



# MIDDELALDERBYEN I HJERTET AF KØBENHAVN

STRATEGI FOR UDVIKLING  
AF MIDDELALDERBYENS BYRUM

Redaktion: Teknik- og Miljøforvaltningen,  
Københavns Kommune og COWI  
Grafisk design: Monoline  
Foto: Troels Heien  
Trykkeri: Jønsson Grafisk  
Trykt som Svanemærket produktion  
2009

Læs også  
Middelalderbyen, Kortlægning:



**SAMMEN  
OM BYEN**

**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
Teknik- og Miljøforvaltningen

# UDIKAST

## MIDDELALDERBYEN

### I HJERTET AF KØBENHAVN

STRATEGI FOR UDVIKLING AF MIDDELALDERBYENS BYRUM





## FORORD

Denne strategi for udvikling af Middelalderbyens byrum er udarbejdet for at bibeholde eksisterende byrumskvaliteter i Middelalderbyen, og udvikle områdets byrumspotentialer over de kommende 10 år.

Strategien indeholde en række forslag til indsatser der kan være med til at styrke oplevelsen af Middelalderbyens helt særlige byrum.

Forslagene til indsatserne knytter sig særlig til temaerne:

- Middelalderbyen og vandet
- Middelalderbyen og pladserne
- Middelalderbyen og forbindelserne

Alle forslag til indsatserne i strategien vil hver for sig understøtte Københavns visioner om, at København skal være en Metropol for mennesker og at København skal være verdens Miljømetropol i 2015.

Teknik og Miljøudvalget i Københavns Kommune har godkendt "Strategi for udvikling af Middelalderbyens byrum" den 17. juni 2009

## INDHOLDSFORTEGNELSE

- 4 VORES STRATEGI KORT FORTALT
- 8 MÅL OG KVALITETER
- 12 MIDDLEALDERBYENS OMRÅDER OG BYRUM
- 16 FORSLAG TIL INDSATSER
- 18 SAMMENHÆNG MED ANDEN PLANLÆGNING
- 20 BYRUMSTYPER, INSPIRATIONS KATALOG



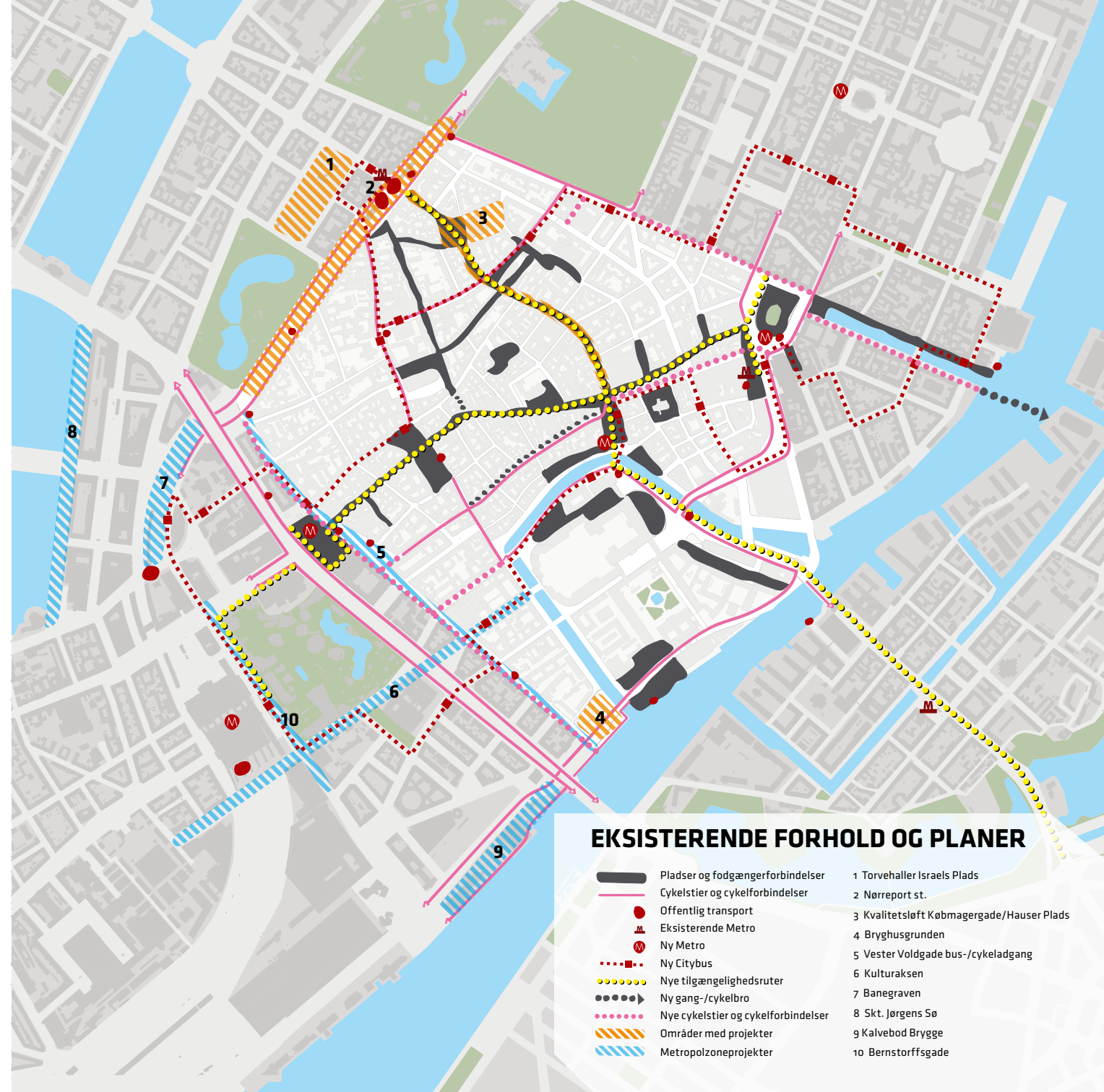
# STRATEGIEN KORT FORTALT

## STRATEGI FOR UDVIKLING AF MIDDELALDERBYENS BYRUM

Vi ønsker, at byen København tilbyder en mangfoldig buket af oplevelser. Her giver Middelalderbyen i hjertet af byen et unikt bidrag. Her kommer alle byens borgere og besøgende. Her er man lige så tæt på historien som på pulsen. Her oplever man intense og krogede gadeforløb, der åbner sig mod vandet og dermed fortæller om byens opståen og udvikling.

Vores mål for Middelalderbyens byrum er at sikre en udvikling, der sker i respekt for området historie og nuværende kvaliteter, der skaber bedre liv og aktiviteter på pladserne, giver bedre forbindelser til vandet og bedre sammenhæng med naboområderne.

