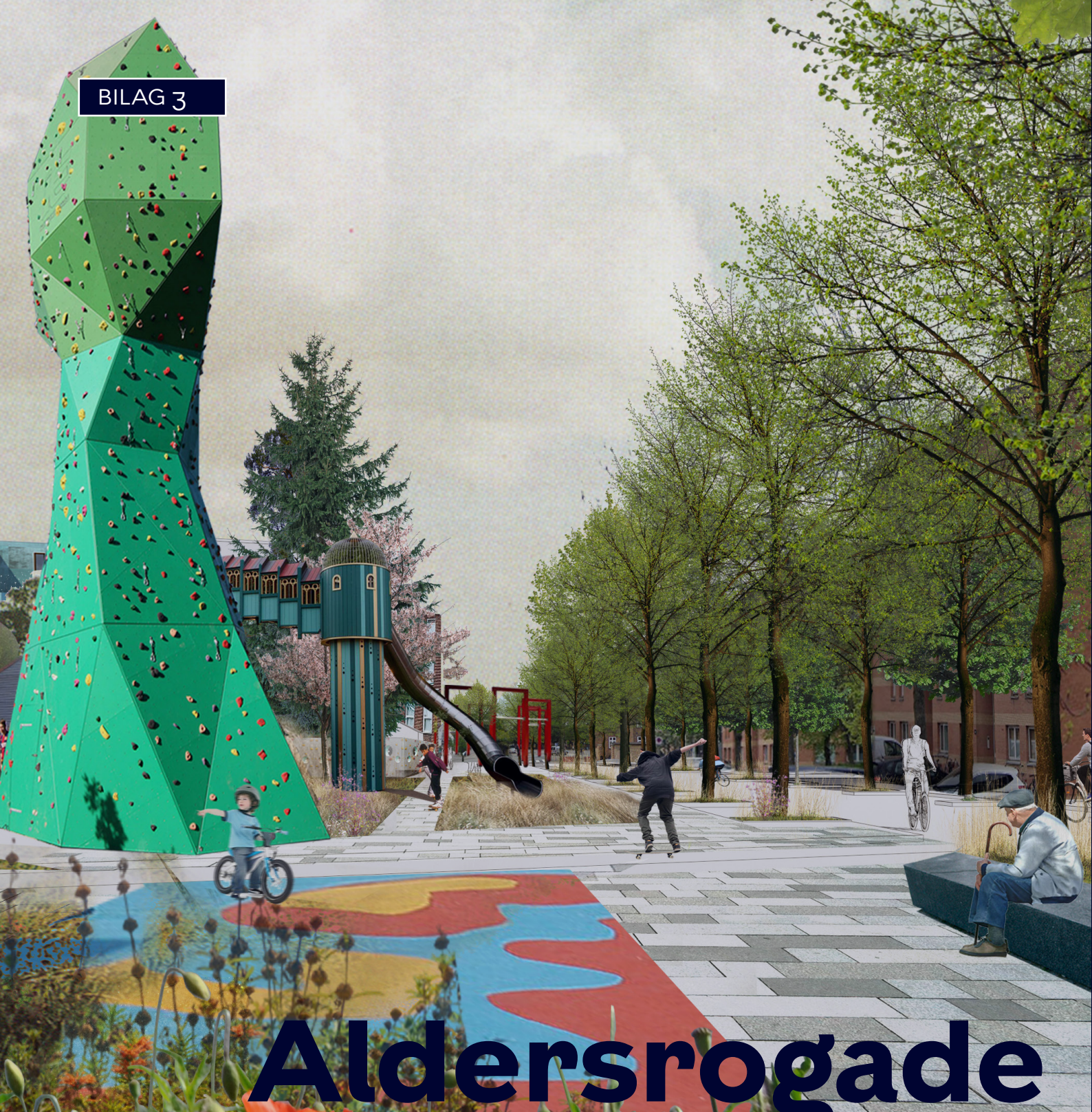


BILAG 3

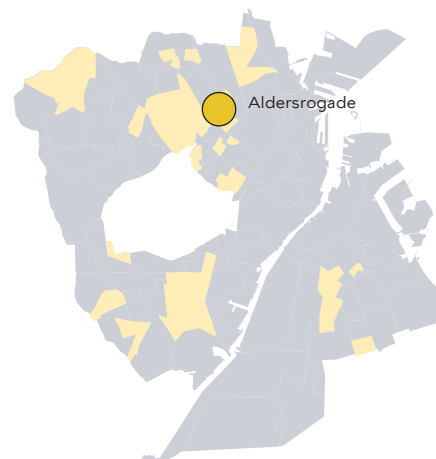


# Aldersrogade

## forandringsplan

Maj 2021





# Indhold

## Om forandringsplanen

Læs om forandringsplanen og hvordan strukturelle og fysiske forandringer kan være med til at løfte udsatte boligområder.

side 3

## Udfordringer og potentialer i Aldersrogade

Her kan du læse om de udfordringer, forandringsplanen skal bidrage til at løse. Du kan også læse om potentialerne for forandring.

side 7

## Projekter i forandringsplanen

Her præsenteres de initiativer, der i de kommende år kan forandre boligområdet.

side 14

## Bilag 1-8: projektbeskrivelser

Her kan du læse mere om de enkelte projekter i forandringsplanen.

side 24



Kort over Ydre Nørrebro; boligområdet markeret med gul og Områdefornyelsens afgrænsning er stipleet



# Om forandringsplanen

## Om forandringsplanen

Borgerrepræsentationen vedtog med Overførsels-sagen 2018-2019, at der skal udarbejdes forandringsplaner for de fem boligområder i København, der var udpeget som "ghetto-områder" på statens lister over udsatte boligområder i 2018.

