar 2009

Offentlig høring

Juni 2009

Endelig vedtagelse af Byrums- og trafikplanen i Teknik- og Miljøudvalget.

# KOLOFON

## Titel

Byrums- og trafikplan for Haraldsgadekvarteret, jan. 2009

Denne plan er udarbejdet for Haraldsgadekvarterets områdeløft og Teknik og Miljøforvaltningen af Schønherr Landskab KS, Keinicke & Overgaard Arkitekter og Via Trafik. Byrums- og trafikgruppen under Haraldsgadekvarterets områdeløft har deltaget i udarbejdelsen af planen.

## Konsulenter

Rådgivergruppen har fået bistand af konsulenterne: Åsa Frankenberg (lysdesign), Sofie Anne Andersen, Julie Rosted, (studerende) Andersen & Grønlund og EKJ ingeniører (ledningsoplysninger).

## Fotos

Schønherr Landskab KS, Keinicke & Overgaard

## Layout og illustrationer

Schønherr Landskab KS, Keinicke & Overgaard

## Udgivelse og copyright

Haraldsgadekvarterets Områdeløft

## Kontakt

Sekretariatet for Haraldsgadekvarterets Områdeløft

Valhalsgade 4, 2200 København N.

Tlf: 26 153500 Web: [www.Haraldsgadekvarteret.kk.dk](http://www.Haraldsgadekvarteret.kk.dk)



# HARALDAGADEKVARTERETS OMRÅDELØFT

- BYRUMS- OG TRAFIKPLAN



(forord, Bondam)



(forord, Ousager)





# INDHOLDSFORTEGNELSE

<b>1. INDLEDNING</b>					
Formål	7				
Områdeløft Haraldsgade	9				
<b>2. FUNDAMENTET</b>					
Fysisk placering	13				
Bymæssig kontekst	15				
Karakteristik	17				
<b>3. ANALYSER</b>					
Forbindelser/Barrierer	21				
Trafik & parkering	23				
Cykel- og gangtrafik	27				
Belysning	29				
Grønne træk	31				
Bæredygtighed	33				
Mødesteder	35				
Forandring/ midlertidighed	37				
Bymæssige funktioner	39				
Værdianalyse	41				
Områdeanalyse	43				
Fremtidige "dynamoer"	45				
Potentielle "dynamoer"	47				
<b>4. PROBLEMSTILLINGER</b>					
Problemstillinger	49				
Målsætninger	51				
<b>5. KONCEPT</b>					
Overordnet koncept	53				
Tilgængelighed	53				
Trafikstruktur	55				
Trafikal løsning	57				
Parkering	59				
Belysning	59				
Mødesteder, blivende og midlertidige	61				
Grønne strukturer	63				
Bæredygtighed	65				
Byrums- og trafikplan	67				
<b>6. DE ENKELTE TILTAG</b>					
De enkelte tiltag	69				
Blivende tiltag	71				
T1 Metroforplads					
T2 Lersø Parkallé Plads					
T3 Centralt Vartegn i Haraldsgadekvarteret					
T4 Haraldsgade som bygade					
T5 Aldersrogade som aktivitetsgade					
T6 Grønne facader					
<b>Midlertidige tiltag</b>				85	
T7 Midlertidigt torv, KTK grunden					
T8 Midlertidigt byrum ved kreativt center					
T9 Midlertidig park på baneterrænet					
<b>Andre tiltag</b>				91	
T10 Vermundsgade bevægelseslinje					
T11 Hermodsgade belysningsprojekt					
<b>Strategitiltag</b>				95	
T12 Strategi miljøkvarter					
<b>7. KONKLUSION</b>					
Konklusion fra workshop 2				97	
Processen				99	
Bilagsark					
Bilag 1. Anlægsoverslag					







# INDLEDNING

## Formål

Nærværende skrift er en byrums- og trafikplan for Haraldsgadekvarteret, som en del af det igangværende områdeløft.

Arbejdet med denne Byrums- og trafikplan er igangsat af Sekretariatet for områdeløft i Haraldsgade og Københavns Kommune med det formål at tilvejebringe en samlet plan, der udpeger et antal strategier og tiltag for byrumsudviklingen. Denne plan kan danne grundlag for en udvælgelse og prioritering i forhold til fastsatte og fremtidige anlægsrammer. Byrums- og trafikplanen skal desuden gøre det muligt at søge sponsorer og fonde om økonomisk støtte til de tiltag eller projekter, der ikke i første omgang prioriteres.

Grundlaget for tilvejebringelsen af denne Byrums- og trafikplan er de problemstillinger og visioner der er nedfældet i "Kvartersplan for Haraldsgadekvarterets områdeløft" fra 2007, som er blevet til i et tæt samarbejde mellem borgerne og brugerne i kvarteret samt Københavns Kommune og sekretariatet.

## Arbejdet med Byrums- og trafikplanen

En rådgivergruppe bestående af Schønherr Landskab, Via trafik, Keinicke & Overgaard, EKJ, med konsulenterne: Åsa Frankenberg, Julie Rosted og Sofie Anne Andersen, er valgt til at løse opgaven i samarbejde med Københavns Kommunes Center for Anlæg og udbud, samt Sekretariatet for områdeløft Haraldsgade, som er projektejer.

Planen skal godkendes af områdeløfts styregruppe og Teknik- og miljøudvalget inden den sendes i offentlig høring i kvarteret. Teknik- og

miljøudvalget forventes sommeren 2009 endeligt at vedtage planen efter den offentlige høring.

Byrums- og trafikplanen indeholder en programmatisk del, der gør rede for problemstillinger og målsætninger for byrum og trafik understøttet af de analyser, som rådgivergruppen har foretaget i kvarteret. Disse analyser munder ud i en samlet vurdering af kvarterets byrum, struktur, trafik, og værdier, som gennem en konceptuel helhedsplan for byrum og trafik får fysisk form. Denne plan fremhæver de tiltag, der kan give svar på de overordnede målsætninger for byrummene i kvarteret.

Til sidst vises ti prioriterede tiltag, som beskrives i ord, referencebilleder og illustrationer. I dispositionsfasen er disse udbygget med planløsninger på idéniveau og principielle anlægsoverslag.

Til disse tiltag er føjet to igangværende projekter i kvarteret, hvis argumentation og beslutningsproces har ligget uden for det programmatisk arbejde, der er indeholdt i dette hæfte. Det er:

- 1: Et forskningsprojekt fra Center for Idræt og Arkitektur på Kunstakademiets arkitektskole vedrørende en bevægelseslinje i Vermundsgade. Projektet har midlertidig karakter.
- 2: I Hermodsgade gennemføres et lysprojekt, der er en del af den generelle opgradering af belysning i kvarteret, bekostet af Københavns Kommune. Her arbejdes også med et lysprojekt som et muligt sponsorprojekt.





## Områdeløft Haraldsgade

### Målsætning og proces

Arbejdet med Byrums- og trafikplanen er forankret i Haraldsgadekvarterets områdeløfts Kvartersplan 2007-2012, der for byrumstemaet bl.a. angiver dette som sin vision:

"Haraldsgadekvarteret er en fornøjelse at kigge på, attraktiv at bevæge sig igennem, og alle mødesteder, byrum og friarealer giver plads og lyst til ophold, leg og bevægelse. Her er højt til loftet og en legende og kreativ tilgang til livet, som også afspejler sig i de mange kreative miljøer, butikker, cafeer, uddannelsessteder og virksomheder.

De fleste i kvarteret går, cykler eller tager offentlig transport til arbejde eller skole. Alle bidrager til, at vores forbrug sker med omtanke for miljøet. Her er fra alle boliger under et kvarters gang til den nærmeste park. Vores sundhed og livskvalitet er ikke påvirket af trafik....

... Haraldsgade er et gæstfrit, levende, pulserende og bæredygtigt kvarter, som bidrager positivt til København som miljømetropol...."

I Kvartersplanen for Haraldsgadekvarterets områdeløft skrives videre om udfordringerne i kvarteret :

"... kvarteret mangler byfunktioner og bymæssige kvaliteter, som kan understøtte livskvaliteten og boligkvaliteten i området. Byrummene er nedslidte, og de understøtter ikke ordenligt byliv. Kvarteret trænger i det hele taget til en social og fysisk kvalitativ forbedring og til, at der bliver skabt en bedre sammenhæng med resten af København."