I strategioplægget opstiller vi forslag til en prioriteret indsats for at udvikle Middelalderbyens byrum og forbindelser. Vi vil arbejde for, at de foreslåede prioriterede indsatser realiseres i løbet af de næste 10 år.



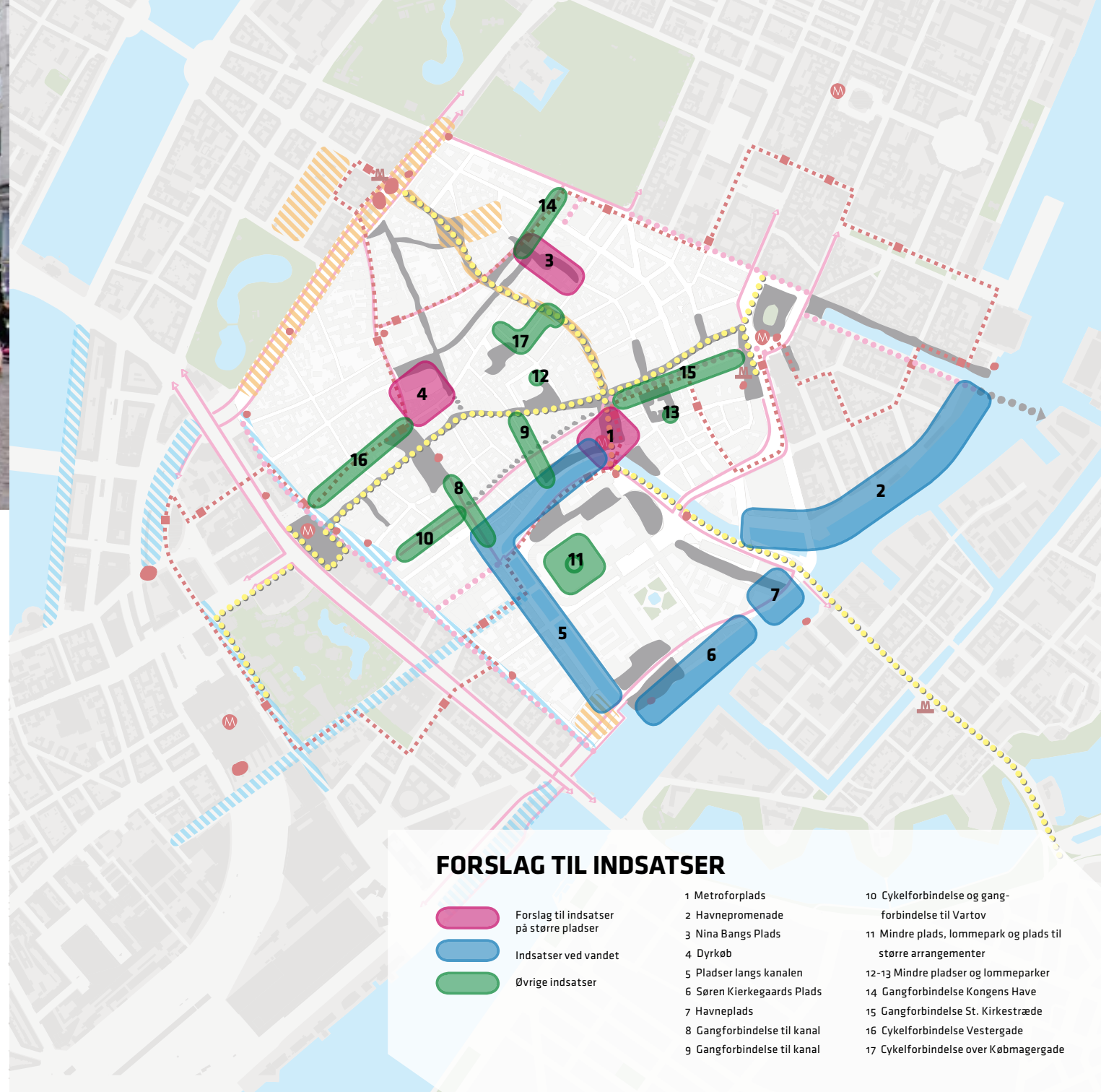




## VI FORESLÅR AT STYRKE

- Følgende pladser for at skabe mere liv: Dyrkøb, Nina Bangs Plads og ny metroforbindelse ved Højbro Plads samt følgende mindre pladser og lommeparker: Nikolaj Plads, Helligåndskirken og Christiansborg Ridebane
- Forbindelserne til vandet for fodgængere følgende steder: Rådhusstræde, Hyskenstræde – Naboløs, Frederiksholms Kanal, Gammel Strand og Havnepromenaden foran Nationalbanken
- Forbindelserne til Middelalderbyens indgange følgende steder for at understrege områdets særlige kendetegn og styrke dets samhørighed med nabo-områderne: Farvergade (forbindelse til Vartov), Store Kirkestræde – Lille Kongensgade (forbindelse til Kongens Nytorv og Nyhavn), Vestergade (cykelforbindelse til Rådhuspladsen), Landemærket (forbindelse til Kongens Have), Gammel Strand – Højbro Plads (ny metroadgang til Middelalderbyen) og mindre passager gennem karréer som det kendes fra Jorcks Passage.

Vores forslag til indsatser hænger nøje sammen med og bygger videre på de mange andre projekter, som allerede er i gang i København. Indsatserne i Middelalderbyen kan ikke betragtes isoleret. For eksempel rummer Metropolzoneprojektet en række projekter med betydning for Middelalderbyen, ligesom forbedringen af Nørreport Station styrker en af de vigtige forbindelser til Middelalderbyen.



## FORSLAG TIL INDSATSER

-  Forslag til indsatser på større pladser
-  Indsatser ved vandet
-  Øvrige indsatser

- |                             |  |
|-----------------------------|--|
| 1 Metroforplads             | 10 Cykelforbindelse og gangforbindelse til Vartov            |
| 2 Havnepromenade            | 11 Mindre plads, lommepark og plads til større arrangementer |
| 3 Nina Bangs Plads          | 12-13 Mindre pladser og lommeparker                          |
| 4 Dyrkøb                    | 14 Gangforbindelse Kongens Have                              |
| 5 Pladser langs kanalen     | 15 Gangforbindelse St. Kirkestræde                           |
| 6 Søren Kierkegaards Plads  | 16 Cykelforbindelse Vestergade                               |
| 7 Havneplads                | 17 Cykelforbindelse over Købmagergade                        |
| 8 Gangforbindelse til kanal |  |
| 9 Gangforbindelse til kanal |  |



# MÅL OG KVALITETER

STRATEGI FOR UDVIKLING AF MIDDELALDERBYENS BYRUM

Vores mål for Middelalderbyens byrum er at sikre en udvikling, der sker i respekt for områdets historie og nuværende kvaliteter, der skaber bedre liv og aktiviteter på pladserne, giver bedre forbindelser til vandet og bedre sammenhæng med naboområderne.

## MIDDELALDERBYEN HAR SIN SÆRLIGE HISTORIE

*Middelalderbyen skal fortsat være noget særligt. Vi skal udforme de fremtidige byrum med respekt for de historiske kvaliteter og samtidig sikre, at nye tendenser i bylivet får lov til at udfolde sig.*

Middelalderbyen er noget særligt. Den historiske identitet som fødested for København ved vandet, den homogene bygningsstruktur, det krogede gadeforløb fra middelalderen og dens rolle som det centrale og mest kendte byområde i landets hovedstad skiller den ud. De kendte monumenter, byrum og bygninger fortæller historien om landets udvikling. Middelalderbyen er samtidig hverdag for over 5.000 beboere, mere end 40.000 pendlere, der arbejder her, og mange flere,

som jævnligt kommer for at handle, gå i teatret, spise på restaurant eller blot mærke byens puls. Alt dette samlet på et relativt lille område, der giver en særlig intim stemning. Byrummene summer af liv og har altid gjort det. Men måden som bylivet udfolder sig på, ændrer sig løbende. Tidligere dominerede nødvendige handlinger, som det at fragte varer rundt. I dag foregår mest rekreative aktiviteter og ophold. I 60'erne dominerede biltrafikken bybilledet. Siden 1962, hvor den første gågade blev anlagt, er der nu skabt næsten 100.000 m<sup>2</sup> bilfri gader og pladser, der har givet bylivet plads til at blomstre. Denne udvikling vil vi gerne være med til at styrke.



**MIDDELALDERBYEN RUMMER DET HELE**  
*Mangfoldigheden er en kvalitet, som udformningen af de fremtidige byrum skal give deres bidrag til. Beboere og besøgende skal fortsat kunne opleve forskelligheder mellem de enkelte byrum og forskelle over tid.*

Middelalderbyen rummer stor mangfoldighed, hvor spektret af kulturelle tilbud og tilholdssteder er bredere end noget andet sted i København. Nationale museer og gallerier for obskur undergrundskunst. De bedste restauranter og klubber for snævre ungdomskulturer. Gader med mange boliger og andre næsten kun med butikker og kontorer. Over tid - i løbet af døgnet og ugen - skifter byens rum karakter og besøgende. På pladser, der om dagen er stille oaser, høres diskotekernes dybe baslyde om natten. Middelalderbyen er både et af Nordeuropas mest helstøbte historiske miljøer og Skandinaviens største "gå i byen" sted. Områdets boligmasse strækker sig fra byens mest eksklusive ejerlejligheder til kollegier og lejeboliger uden bad og toilet med stor variation i beboersammensætningen.





## MIDDELALDERBYEN SPILLER SAMMEN MED RESTEN AF DET CENTRALE KØBENHAVN

*For at opleve disse modsætninger og samspil skal vi styrke overgange mellem områderne. Overgange, hvor en sammensat blanding af cyklister, fodgængere, busser, S-tog, metro, privatbiler og taxaer mødes. Middelalderbyen har markante overgange som f.eks. Rådhuspladsen, Kongens Nytorv og Nørreport. Med en ny metrostation ved Højbro Plads får denne plads en helt ny betydning for Middelalderbyen. Udformningen af disse byrum skal understøtte Middelalderbyens kvaliteter.*

Middelalderbyens placering ved vandet og inden for de gamle volde afgrænser den i forhold til naboområderne. Naboskabet til vandet havde tidligere en praktisk og nødvendig betydning som adgangsvej til byen. Nu giver vandet i stedet adgang til skønhed, rekreative aktiviteter og oplevelser. Naboskabet til de andre centrale byområder giver samspil og modsætninger mellem Middelalderbyens før-moderne historie og det 19. og 20. århundredes København med større gader, større bygninger og i det hele taget et storbyliv præget af en international og moderne livsstil. Naboområderne og

Middelalderbyen har brug for hinanden. Oplevelsen af modsætningerne mellem bydelene er netop det, som får os til at værdsætte hvert områdes særlige kvaliteter.



## MIDDELALDERBYEN ER TILGÆNGELIG, SIKKER OG TRYK

*For at styrke tilgængelighed, sikkerhed og tryghed skal vi arbejde for at udforme byrum, der forbedrer cyklisters muligheder for at færdes til og fra samt i området. For det andet skal vi udforme byrum, der styrker fodgængeres færdsel, herunder også bevægelseshæmmede fodgængere. For det tredje skal vi i udformningen af fremtidige byrum hele tiden afveje, hvordan vi finder den rigtige sammensætning af muligheder for fodgængere, cyklister og biler.*

Middelalderbyen tiltrækker mange besøgende med kollektiv trafik, på cykel, som fodgænger, i privatbil eller med taxa. Butikker, erhverv og kulturinstitutioner er afhængige af, at disse trafikanter har en god tilgængelighed til området. Tilgængeligheden med kollektiv trafik findes ikke bedre i andre byområder i Danmark, og Metrocityring med åbning i 2018 vil endda forbedre tilgængeligheden med nye stationer på Rådhuspladsen og ved Højbro Plads. Indsættelsen af CityBussen i 2008 vil styrke tilgængeligheden mellem turmål i og omkring Middelalderbyen. Samtidig spiller cyklen en stor rolle som transportmiddel til området ligesom i resten af

København, og denne rolle skal styrkes. Endelig udgør bilen både en forhadet og elsket del af trafikken til og fra Middelalderbyen. Mange besøgende er afhængige af bilen, men samtidig har biltrafikken et stort pladsbehov både til kørsel og parkering, der skal afvejes i forhold til andre trafikanter og muligheden for ophold og byliv. Det er derfor ikke et spørgsmål om bil eller ej, men mere en afvejning af hvor, hvornår og hvordan. Middelalderbyen skal være tilgængelig for alle. Cyklister og fodgængere skal opleve sikkerhed og tryghed, når de færdes i området. Desuden skal alle typer af fodgængere kunne bevæge sig i området, også selv om de er bevægelseshæmmede. Middelalderbyen skal være børnevenlig - sikker og tryk med aktiviteter i byrummet, der henvender sig til mange aldersgrupper. Endelig skal Middelalderbyen være et sted, hvor man trygt kan færdes uden risiko for vold eller tyverier - uanset tidspunktet. Den rigtige belysning i byrummet og menneskelig aktivitet øger trygheden, og gader med beboere og hverdagsliv er derfor med til at skabe trygge byrum.