Arbejdet med Byrums- og trafikplanen tager sit afsæt i disse og mange øvrige af de ønsker og visioner for bydelen som borgere, brugere, sekretariatet og de offentlige forvaltninger i fællesskab har udarbejdet.



Bevægelse



Den gode historie



Mødet



Grønne gader



Mødested

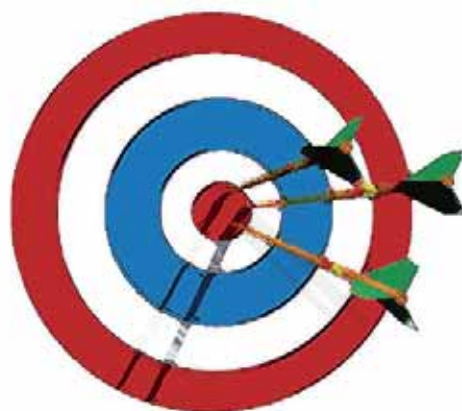


Aktivitet





**Bæredygtighed**



**Mødesteder**



**Plads til forandring/  
midlertidighed**

## **TEMAER**



I forbindelse med opstart af processen blev der i august 2008 afholdt et Kick off-møde med sekretariatet, repræsentanter for de forskellige centre i Teknik- og Miljøforvaltningen og rådgivergruppen.

Endvidere afholdt rådgivergruppen et møde med Byrums-og trafikgruppen, hvor denne fik lejlighed til at præsentere ønsker for arbejdet og indsatsområder.

Som konklusion på disse møder er vi i fællesskab nået frem til følgende overskrifter i forhold til de problemstillinger, der skal arbejdes videre med:

### Bæredygtighed/miljø

Kvarteret er udpeget som besøgsområde under klimakonferencen i 2009 og ønsker i den forbindelse at profilere sig som en bydel med en reel og visionær udvikling med hensyn til bæredygtighed.

Bæredygtighed i bredeste forstand skal kendetegne Haraldsgadekvarteret og give området en fælles identitet. Både fysisk og social bæredygtighed er afgørende. Bæredygtigheden skal være synlig og skal være en fælles drivkraft, der kan samle mennesker på tværs af køn, alder, religion og kultur.

### Mødesteder

Der mangler mødesteder i bydelen. Der er ingen torve, pladser eller steder med aktiviteter i det offentlige rum. Der mangler rammer for bylivet og steder, hvor fællesskab kan opstå. Mødestederne skal programmeres så der er aktiviteter eller oplevelser at samles om.

### Plads til forandring

Kvarteret skal være dynamisk og åbent.

Det betyder, at der i byrummene skal være plads til eksperimenter - til tidsbaserede tiltag og begivenheder.



Diskussion



Vandring i kvarteret



Fælles indtegning af problemstillinger



Prioritering af problemstillinger



Fremlæggelse på Kick off-møde



Overskrifter for det videre arbejde



# FUNDAMENTET



# FUNDAMENTET

## Fysisk placering

Haraldsgadekvarteret befinder sig på kanten mellem Østerbro og Nørrebro i Ydre Nørrebro i København.







## Bymæssig kontekst

### Cykelruten

Den Grønne cykelrute Nørrebro-ruten tilslutter sig området ved Tagensvej og er derved en ny adgangsvej for cyklende til og fra kvarteret.

### Kollektiv trafik

Kvarteret har god forbindelse til det overordnede busnet og betjenes af seks buslinjer. Desuden findes Bispebjerg S-togs station fem min. gang fra Tagensvej/Haraldsgade-krydset.

### Fremtidig metro

Som en del af Cityringen får Haraldsgade en metrostation, som betyder en lukning af Haraldsgade ved Tagensvej i ti år. På sigt er denne metro en væsentlig forbedring af kvarterets muligheder for kollektiv trafik.

### Grønne områder

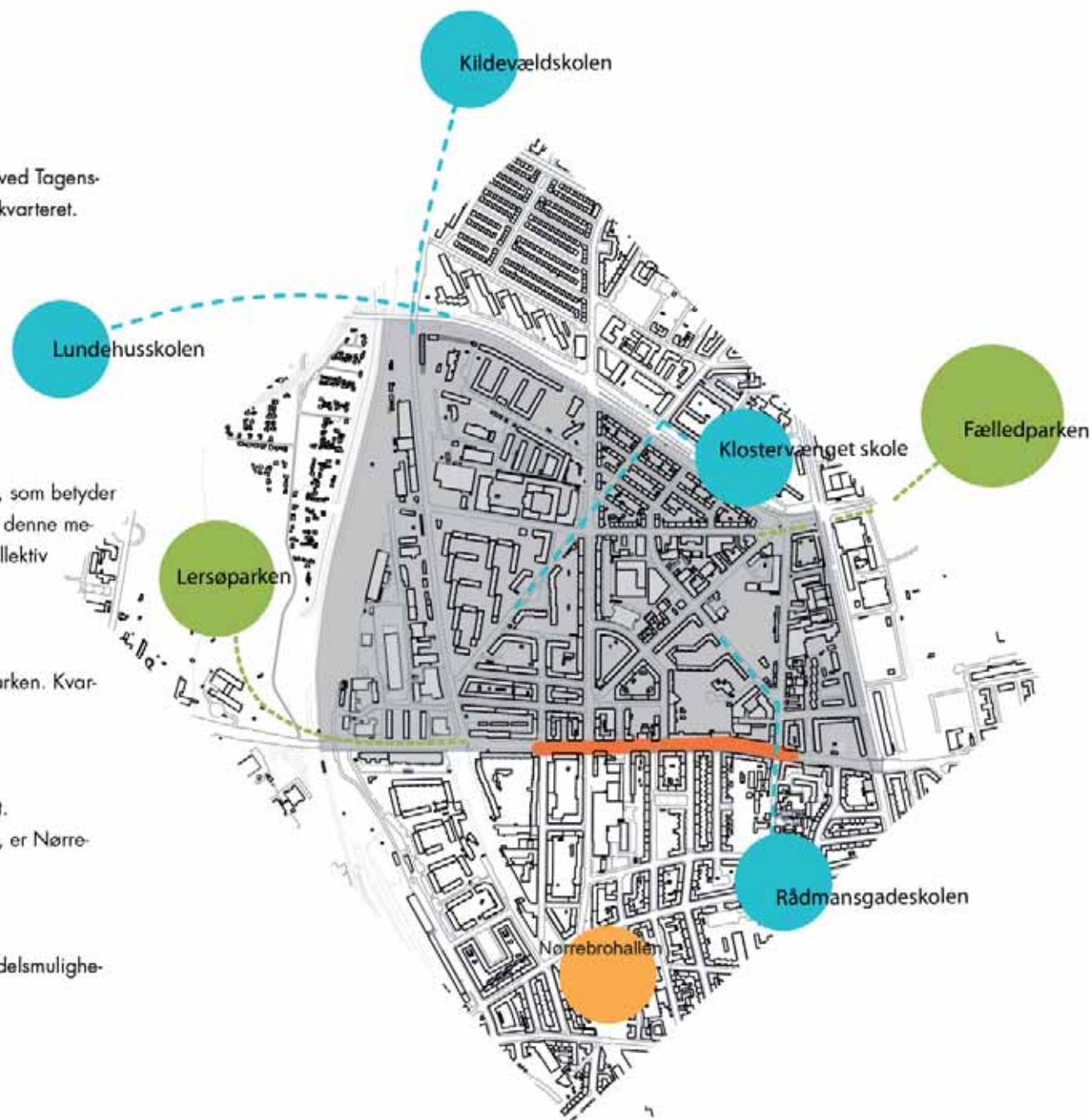
De nærmeste grønne områder er Fælledparken og Lersøparken. Kvarteret har ikke egne rekreative grønne områder.

### Skoler, sportsanlæg

Alle folkeskoler for kvarterets børn ligger uden for området. Den nærmeste sportsfacilitet, som benyttes af mange unge, er Nørrebrohallen. Den ligger ligeledes uden for området.

### Handelsmuligheder

Der er ingen supermarkeder inde i området. De fleste handelsmuligheder ligger langs Tagensvej.