# MIDDELALDERBYENS OMRÅDER OG BYRUM

STRATEGI FOR UDVIKLING AF MIDDELALDERBYENS BYRUM

Middelalderbyens byrum har en forskellig intensitet af fodgængere, cyklister, biler, handel og øvrige aktiviteter. Siden 1960'erne har antallet af gågader udviklet sig, og i dag skaber gågaderne et net af centrale fodgængerforbindelser på tværs af Middelalderbyen.

## ET CENTRALT, FODGÆNGERVENLIGT OMRÅDE

Gågaderne forbinder Rådhuspladsen med Kongens Nytorv og Højbro Plads med Nørreport. De udgør de centrale forbindelser til Middelalderbyens indgange. Sammen med nabogader og pladser danner gågaderne desuden et centralt, fodgængervenligt område, hvor de dominerende byrum er gågader, øvrige gader med mange butikker samt pladser til ophold og aktiviteter. Passager i Middelalderbyen skaber små, intime forbindelser mellem de store byrum og bidrager dermed til at skabe en vigtig variation. I det centrale, fodgængervenlige område skal mulighederne for et aktivt byliv prioriteres højt i udformningen af byrum.

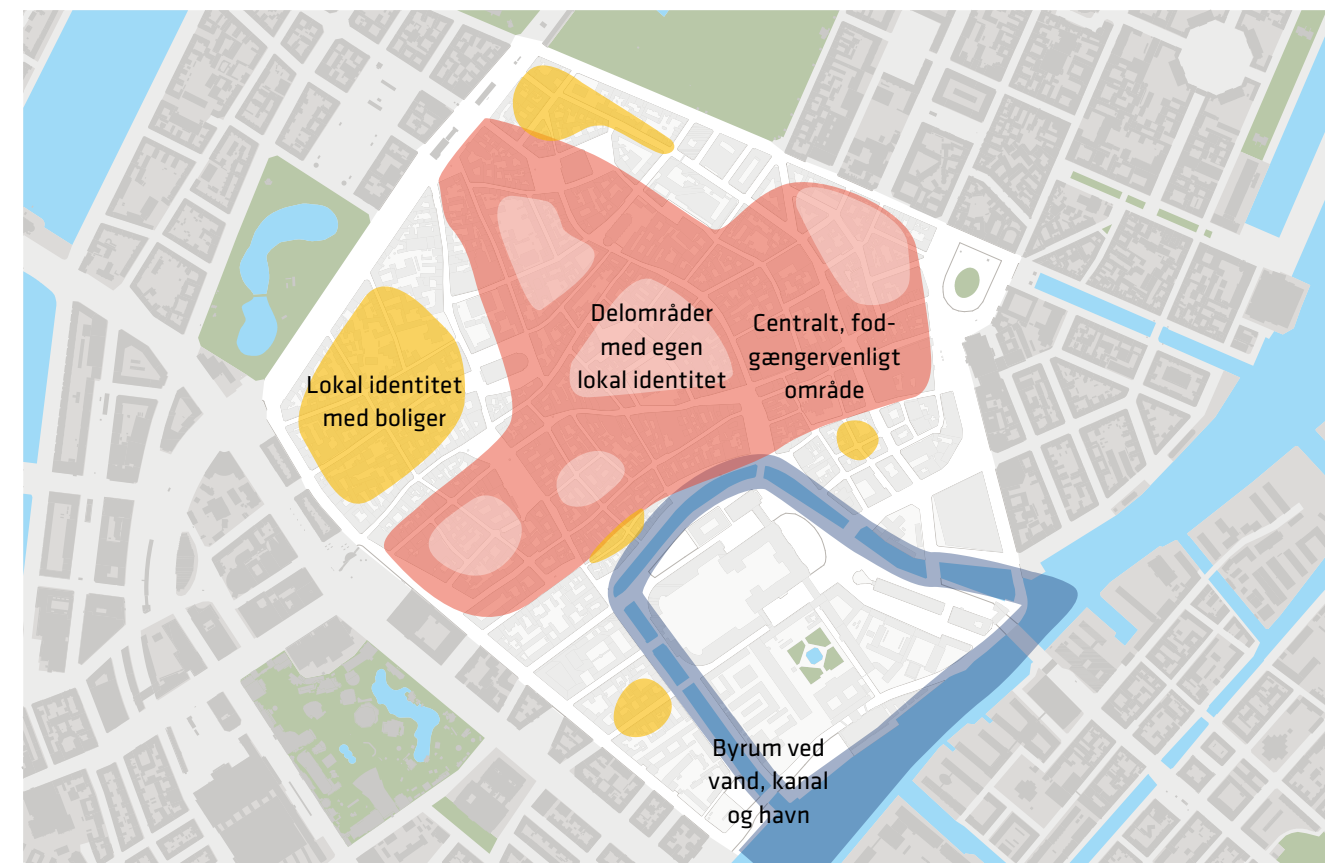
## DELOMRÅDER MED EGEN IDENTITET

I det centrale, fodgængervenlige område findes mindre delområder og enkelte gader, som har byrum med sin egen særlige karakter, der bidrager til at give hele Middelalderbyen et mangfoldigt udtryk. Her kræver

blandingen af boliger og butikker samt karakteren af bygningsfacader og rum en særlig stillingtagen. I disse rum skal det afvejes, hvilket præg byrummet skal have. Det kan være byrum, hvor det lokale og stille dominerer på grund af mange boliger, som f.eks. Snaregade, eller byrum til butiksfunktioner med mere liv, som f.eks. Kattesundet.

Uden for det centrale, fodgængervenlige område ligger ligeledes lommer med hver deres særlige karakter. Disse områder skal vi værne om og styrke som specielle dele af Middelalderbyen. "Pisserenden"s byrum med blandt andet Skt. Peders Stræde, Studiestræde og Larsbjørnsstræde har en særlig karakter og historie med små butikker, mange beboere, en del parkering langs kantsten, mange cyklister osv. Det betyder, at man skal være særlig omhyggelig med at bibeholde oplevelsen af dette sted. Eventuelle forandringer må foretages med respekt for de kvaliteter, som findes i dag og som ønskes fastholdt eller styrket.

Middelalderbyen rummer en mangfoldighed, hvor små områder har sin egen identitet.





### FORSKELLIG INTENSITET

Især i det centrale, fodgængervenlige område skal der være plads til gøgl, større arrangementer og spontane aktiviteter med larm og festlig stemning. Byrum til gågader samt pladser til ophold og oplevelser kan rumme hektisk aktivitet, måske endda døgnet rundt og på alle ugens dage. Imidlertid er der forskelle på pladsers robusthed over for støj og flittig brug om aftenen og natten. Robuste pladser med få beboere, som Nina Bangs Plads og Højbro Plads, kan få en mere aktiv rolle end i dag.

Middelalderbyen har også "lommeparker", som er små, stilfærdige opholdssteder f.eks. ved Skt. Petri Kirke, Helligåndskirken og Nikolaj Kirke. Det er vigtigt at fastholde disse små oaser, ligesom vi gerne ser, at der ved omdannelse af pladser kan etableres flere små, stilfærdige "byrum i byrummet", hvor man i dagtimerne kan få en pause og opleve ro og fordybelse.

Biltrafik spiller en rolle og vil fremover også være til stede i Middelalderbyen. Imidlertid vil udformningen af byrum i højere grad blive tilpasset Middelalderbyen, hvor der lægges vægt på, at lette trafikanter har trygge vilkår.

Bagest i dette oplæg er vist et inspirationskatalog om byrumstyper. Kataloget viser byrumstyper, der understøtter vores mål, kvaliteter og karakteristika for Middelalderbyen.





# FORSLAG TIL INDSATSER

## STRATEGI FOR UDVIKLING AF MIDDELALDERBYENS BYRUM

### MIDDELALDERBYEN OG VANDET

En indsats for at styrke udformningen af Frederiksholms Kanal som en promenade vil styrke Middelalderbyens sammenhæng med Bryghusgrunden, Søren Kierkegaards Plads og vandet.

Udformningen af Gammel Strand til en mere fodgængervenlig plads og promenade kan skabe bedre sammenhæng mellem Middelalderbyen og vandet. Indsatsen kan supplere ombygningen ved anlægget af metrostationen. En styrkelse af Frederiksholms Kanal og Nybrogade – Gammel Strand som fodgængerforbindelser vil medføre, at en del af parkeringspladserne skal nedlægges eller flyttes. Der er i dag ca. 110 pladser langs Frederiksholms Kanal og knap 40 pladser langs Nybrogade.

Det levende maritime miljø der eksistere ved kanalen er en styrke for området, og bør indtænkes i alle fremtidige projekter ved vandet

### MIDDELALDERBYEN OG PLADSERNE

Kultorget er en af de store pladser i Middelalderbyen, hvor der er plads til meget mere spændende byliv.

Konkurrencen om Købmagergade og Kultorget/Hauser Plads er afholdt for at give pladserne et kvalitetsløft og en ny central rolle. Samtidig beskrives rollefordelingen mellem de store og højlydte byrum og de omkringliggende små og stilfærdige steder. Rollefordelingen gælder også i forhold til handel og natteliv. I samklang med "Gang i København projektet" skal der gøres en indsats for at gøre initiativ og liv mere nærværende i byens rum. Det er hensigten, at konkurrencen om Købmagergade og Kultorget/Hauser Plads skal skabe attraktive byrum, der også er rettet mod børn og unge, ligesom der fortsat vil være legeplads ved Bryghusgrunden.

Blandt øvrige pladser, hvor en indsats vil kunne bidrage til at skabe liv, kan nævnes Dyrkøb, Nina Bangs Plads og

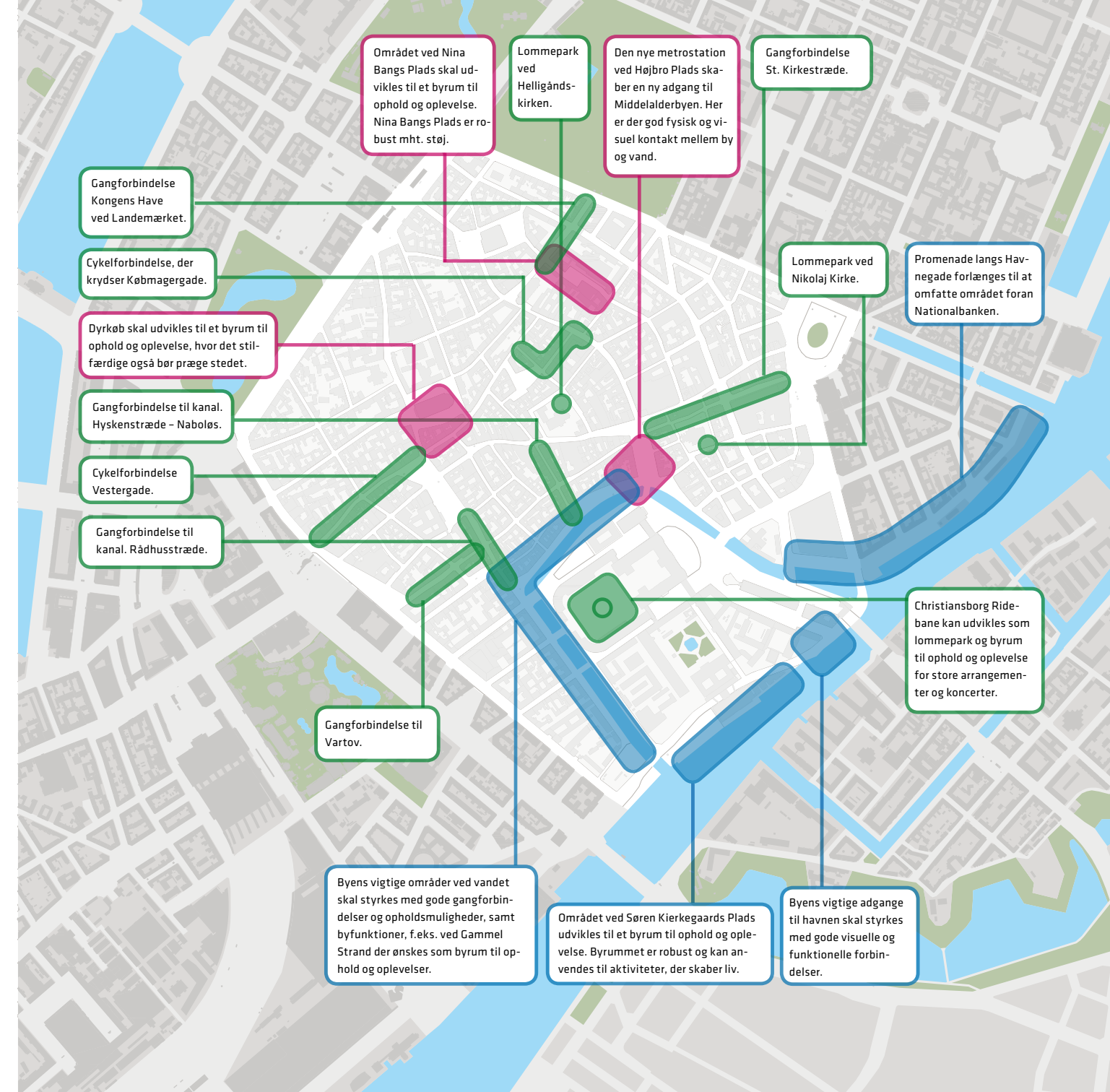
Søren Kierkegaards Plads. I dag findes ca. 45 parkeringspladser på Dyrkøb, som må forventes nedlagt eller flyttes ved en ændret udformning af og rolle for pladsen.