## Karakteristik

### Topografisk placering

Bydelen er placeret omkring et bakkedrag, med top ved bydelens fysiske center, krydset Haraldsgade, Vermundsgade, hvorfra terrænet falder ned mod baneterrænet mod vest, Tagensvej og Lersø Parkallé.

### Haraldsgadekvarteret - fysisk

Kvarteret ligger på ydre Nørrebro og bærer præg af en fortid som industrikvarter. Det er en bydel med en vejstruktur af brede gader og med diagonalgader, som tilsammen gør bydelen meget forskellig fra de omgivende brokvarterer.

De brede gader giver lys og luft, men signalerer samtidigt, at bilismen har fortrinsret på alle veje; de bløde trafikanter bliver ikke prioriteret.

Der er ingen offentlige grønne friarealer i kvarteret og få muligheder for fælles aktiviteter i byrummene. Beboerne holder sig i høj grad til boligernes egne friarealer – hvor man også finder bydelens legepladser.

Der er en del gennemfartstrafik gennem Haraldsgade. Bydelens bygningsmæssige og funktionelle sammensætning er meget blandet: Der er blandet småindustri, massive kontorbygninger, rækkehuse, lejlighedsbyggeri med åbne karreer og traditionelle københavnske boligkarreer i fire etager.

Som tidligere nævnt er det en bydel uden egentlige torve eller pladser. Der er intet centrum, men en signifikant tyngde af både trafik og handelsmuligheder langs Tagensvej.





# ANALYSER

Analyserne er foretaget på baggrund af opgavens forudsætninger med udgangspunkt i en arkitektfaglig arbejdsmetode.

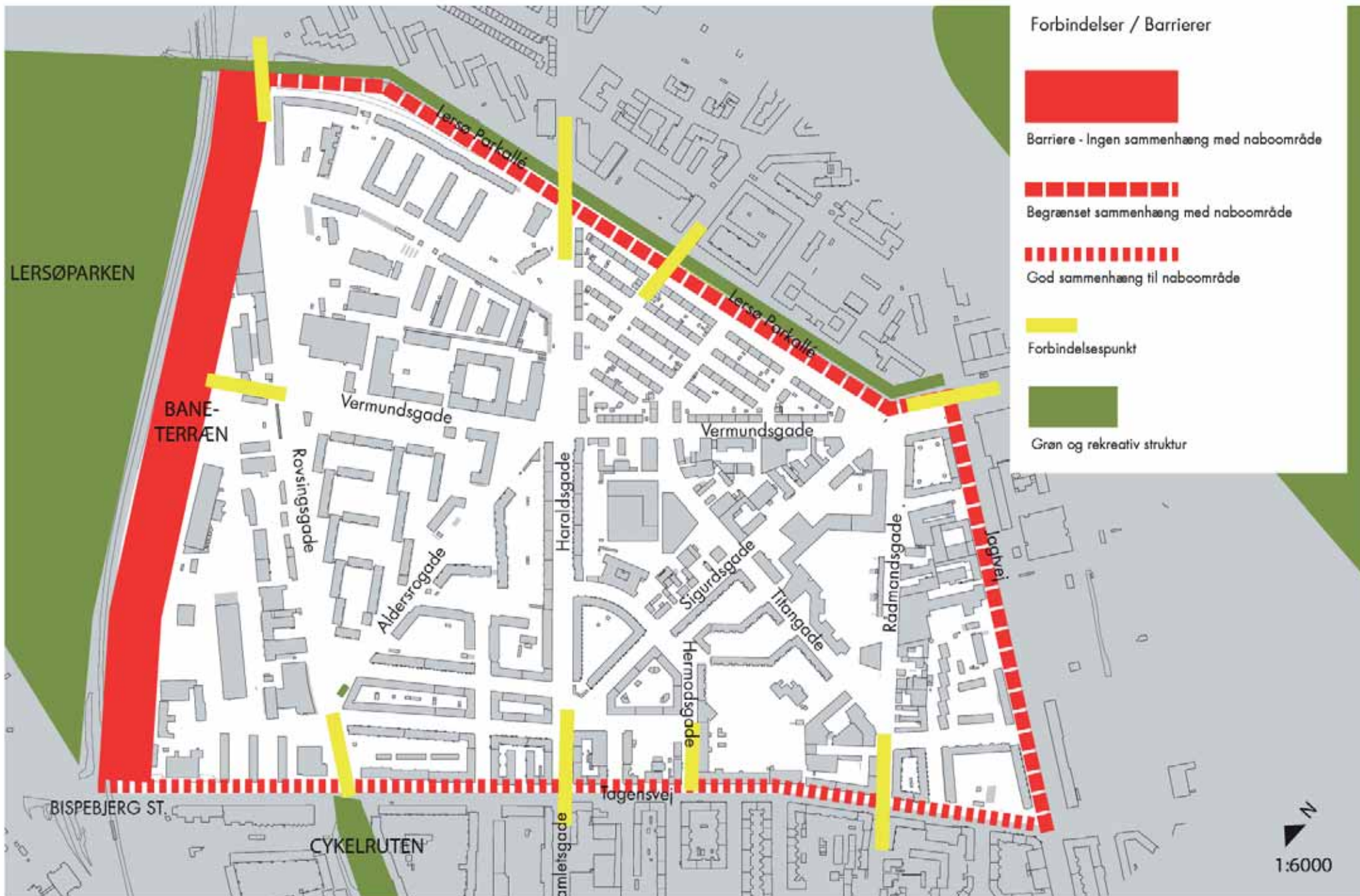
Her vurderes bl. a. trafikale, byrumsmæssige, funktionsmæssige og bevægelsesmæssige forhold.

Analyserne bevæger sig på et overordnet niveau med det formål at få afdækket de væsentligste problemstillinger og potentialer i kvarteret som helhed. Disse opsummeres afslutningsvis.

## Forudsætninger

Alle analyser og det efterfølgende tegningsmateriale er baseret på digitalt kortmateriale fra Stadsinspektørembedet, luffoto, lokalplaner, skitser fra VVM-redegørelsen om Cityringen samt Kvarterplan for områdeløftet.





## FORBINDELSER / BARRIERER

Baneterrænet og Lersø Parkallé fungerer som fysiske barrierer i området. Lersø Parkallé er et bredt tracé, som er omgivet af lave bygninger, der understreger rummets bredde og manglende artikulering.

Baneterrænet er det i dag ikke muligt at krydse og det udgør dermed en stærk fysisk barriere for bydelen.

Tagensvej og Jagtvej er trafikalt set store barrierer, men deres skala og tilknyttede funktioner opbygger kontakt og udveksling med de omgivende bydele.

Bydelen afgrænses af Tagensvej, Jagtvej, baneterrænet og Lersø Parkallé.