For at skabe en mere grøn by skal der plantes træer og etableres lommeparker. En lommepark kan være et lille hjørne, som omdannes til et roligt, grønt rum, eller det kan være en plads, som indrettes til fysisk aktivitet, men med et grønt udtryk. En lommepark kan sagtens være et af de eksisterende stille eller aktivitetsprægede byrum i Middelalderbyen. Vi ønsker at forbedre kendskabet til de allerede eksisterende lommeparker.

### MIDDELALDERBYEN OG FORBINDELSERNE

Middelalderbyens indgange er der, hvor man går ind i Middelalderbyen. Nørreport er en af de vigtigste indgange, og der er igangsat en indsats for at forbedre stationsområdets sammenhæng med Middelalderbyen, løse problemerne med cykelparkering og give den et visuelt løft. Ligeledes foreslås en indsats i forhold til andre af de vigtige adgange til Middelalderbyen. Højbro Plads er allerede i dag en vigtig adgang, men med etablering af en metrostation i 2018 får pladsen en helt anden rolle i bylivet, ikke mindst som adgang for langt flere mennesker.

Vi ønsker at skabe bedre forbindelser mellem Middelalderbyen og de omkringliggende byområder. Vi foreslår, at der skabes en forbedret gangforbindelse til Kongens Have ved Landemærket, en forbedret cykel- og gangforbindelse mellem Vartov og Kongens Nytorv, ligesom vi ønsker at give cyklister bedre mulighed for at krydse Købmagergade ved Klareboderne – Løvstræde. Endelig vil vi skabe bedre forbindelser til vandet ved Rådhusstræde og Hyskenstræde – Naboløs og mindre passager som det kendes fra Jorcks Passage.



Området ved Nina Bangs Plads skal udvikles til et byrum til ophold og oplevelse. Nina Bangs Plads er robust mht. støj.

Lommepark ved Helligåndskirken.

Den nye metrostation ved Højbro Plads skaber en ny adgang til Middelalderbyen. Her er der god fysisk og visuel kontakt mellem by og vand.

Gangforbindelse St. Kirkestræde.

Gangforbindelse Kongens Have ved Landemærket.

Cykelforbindelse, der krydser Købmagergade.

Dyrkøb skal udvikles til et byrum til ophold og oplevelse, hvor det stilfærdige også bør præge stedet.

Gangforbindelse til kanal. Hyskenstræde – Naboløs.

Cykelforbindelse Vestergade.

Gangforbindelse til kanal. Rådhusstræde.

Lommepark ved Nikolaj Kirke.

Promenade langs Havnegade forlænges til at omfatte området foran Nationalbanken.

Gangforbindelse til Vartov.

Christiansborg Ridebane kan udvikles som lommepark og byrum til ophold og oplevelse for store arrangementer og koncerter.

Byens vigtige områder ved vandet skal styrkes med gode gangforbindelser og opholdsmuligheder, samt byfunktioner, f.eks. ved Gammel Strand der ønskes som byrum til ophold og oplevelser.

Området ved Søren Kierkegaards Plads udvikles til et byrum til ophold og oplevelse. Byrummet er robust og kan anvendes til aktiviteter, der skaber liv.

Byens vigtige adgange til havnen skal styrkes med gode visuelle og funktionelle forbindelser.



# SAMMENHÆNG MED ANDEN PLANLÆGNING

STRATEGI FOR UDVIKLING AF MIDDELALDERBYENS BYRUM

Middelalderbyens særlige rolle og placering i hjertet af byen betyder, at den berøres af mange kommunale planer og politikker. Strategien skal indgå i et frugtbart samspil med disse planer og politikker.

Københavns Kommune har vedtaget en vision om København som Verdens Miljømetropol i 2015. Realiseringen kræver en bæredygtig byudvikling med mål om, at byen skal være verdens bedste cykelby, have renere luft og give københavnere lettere adgang til grønne og blå områder. Ambitionen er, at København skal være centrum for verdens klimapolitik med deraf følgende krav om miljøforbedringer i byggeri og byudvikling.

Københavns Kommune har vedtaget udspillet "Metropol for mennesker", der sætter konkrete mål for Københavns byliv frem mod 2015. Visionen er at København vil være verdens bedste by at leve i. En bæredygtig by med byrum, der inviterer til et mangfoldigt og unikt byliv. Visionen rummer tre konkrete mål: mere byliv for alle, flere går mere og flere bliver længere.

Det vigtigste overordnede styringsdokument er Kommuneplanen, der udpeger Middelalderbyen som en del af det centrale byområde, der endvidere omfatter Christianshavn, den nordligste del af Amager, Metropolzonen og kvartererne ud til søerne. Intentionerne i Kommuneplanen er at styrke det centrale byområde som et attraktivt mødested i Øresundsregionen med

internationalt potentiale og med et større islæt af boliger, et bredt udbud af arbejdspladser og indkøbsmuligheder, samt et mangfoldigt byliv med et varieret udbud af kultur og forlystelser. Byomdannelse forventes især at ske i områder uden for Middelalderbyen, f.eks. i Metropolzonen, på Holmen og på Islands Brygge. Der er et Kommuneplanforslag i høring i sommeren 2009. Herunder om Indre bys rolle, butiksliv og funktioner. Derudover er et centralt indsats område i forslag til Kommuneplan og, at der skal skabes bedre sammenhæng mellem byen og vande

Kommuneplanens trafikstruktur angiver, at de overordnede veje går i udkanten eller helt uden for Middelalderbyen, som har en generel 40 km/t hastighedsbegrænsning. Bremerholmlinjen og Stormgade – Vindebrogade er dog fordelingsgader med gennemkørende biltrafik og skal vedblive at være det. For at skabe bedre bymiljøer er det Københavns Kommunes hensigt at arbejde for mere parkering i kældre og parkeringshuse til afløsning for fladeparkering. For Middelalderbyen kan det især blive med nye p-anlæg og bedre udnyttelse af andre større anlæg i kanten af området (f.eks. Israels Plads og Magasins P-hus). Desuden mulighed for etablering af mindre decentrale anlæg som kan sikre lokale behov.

Cykeltrafik spiller en meget vigtig rolle i Kommuneplanen, og Københavns Kommune har vedtaget en

cykelpolitik, der skal gøre København til verdens bedste cykelby. For Middelalderbyen vil det føre til cyklistforbedringer i bl.a. Stormgade, Lille Kongensgade, Lønporten og ved Landemærket, ligesom bedre cykelparkering vil indgå. Endelig bliver den fremtidige betjening med kollektiv trafik styrket ved at etablere en citybuslinje (CityBussen) gennem Middelalderbyen, og i 2018 åbner Metrocityringen med nye metrostationer på Rådhuspladsen, ved Højbro Plads og ved Kgs. Nytorv.

Fodgængeres forhold prioriteres ligeledes højt. Kommunen har en handlingsplan for byrum, der udpeger forslag til forbedringer af pladser og fodgængerforbindelser i Middelalderbyen, herunder også for Købmagergade og Hauser Plads, som kommunen allerede har afholdt en idékonkurrence om. Endvidere er der udpeget tilgængelighedsruter, som giver folk med gangbesvær og synshandicap bedre mulighed for at færdes på blandt andet gågaderne.

I strategien for et grønnere København arbejdes der med at få etableret promenader med træer langs kanalerne samt synliggøre adgangen til vandet, så havnen og vandet bliver tilgængeligt for os alle. Udspillet "Lommeparker, træer og andet grønt" fastlægger et koncept for lommeparker og grønne forbindelser, som bidrager til at skabe flere små oaser i byen – små, grønne lommeparker til ophold og leg – og en

bedre sammenhæng mellem allerede eksisterende parker og vandområder (kanaler, havn og søer).

## **BLANDT IGANGVÆRENDE PROJEKTER, DER UNDERSTØTTER UDVIKLINGEN AF MIDDELALDERBYEN, ER:**

- Metropolzonen: Et politisk vedtaget projekt, der skal sikre sammenhæng i Metropolzonen. Her indgår bl.a., at Vester Voldgade ønskes udviklet og styrket som en forbindelse til vandet med en stor hensyntagen til fodgængere og cyklister
- Gang i København: For at fremme iværksættere og kreative igangsættere og styrke bylivet med arrangementer, udeservering, stadepladser m.m. i byens rum, er der udarbejdet en politik, der gør det nemmere og billigere at igangsætte sådanne aktiviteter. Samtidig er muligheden for koncerter øget på f.eks. Gråbrødretorv, Højbro Plads, Kultorget, Nikolaj Plads, Nytorv og Gammel Torv
- Forbedring af Nørreport Station: Der er igangsat et projekt, som skal styrke stationens sammenhæng med Købmagergade og dermed resten af Middelalderbyen, styrke cykelparkeringen og give en bedre trafikafvikling
- Bryghusgrunden: Et nyt byggeri ved havnen, som skal rumme aktiviteter for mange grupper af mennesker. I forbindelse med byggeriet etableres der fodgængerforbindelse mellem havnen og Middelalderbyen under Christians Brygge, samt langs vandet.



# BYRUMSTYPER, INSPIRATIONSKATALOG

STRATEGI FOR UDVIKLING AF MIDDELALDERBYEN

Som led i at kortlægge Middelalderbyens kvaliteter og de særlige bymæssige værdier i hjertet af København, har vi konkretiseret og beskrevet en række byrumstyper, der tilsammen repræsenterer værdierne i vores vision for Middelalderbyen.

Inspirationskataloget med arketyper for byrum afspejler ønsket om en levende og mangfoldig by. Det er ikke meningen at fastlægge byrummene på en konserverende og fastlåst måde. Byens komplekse, men arkitektonisk homogene, bystruktur betyder, at der er byrum og gadestrækninger, som ikke entydigt vil være én bestemt byrumstype, men en variant af byrumsarketypen.

Byrumstyperne afspejler den nænsomme tilgang, som vi ønsker for byen. De udtrykker ikke dramatiske ændringer af byens rum, men derimod byrumstyper, som allerede i dag findes i varierende grad.

Byrummenes karakter skabes af rummet, væggene, gulvet, udformningen og indretningen, men anvendelse og funktioner er også vigtige.



## BILTRAFIK

Biler og busser fylder og præger oplevelsen af et byrum, både når de kører og er parkerede. Vi ønsker, at Middelalderbyens byrum fortsat skal være præget af de lette trafikanter, men samtidig være tilgængelig for biler og busser, der skal frem til rejsemål i Middelalderbyen. Derfor skal nogle byrum kunne tåle biltrafik og indrettes under særlig hensyntagen hertil. Allerede i dag er der 40 km/t zone i hele Middelalderbyen, hvilket afspejler at biltrafikken skal foregå på en måde, som passer til de mange lette trafikanter. På sigt ønskes gennemkørende trafik uden ærinde i Middelalderbyen mindsket, når alternative ruter bliver etableret.





## BYRUM TIL OPHOLD OG OPLEVELSER

Byrum til ophold og oplevelser er Middelalderbyens mange historiske pladser og torve. Det er vigtigt, at anvendelsen tager udgangspunkt i en respekt for de kulturhistoriske bygninger, deres anvendelse og funktion. Byrummene er forskellige, og der kan forekomme flere anvendelser og funktioner i samme byrum. Byrum til ophold og oplevelser er for alle sanser. Det kan være et knudepunkt, som syder af liv og aktivitet til langt ud på natten, eller det kan være en mere stilfærdig udposning på et gadeforløb, hvor cafeer og små boder byder sig til.

### Ønsker til fremtidens kendetegn:

Anvendelser:

- Aktive og smukke facader
- Cafeer, men også gratis ophold
- Strøg- og publikumsorienterede funktioner
- Aktiv og passiv deltagelse i bylivet
- Respekt for byrummets karakter og forskel.

Udformning:

- Mulighed for ophold og aktiv udfoldelse
- Belysning tilpasset rummets karakter – også gerne på og fra bygninger
- Aktive kanter – nicher, scener og udeservering beriger byrummet
- Bepantning, kunst og oplevelsesrigt byinventar.

Trafik:

- Fodgængere har første prioritet
- Bil- og cykeltrafik meget begrænset
- Ingen eller meget lidt parkering.





## BYRUM VED VANDET

Vandet giver København en særlig herlighedsværdi og historisk identitet. Langs kanalerne og havnen er der rum og plads til at opleve byen. Men samtidig er her fredeligt og livgivende. Fra vandsiden kan man opleve byen og dens silhuet. Byrummet ved vandet kan være aktivt eller et mere afdæmpet promenade- eller hvilerum. Langs vandet ligger bygninger, som vidner om, at vandet var den centrale færdselsåre, da København blev grundlagt.