Lersø Parkallé



Rovsingsgade

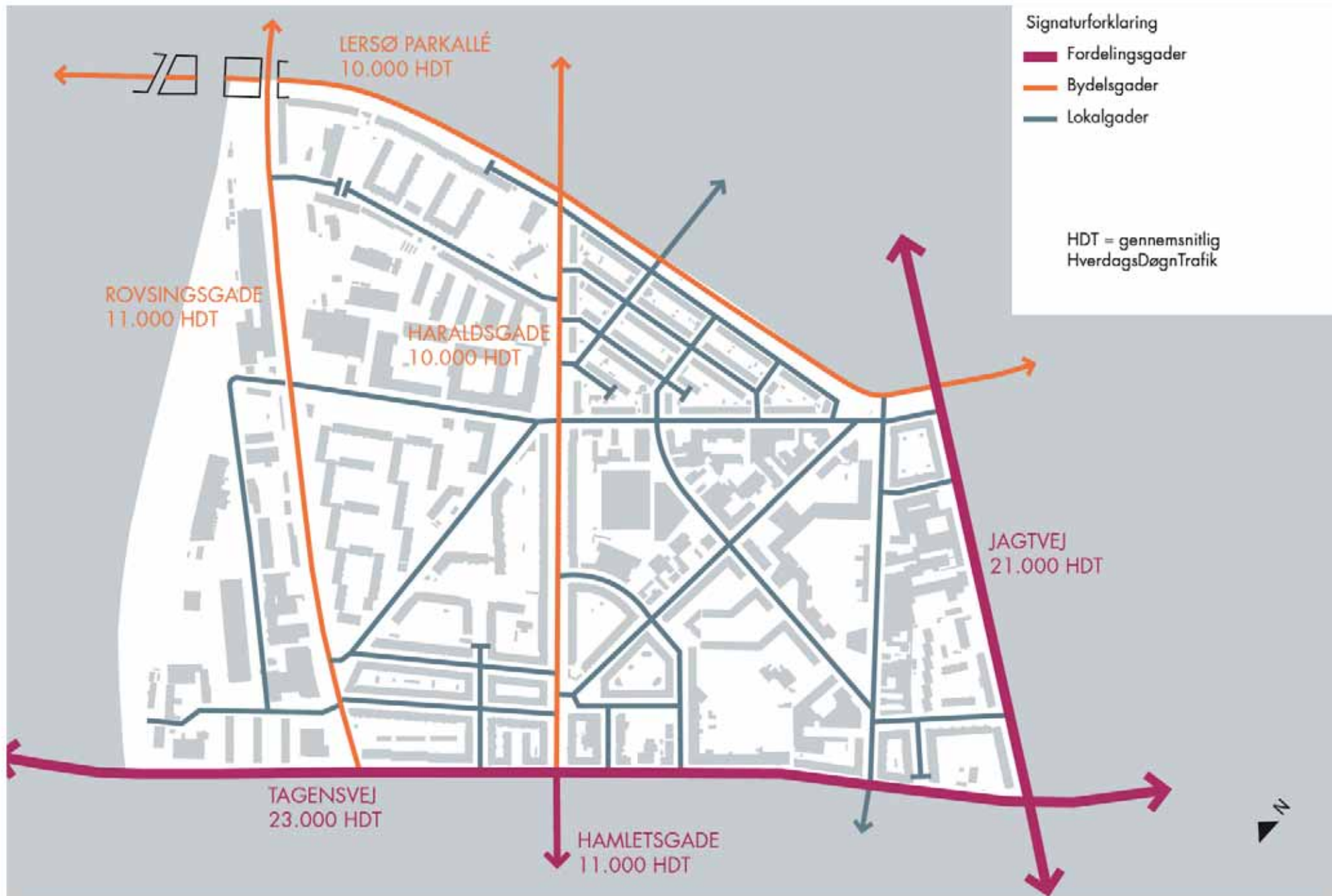


Tagensvej



Tagensvej





Vejstruktur i Kommuneplan





# TRAFIK OG PARKERING

## Trafik i kvarteret

Haraldsgadekvarteret er i dag omgivet af fordelingsgaderne Tagensvej og Jagtvej, som begge har fire spor og en døgntrafik på 21-23.000 biler. Yderligere har bydelsgaderne Rovsingsgade og Lersø Parkallé, mod hhv. nordvest og nordøst en døgntrafik på 10-11.000 biler.

Selve kvarteret gennemskæres af bydelsgaden Haraldsgade, som i to spor afvikler ca. 10.000 biler i døgnet.

Center for Trafik, TMF har oplyst at ca. 80 % af trafikken på Haraldsgade er gennemkørende. Denne gennemkørende trafik opleves som en barriere, der deler kvarteret i to.

Adgangen til de øvrige bydele og kvarterer sker i dag på tværs af brede trafikerede veje, primært via signalkryds. Krydset mellem Tagesvej og Rovsingsgade har adgang til Den grønne cykelrute, Nørrebro-ruten mod Nørrebro og Hellerup. Mod nord danner baneterrænet en barriere mod Lersø Parken, hvor stiforbindelsen langs Tagensvej og Lersø Park Allé betyder omveje for bløde trafikanter. Mod øst udgør Jagtvej og Nørre Allé en trafikbarriere mod Fælledparken.

## Vejhierarki

Kortet viser inddelingen af vejnettet i nærområdet, jf. Kommuneplan 2005.

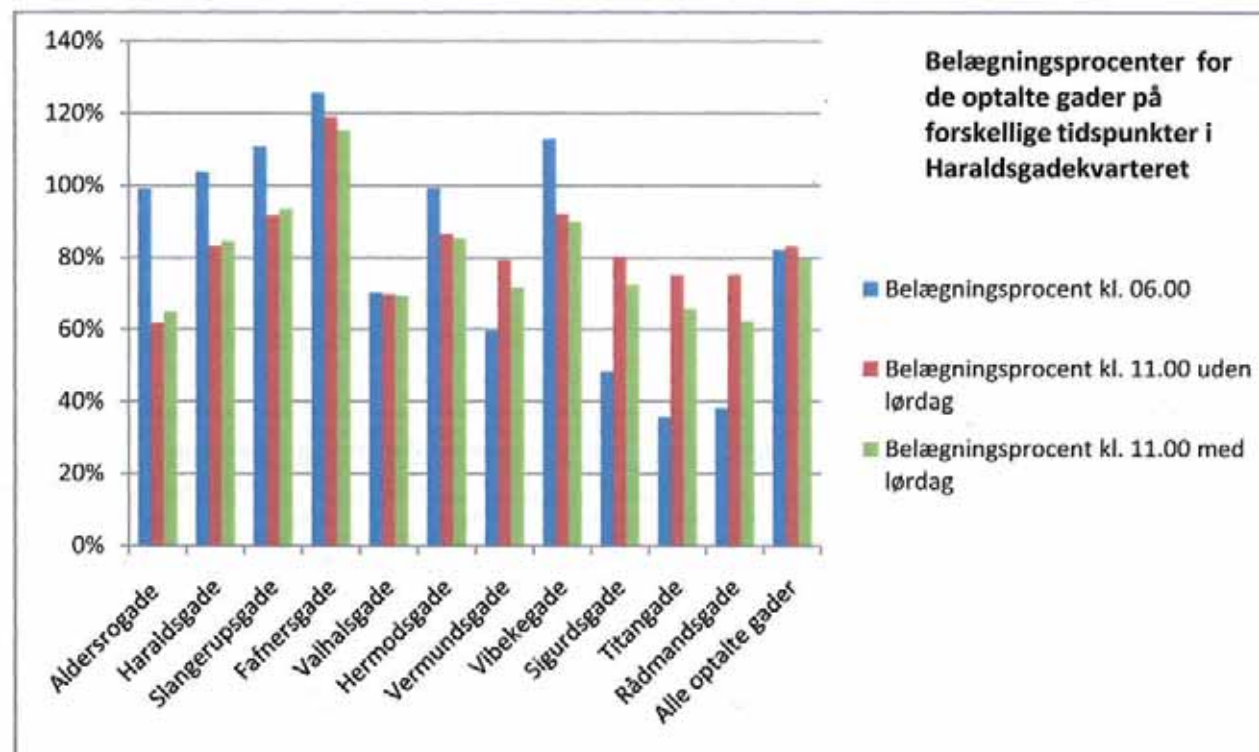
Vejstrukturen i Københavns Kommune er fastlagt i et hierarki, der svarer til vejenes funktion i trafikmønsteret. Hierarkiet består af regionale veje, fordelingsgader, bydelsgader og lokalgader.

Fordelingsgaderne skal sikre sammenhængen mellem bydelene for den vigtige bus-, bil- og cykeltrafik i København og mellem København og de omkringliggende kommuner.

Bydelsgaderne skal efter hensigten forbinde det overordnede vejnet med lokalgaderne samt sikre afviklingen af lokale buslinjer. I princippet skulle der kun køre trafik til og fra boligområder på bydelsgaderne.

De resterende veje er lokalveje, med bolig og erhverv.





Fra "Parkeringsundersøgelse i Haraldsgadekvarteret, 2008"

Da kvarteret er sammensat af lige dele boliger uddannelse og erhverv, måles boligernes parkering tidligt om morgenen og erhvervs/uddannelsinstitutionsparkering i løbet af dagen på hverdage. Af parkeringsoptællingen fremgår det, at der i de optalte gader er en samlet gennemsnitlig belægningsprocent på 80. Belægningsprocenten beskriver den procentvise udnyttelse af parkeringspladser, dvs. hvor mange pladser der er optaget.



## Parkering

Der er foretaget en parkeringsundersøgelse af Haraldsgadekvarteret, som på baggrund af tre typer undersøgelser kortlægger parkeringssituationen i kvarteret.