Tidligere var der begrænsede muligheder for at anvende byrummet ved vandet, men nu åbner omdannelser mulighed for nye anvendelser. Her er Middelalderbyens nye arealer til rekreativt brug og ophold.

### Ønsker til fremtidens kendetegn:

Anvendelser:

- Forskellige anvendelser af byrummet
- Publikumsorienterede funktioner, men også madpakkefunktion
- Ansigtet mod vandet.

Udformning:

- Mulighed for ophold og promenade med træer
- Smuk gadebelysning. Belysning skal fremhæve byrummets vægge og markere vandets kant
- Maritime materialer og udtryk.

Trafik:

- Veldefinerede arealer til fodgængere
- Biltrafik begrænset og med lav hastighed
- Cykeltrafik adskilt fra fodgængere
- Parkering minimeres, især langs kajkanten.







## BYRUM TIL BUTIKS- FUNKTIONER

Byrum til handel og serviceerhverv med mulighed for biltrafik og stor variation i anvendelse. De mange små, skilte på husenes facader fortæller om et broget tæppe af fristelser. Her trives de små skæve butikker, specialforretninger og servicevirksomheder, som alle sætter deres præg på byrummet sammen med beboerne. Byrummet bærer præg af, at mange typer mennesker har ærinder her – cyklister, bilister og folk der kommer med vare. Forretningerne er med til at gøre byrummet levende og give det sin helt egen karakter uden strøggadernes trængsel. Skalaen er lille og intim – her er alt på få kvadratmeter.

### Ønsker til fremtidens kendetegn:

Anvendelser:

- Aktive facader og kanter
- Butiks- og servicefunktioner
- Beboelse i et vist omfang.

Udformning:

- Belysning, der skaber sikkerhed og tryghed
- Lys fra butiksvinduer skaber varieret lysniveau
- Opdeling af arealer til forskelligt brug.

Trafik:

- Tryghed for og plads til fodgængere og cyklister er vigtig
- Biltrafik og ærindekørsel tilladt med lav hastighed – evt. kørselsforbud om natten
- Parkering er mulig.



## BYRUM TIL GÅGADER

Byrummet er præget af en bølge af mennesker. Tempoet er hektisk og tilbuddene mange, når butikkerne har åbent. Stærke farver, gode tilbud, neonreklamer og råbende frugtsælgere gør deres til at lokke folk indenfor. Kommer man derimod forbi en aften eller en tidlig morgen, er stemningen anderledes. Da er tøjstativer, skilte og baldakiner taget ind for natten, og rummet står nøgent til anvendelse for andre funktioner og brugere. Her træder bygningerne og rummets inventar i karakter, og nattelivet udfolder sig. Husenes underetager henvender sig til gaden med en stor variation af butikker og serviceerhverv. Om aftenen lyser de mange butiksvinduer gaden op.

### Ønsker til fremtidens kendetegn:

Anvendelser:

- Strøgfunktioner
- Midlertidige funktioner som gøgl og sang
- Butikker.

Udformning:

- Særlige krav til robusthed (bl.a. varetilkørsel)
- Særlige krav til æstetik for at sikre en god sammenhæng
- Tilgængelighed for alle
- Sansbombardement af synsindtryk
- Mulighed for ophold
- Belysning, der skaber sikkerhed og tryghed
- Grundbelysning med middel lysniveau, suppleret med lys fra butikker
- Aktive og levende facader samt udvisket grænse mellem ude og inde i dagtimerne.

Trafik:

- Fodgængere har første prioritet
- Bil- og cykeltrafik generelt ikke tilladt.







## STILFÆRDIGE BYRUM - LOMMEPARKER

Stilfærdige byrum gør ikke meget væsen af sig – de er byens velbevarede hemmeligheder, som man først opdager, når man har lært Middelalderbyen at kende. Men de stilfærdige byrum giver plads til, at brugeren kan skabe sit eget rum omkring sig. De tilbyder enhver at komme ind og træde et skridt tilbage fra byens hektiske liv og få en pause. De findes ofte som en del af større byrum. Ved byens kirker og i andre små, stille refugier.

### Ønsker til fremtidens kendetegn:

Anvendelser:

- Lavt aktivitetsniveau, pause og fordybelse
- Få og simple planlagte funktioner.

Udformning:

- Mulighed for ophold (bænke, steler og trappetrin)
- Nicher, hjørner eller anden afgrænsning, som danner ryg for brugerens eget rum
- Belysning med lavt lysniveau og med varmt lys
- Beplantning - evt. som rumskabende element
- Beskyttet mod vind.

Trafik:

- Fodgængere har første prioritet
- Bil- og cykeltrafik meget begrænset
- Ingen eller meget lidt parkering
- Lav hastighed fra forbigående.



## BOLIGENS BYRUM

Boligens byrum er et offentligt rum, men samtidig "forhave" for de mange mennesker, som bor her. Beboerne sætter ofte deres præg på byrummet med parkerede cykler, bænke og blomsterkummer på fortovet og tilfældige møder mellem bekendte. Det er i et vist omfang beboerne, som færdes og bruger byrummet efter et mønster, som gentager sig uge efter uge. Det giver noget trygt og genkendeligt. Her er vinduerne til at kigge ud af, og deres lys om aftenen er med til at skabe stemning og tryghed i byen. Men boligens byrum er også åbent for de mange besøgende, der giver liv til de små forretninger. Byrummet er en del af det pulserende gadenet i Middelalderbyen, og her kan turister se "det ægte Københavnerliv" udspille sig for øjnene af dem.

### Ønsker til fremtidens kendetegn:

Anvendelser:

- Stille – men ikke døde – facader
- Primært lokalt rettede funktioner, som understøtter beboernes dagligliv
- Stille i nattetimerne.

Udformning:

- Mulighed for ophold og leg
- Begrænset brug af fortovet til udstilling og udeservering
- Belysning, der skaber sikkerhed og tryghed. Lys fra boliger supplerer den offentlige belysning
- Lysreklamer skal undgås
- Beplantning i byrummet.

Trafik:

- Tryghed for og plads til fodgængere og cyklister
- Biltrafik kun tilladt med ærinde og med lav hastighed (evt. kørselsforbud om natten)
- Parkering minimeres og forbeholdes områdets beboere.





## HENVISNINGER TIL ANDRE KOMMUNALE PLANERS HJEMMESIDER

På [www.kk.dk/middelalderbyen](http://www.kk.dk/middelalderbyen) kan du finde links til andre relevante projekters hjemmeside.



KORT OVER MIDDLEALDERBYEN