De tre typer undersøgelser er:

- Parkeringsoptælling, der viser belægningsprocenter i kvarterets gader.
- Registreringsnummeranalyse, der viser, hvor de parkerede biler har deres oprindelsessted.
- En postkortundersøgelse, der giver et billede af bilisternes opfattelser af parkeringsforholdene i kvarteret.

### Parkeringsoptælling

Af parkeringsoptællingen fremgår det, at der i de optalte gader er en samlet gennemsnitlig belægningsprocent på 80. Belægningsprocenten beskriver den procentvise udnyttelse af parkeringspladser, dvs. hvor mange pladser der er optaget. De enkelte belægningsprocenter kan dog svinge, alt efter tidspunktet og grundenes brug, dvs. erhverv eller beboelse.

Beboelsesgaderne Aldersrogade, Slangerupgade og Vibekegade, er belægningsprocenten over 100 kl. 06.00, mens belægningsprocenten kl. 11.00 er under 100. På Fafnersgade er belægningsprocenten over 100 % på alle tidspunkter af døgnet. På disse gader er der således en høj parkeringsintensitet.

For gaderne med delvist erhverv: Rådmandsgade, Titangade og Sigurdsgade, stiger belægningsprocenten fra ca. 30-50 kl. 06.00, til 75-80 kl. 11.00. Her er parkeringsbehovet mindre, hvilket kan åbne for en mulig alternativ anvendelse af gaden, fx til beplantning, byrum eller kunst. Alternativt kan parkeringspladserne i disse gader anvendes som reserve (til fordel for andre formål), hvis parkering ønskes fjernet i nogle af gaderne med høj parkeringsintensitet.

### Registreringsnummeranalyse

Der blev foretaget en registreringsnummeranalyse i den sydlige del af Haraldsgadekvarteret (Rådmandsgade og Vermundsgade), som ligger op ad Københavns Kommunes parkeringsafgiftszone. Analysen viser, at omkring 2/3 af de parkerede biler er fra København, Frederiksberg og Storkøbenhavn. Det antages derfor, at en del af de parkerede biler i gaderne hører til i kvarteret og ejes af enten folk der arbejder der eller som er bosat der.

Det er også sandsynligt at en del af de parkerende i området nær Jagtvej parkerer netop der for at undgå at betale parkeringsafgift.

Yderligere kan det nævnes at der i samme område også er placeret uddannelsesinstitutioner og erhverv, som hovedsagligt udnytter parkeringsmulighederne i dagtimerne.

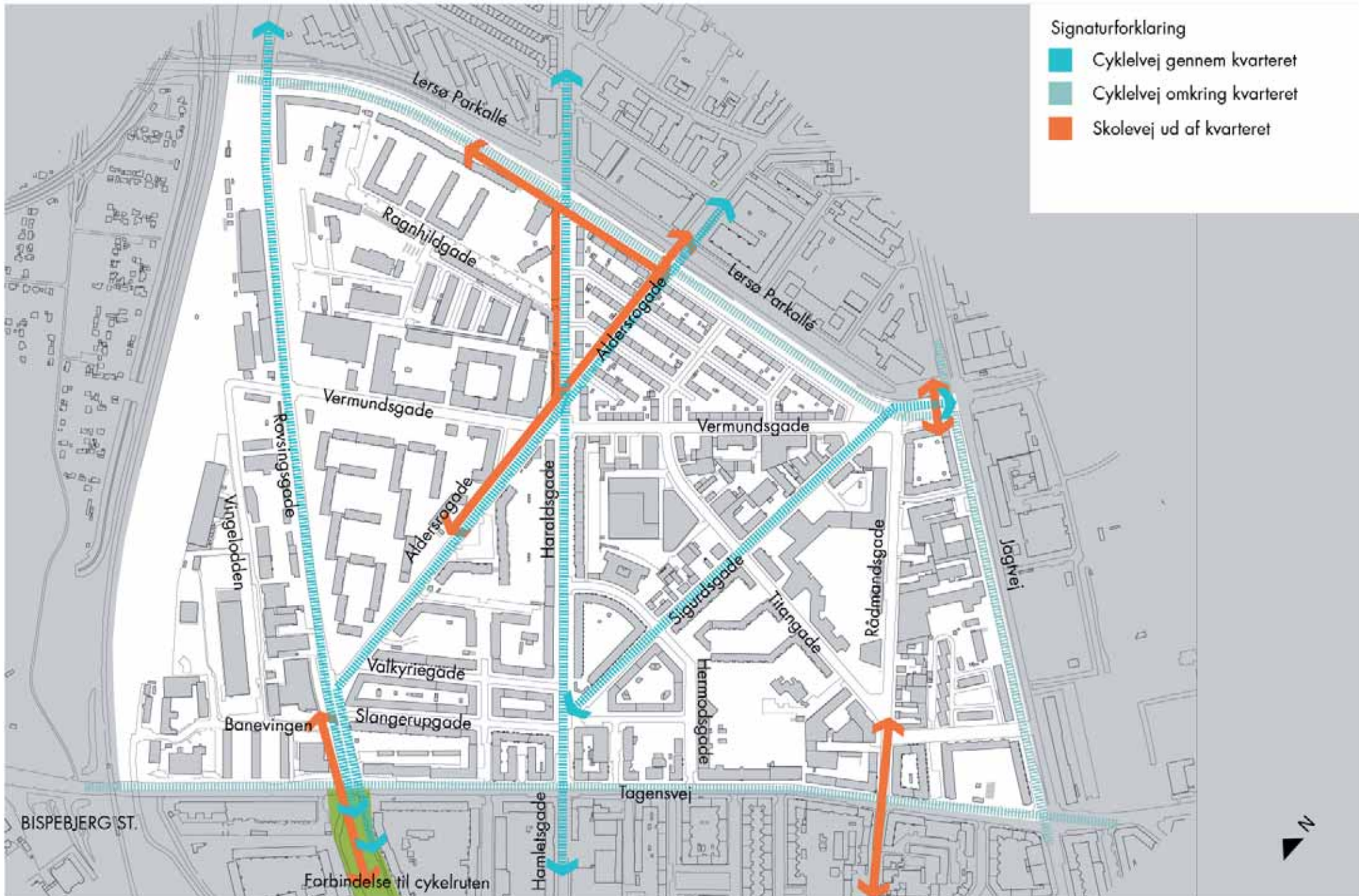
### Postkortundersøgelse

Der blev i starten af maj 2008 anbragt 500 postkort i de parkerede bilers vinduesviskere. 20 % eller ca. 100 postkort blev besvaret.

77 % af de adspurgte mener, at der generelt er for få parkeringspladser tæt på deres bopæl. 30 % finder dog en parkeringsplads med det samme.

Det antages, at mange af beboerne, pga. de sociale udfordringer i kvarteret vægter det højt at kunne "holde øje med deres bil", fra deres bopæl. Yderligere er det et generelt ønske hos beboerne, at parkeringspladserne bliver afmærkede så der skabes flere ledige pladser og bedre overblik.





# CYKEL- OG GANGTRAFIK

Der cykles meget i kvarteret. En stor del af cykeltrafikken er dog gennemkørende. De store cykelgader er Rovsinggade og Haraldsgade, hvor der er cykelstier, og diagonalgaderne Aldersrogade og Sigurdsgade, hvor der ikke er cykelstier.

Der cykles meget på hovedvejene omkring kvarteret.

Der er forbindelse til Den Grønne Cykelrute, Nørrebro-ruten ved Rovsinggade og Tagensvej. Cykelruten løber herfra over baneterrænet frem til Lersøparken og fortsætter således uden om Haraldsgadekvarteret.

Forbindelsen fra Cykelruten til kvarteret er problematisk pga. cyklisternes manglende sikkerhed i krydset Rovsinggade/ Aldersrogade.

Der ønskes en bedre forbindelse fra cykelruten gennem kvarteret. Man ønsker at fremme cyklismen generelt og skabe bedre trafikale vilkår for cyklister i kvarteret specifikt.

Da hovedvægten af kvarterets børn går i skole uden for området, skal børnene, såvel de cyklende som de gående, krydse kraftigt trafikerede veje på vej til og fra skole.

Den daglige gå- eller løbetur mangler et spændende sammenhængende forløb, der bringer én rundt i kvarteret.





# BELYSNING

Belysningen i kvarteret udgøres i dag primært af wireophængte armaturer, hovedsageligt københavnerlamper. Disse suppleres af væghængte armaturer omkring indkørsler til bebyggelser og ved indgangsdøre til bygninger.

Københavns Kommune har som miljømål at nedbringe elforbruget med 2 % fra 2007 til 2009 samt at have nedbragt sit samlede CO<sub>2</sub>-udslip med 20 % i år 2015. Det betyder, at eventuelle belysningsiltag i kvarteret skal bidrage til disse mål.

I kvarteret er der, som del af en samlet indsats for at reducere energiforbruget i gadebelysningen, opsat nye armaturer. I de egentlige bolig-gader, som t.eks i Vibekevang er der opsat Icon-armaturer og i gader af større trafikal betydning er der opsat københavnerarmaturer. Denne samlede energibesparelse ved at opsætte nye lamper forventes at være på 30 - 40% og i denne forbindelse, er der også sikret en bedre belysning i tilknytning til de offentlige institutioner i området.

Der arbejdes med et specielt lysprojekt i Hermodsgade, hvor forskellige LED-lyskilder afprøves som en del af et forsøg med energibesparende lysskilder. Dette projekt indgår som et af tiltagene sidst i dette materiale.



Eksisterende Københavnerlampe



Nye Icon armaturer







# GRØNNE TRÆK

I kvarteret findes grønne træk af meget forskellig kvalitet og værdimæssig betydning.

Lersø Parkallé er det stærkeste grønne træk i kvarteret og ligger som en genkendelig, men ikke særlig rekreativt brugbar attraktion i yderkanten af kvarteret.

Haraldsgade har en flot allé, men vækstvilkårene understøtter ikke alle steder de store træer, og disse træer til en individuel vurdering. Øvrige dele af Haraldsgade har brudstykker af allé tilbage, men fremstår med en opløst grøn struktur.

Fleere af de øvrige gader har plantede træerækker, som er i dårlig trivsel mange steder.

Aldersrogade mellem Rovsingsgade og Vermundsgade skiller sig ud, idet bebyggelsesstrukturen er åbne karréer, der bidrager til vejens grønne karakter. Også strækningen, der går gennem Vibekevang, har en grøn karakter i kraft af, at de plantninger, der står i gårdhaverne, rækker ud i vejrummet.



Dobbeltallé i Haraldsgade



Grøn "Lomme"



Lersø Parkallé langs Vibekevang



Lersø Parkallé set mod Fælledparken



Grønt gårdmiljø i Titangade



En oase inde i en bebyggelse





# BÆREDYGTIGHED

Bæredygtighed er kommet i fokus i forbindelse med, at Haraldsgadekvarteret er udpeget til besøgssted ved den kommende klimakonference i 2009.

Bæredygtighed defineres bredt og dækker over miljø- og ressource-spørgsmål, social bæredygtighed og planlægning af det offentlige rum for en bæredygtig fremtid.

Kvarteret har i dag ikke en synlig fælles holdning til bæredygtighed og miljø, derimod foregår forskellige miljøtiltag i bebyggelserne internt.

Kvarteret har en del miljøudfordringer som konsekvens af dets delvis aktive og delvis historiske industrivirksomhed.

Ud over at der mange steder er forurenede jord, kan det nævnes, at de brede asfaltbelagte gader dels leder alt overfladevand i de overbebyggede kloakker, dels ikke bidrager til et grønt, oplevelsesrigt og alsidigt vejrum.

Omvendt er der et stort potentiale i de brede vejprofiler. Der er god plads til at lave ændringer i vejrummene, så prioritering af forskellige trafikanter opnås på givne steder. Man har mulighed for at plante f.eks. træer eller facadebeplantning og hermed både begrønne byrummene og åbne de lukkede belægningsoverflader for at opnå lokal nedsvivning.

Bæredygtighed forstås, i forhold til områdeløftet, også som et stærkt og kontinuerligt socialt miljø, og i byrumshenseende vil det sige, at der skabes gode muligheder for fælleskab i det offentlige rum - steder at mødes for alle.



Social bæredygtighed?



Vejprofil af lukkede belægninger



Gade uden grøn profil



Lukkede belægninger på bredt fortov





# MØDESTEDER

Bydelen har ikke egne torve eller pladser eller andre offentlige rum, der i nævneværdig grad fungerer som mødesteder.

Folk mødes som regel inden for deres respektive bebyggelse på legepladser og friarealer, der knytter sig hertil.

De mødesteder, der findes i det offentlige rum, opstår i forbindelse med handelsmuligheder, tankstationer, på de få bænke i kvarteret eller på gadehjørner. Møder foregår oftest i bevægelse og er af mere eller mindre flygtig karakter.

Det betyder, at de, der er synlige i det offentlige rum i længere tid af gangen er dem der hænger på gadehjørner og foran forretninger - i dette kvarter ofte alkoholikere eller folk der opfattes som ballademagere.

Der mangler tilbud i det offentlige rum, som understøtter ophold og aktiviteter for den brede sammensætning af borgere og brugere, der færdes i kvarteret. Der er ikke nogen steder at samles eller nogle aktiviteter at være sammen om.



Tankstationer i området udgør mødesteder



Legeplads internt i bebyggelse



Friarealer internt i bebyggelse



Gadehjørne som opholdssted



Butikker er mødesteder



Aktivitetmulighed ved bebyggelse





## FORANDRING/ MIDLERTIDIGHED

"Plads til forandring" er en af de beskrivelser af kvarteret, som borgerne har formuleret: Det vil sige, at kvarteret er et rummeligt sted, og at det er kendetegnet ved at være under konstant forandring.

Det betyder, at man ønsker at bibeholde den variation, man har i kvarterets bygningsstruktur og arkitektur, og at man ønsker at give brugen og udformningen af byrummene en foranderlighed eller midlertidighed, der gør, at alt ikke er besluttet på forhånd.

Til foranderlighed hører både udvikling af området og ændring af anvendelsen over døgnet og ugen. For eksempel kører langt hovedparten af trafikken i Lersø Parkallé kun i myldrertiden og om søndagen er den ret stille. Ligeledes kan man ved de store begivenheder i Parken opleve, at biler cruiser rundt i hele kvarteret for at finde en parkeringsplads.



### Signaturforklaring

- Handelsmulighed
- Småindustri
- Videregående uddannelse
- Skole, daginstitution
- Medborgerhus
- Kontor
- Autorelateret erhverv





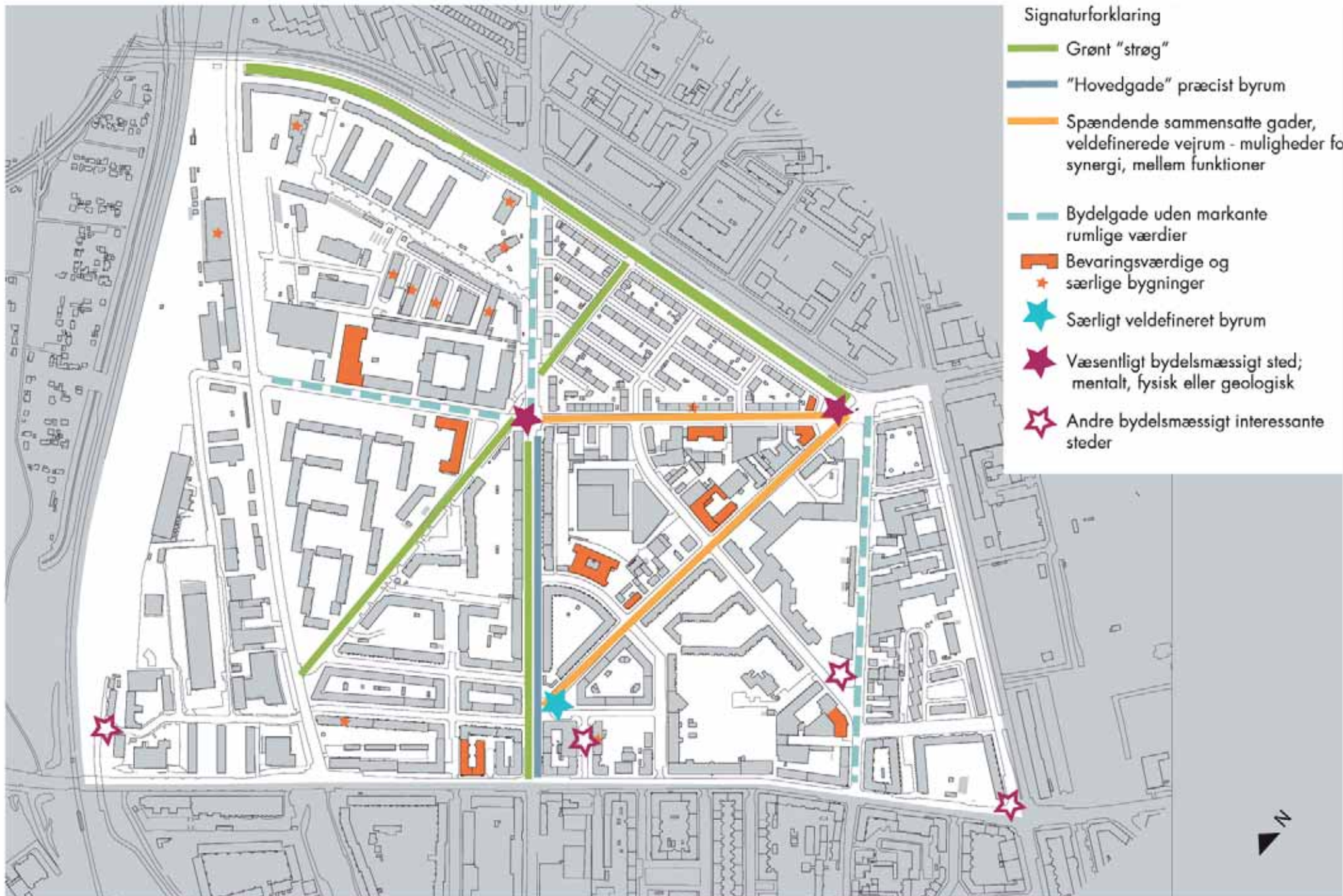
## BYMÆSSIGE FUNKTIONER

Haraldsgadekvarteret er funktionsmæssigt et sammensat kvarter. Der mangler byfunktioner, som findes i andre kvarterer, som skoler, institutioner og idrætsanlæg. Handelsmulighederne ligger hovedsageligt på kanten af eller helt uden for kvarteret.

Der er en jævn fordeling af erhverv, bolig og småindustri, og Københavns universitet har for nyligt slået dørene op i kvarteret.

Der er en større koncentration af forskellige funktioner i kvarterets sydøstlige del, hvor kvarteret også er bedst sammenkoblet med den omgivne by.





# VÆRDIANALYSE, VEJ- OG BYRUM

Denne analyse vurderer vejene på bydelsniveau, fordi det er dem, der sammen tegner kvarterets fællesrum.

Lokalgaderne henvender sig primært til de enkelte boligbebyggelser og ikke til kvarteret som helhed.

I værdianalysen ligger en udpegning af potentialer i kvarteret - markante træk eller spændende sammenhænge, som det er værd at bygge videre på.



Krydset Haraldsgade/ Vermundsgade: særligt sted



Sigurdsgade, potentiale – spændende byrum



Aldersrogade, bredt vejrum



Famersgade, åbent byrum



Vermundsgade ved Lersø Parkallé – udflydende byrum



Vermundsgade, spændende bygninger





# OMRÅDEANALYSE

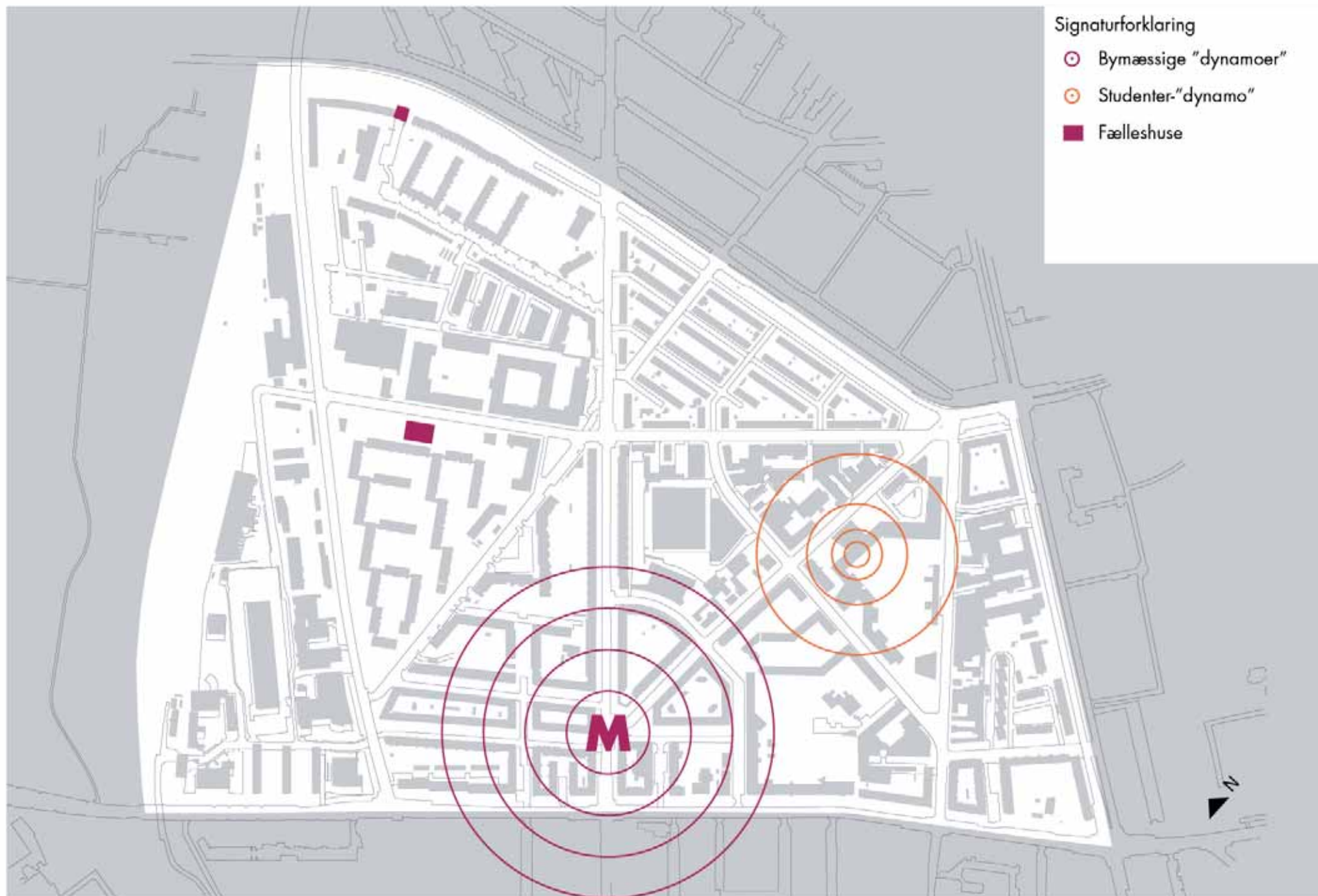
Områdeanalysen er en måde at betragte kvarteret på helt overordnet. Hvis man kniber øjnene lidt sammen og forsøger at opdele kvarteret i nogle overordnede områdetyper, vil man kunne dele kvarteret op i tre områder:

Den blå zone: hvor de fleste bymæssige funktioner findes. Her er der uddannelse, kultur, små kreative erhverv, handel og en tæthed i bystrukturen og en god sammenhæng med den omgivende by.

Den grønne zone: som hovedsageligt er, og vil forstærkes som, et område med mange boliger og med en mere opløst bystruktur med åbne karréer og lavere bebyggelse.

Den orange zone: Området har udviklingsmæssig karakter og vil være et udpræget erhvervsområde, også i fremtiden.





Signaturforklaring

- ◉ Bymæssige "dynamoer"
- ◉ Studenter-"dynamo"
- Fælleshuse



## FREMTIDIGE "DYNAMOER"

Fremtiden for kvarteret vil bringe nogle tiltag, der vil fungere som "dynamoer" for området generelt. Med "dynamo" menes en funktion, der vil generere en ændret sammenhæng eller brug af bydelen ved at forskyde tyngden af trafik og bevægelse i det offentlige rum.

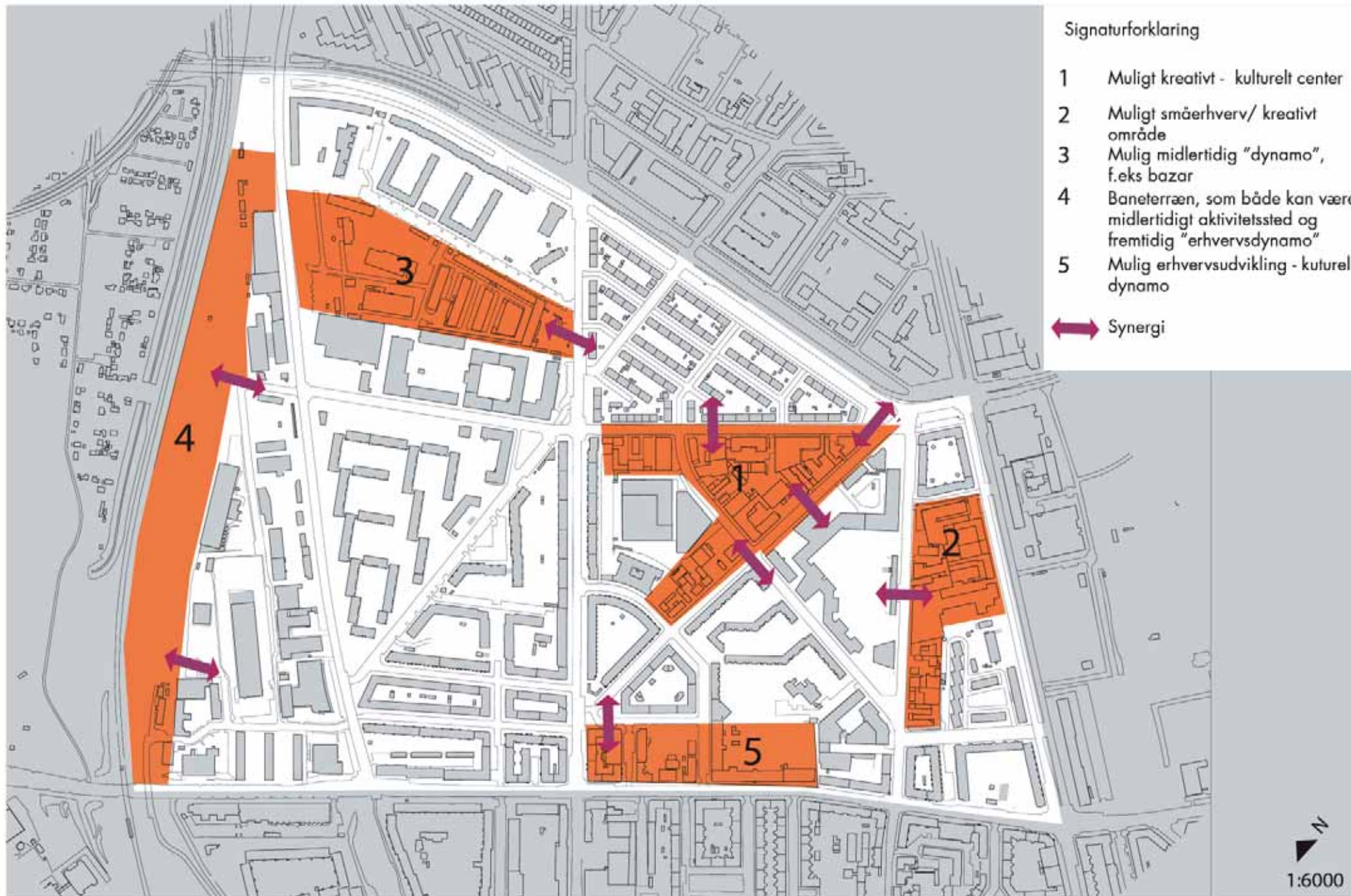
En "dynamo" forstås yderligere som en positiv katalysator for en bredere sammensætning og synlighed af flere forskellige segmenter af borgere, som vil give grobund for en bedre social sammenhæng i området.

I første omgang vil åbningen af professionshøjskolen i kvarteret betyde, at der vil være flere studerende, der opholde sig i kvarteret på hverdage. Disse grupper vil være synlige i gadebilledet og i høj grad bidrage til den befolkningsdiversitet, der efterspørges i det offentlige rum.

I 2018 vil metrostation på Cityringen efter alt at dømme stå klar ved krydset Haraldsgade/Tagensvej. Denne for kvarteret nye byfunktion vil betyde en forskydning af trafikken i området, både i omfang og retning. Den vil desuden betyde, at der vil opstå en form for mentalt omdrejningspunkt i bydelen netop omkring metrostationen, fordi man vil opleve mange mennesker i byrummet på dette sted.

Den "tyngde", som metrostationen bibringer, vil sandsynligvis understøtte handelsmiljøet i dens nære omgivelser.







# POTENTIELLE "DYNAMOER"

## Udviklingsområder

I Kvarterplanen redegøres for ønsket om at skabe et kreativt miljø af småerhverv, der skal agere løftestang for området. Diagrammet udpeger nogle områder, der potentielt kan være "dynamoer" i kvarteret: Område 1 og 2 har bymæssige strukturer, der minder om hinanden, og som indeholder mindre industribygninger, der med fordel kan bruges til kreative erhverv. Område 1 har dog umiddelbart en sundere bygningsmasse og en mere central placering i bydelen.

Område 3 er KTK-grunden, som er udlagt til "Bedre og billigere boliger". Området står tomt i skrivende stund, og afhængig af projektstart og strategien for området generelt kan området midlertidigt bruges som en "dynamo" med indhold af sports-, forenings- eller handelsmæssig karakter.

Område 4 er baneterrænet, som er udset til at være erhvervsudviklingsområde, og som på kortere sigt kan bruges rekreativt og på længere sigt kan være en "erhvervsdynamo" i sammenhæng med de eksisterende større erhverv langs baneterrænet.

Pilene angiver, at områderne potentielt har en synergieffekt med deres omgivelser. For eksempel er område 2 placeret lige op ad professionshøjskolen og flere boligområder.



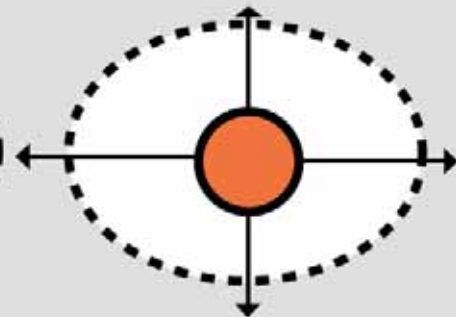


# PROBLEMSTILLINGER

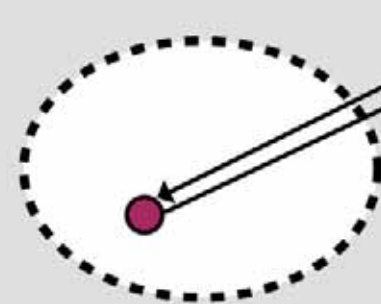
Nutidige forhold:



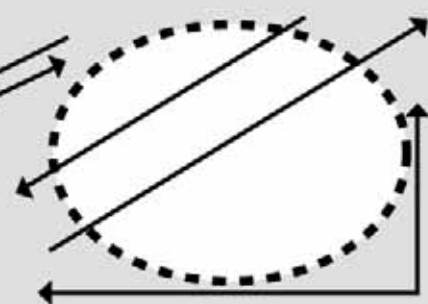
Boliger: Introverte, al aktivitet foregår i egne gårdmiljøer



Boliger: Bevægelse sker fra bosted og direkte ud af området



Arbejdspladser: Bevægelse direkte til og fra, uden stop undervejs



Folk udefra: Det er et gennemgangs-område, man kender slet ikke området