## Fokus på strukturelle forandringer

Forandringsplanen fokuserer på de grundlæggende strukturer, der er med til at påvirke hvem, der bor i områderne, og hvem områderne er attraktive for. Det kan både være igennem fysiske forandringer i boligområderne eller via en udlejningsaftale, som påvirker hvem, boligerne kan udlejes til.

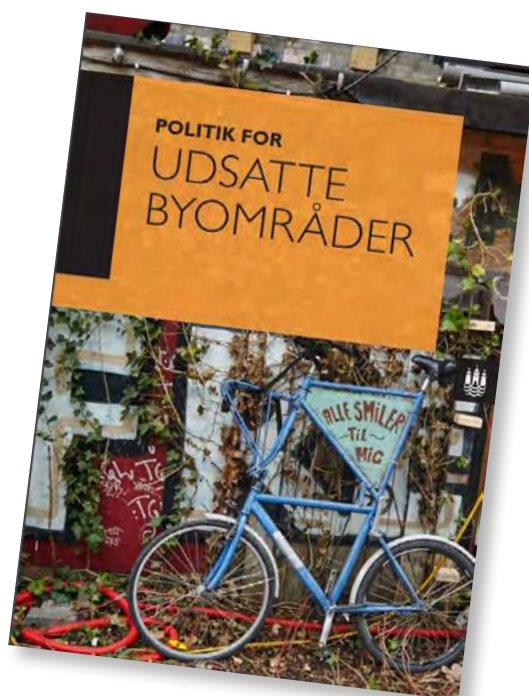
Forandringsplanen tager udgangspunkt i det specifikke udsatte boligområde og fokuserer sammen med boligorganisationerne på indsatser, der kan forbedre boligerne og selve bebyggelsen. Derudover fokuserer forandringsplanen på de byrum, funktioner, forbindelser mv., der spiller en væsentlig rolle for oplevelsen af boligområdet og for hvor attraktivt, det er.

Styrken i forandringsplanen ligger i den helhedsorienterede tilgang, hvor forandringer i selve boligområdet, der ejes af boligorganisationerne, og koordineres med den kommunale udvikling af nærområdet og bydelen.

## Hvad er en forandringsplan?

Forandringsplaner er strategiske handleplaner, som peger på en række projekter og tiltag, der tilsammen kan være med til at flytte det udsatte område i en positiv retning. Det er en fortælling om boligområdet i fremtiden og de greb, der kan anvendes for at nå derhen.

Forandringsplanen peger på mulige investeringer i området med afsæt i både kommunen og boligorganisationen, og viser hvordan de supplerer og understøtter hinanden.



Politik for Udsatte Byområder

# Fra udsat til attraktiv by

## Strukturelle forandringer som middel til at løfte de udsatte by- og boligområder.

Der har i mange år været fokus på at forandre de udsatte boligområder til mere attraktive og velfungerende boligområder - særligt med fokus på at skabe en mere varieret beboersammensætning. Det gælder både på nationalt og kommunalt plan.

Københavns Kommune har en målsætning om at skabe en mere blandet by, fx ved at variere ejerformerne, som rummer et bredt udsnit af borgere i både eksisterende og nye bydele. Kommunen har taget et vigtigt skridt i retning af at skabe en mere blandet by ved at indgå en samlet udlejningsaftale med boligorganisationerne, som regulerer, hvordan udlejningen til de almene boliger finder sted.

Udlejningsaftalen sikrer, at tilflyttere i de mest udsatte boligområder er i arbejde eller er under uddannelse, har en indkomst på et vist niveau og ikke er dømt for visse former for kriminalitet. På den måde ændres de socio-økonomiske statistikker ganske langsomt i takt med den

*Utrygge og smalle passager i Den Grønne Trekant*



løbende fraflytning fra området. Det er et meget virkningsfuldt redskab, som her og nu holder hånden under de mest udsatte boligområder og sikrer en positiv udvikling henimod mere socialt bæredygtige områder. Det er samtidig meget effektivt til at sikre, at boligområderne kommer af statens ghettoliste.

*“En relativ stor andel af de ressourcestærke beboere flytter fra de udsatte boligområder til andre almene områder (45 %). Det tyder på, at der er et potentiale for at fastholde dem, hvis vi kan gøre områderne mere attraktive”*

Fraflytningsanalyse,  
del 2 2021,  
Københavns Kommune,  
Økonomiforvaltningen

## Attraktivitet i centrum

Der er mange faktorer, der påvirker vores valg af bolig. Det gælder både pris, beliggenhed, boligens størrelse og oplevelsen af nabolaget. Københavns boligmarked er presset, og det kan være vanskeligt at finde en bolig, der matcher alle ens behov - særligt til en lav husleje. Derfor ser man typisk ikke udlejningsproblemer i de almene boliger i hovedstadsområdet, selvom nogle boligområder har store udfordringer, og ikke er blandt de mest eftertragtede.

Dynamikken kan i nogen grad ændre sig i de kommende år, hvor flere på ventelisterne til de udsatte boligområder sorteres fra, fordi de ikke lever op til udlejningsaftalens krav om fx beskæftigelse. De øvrige boligsøgende har flere valgmuligheder på boligmarkedet, og kan i højere grad vælge til og fra på baggrund af boligområdernes attraktivitet.

Aktuelt sikrer udlejningsaftalen, at boligerne i de mest udsatte områder i højere grad udlejes til ressourcestærke borgere. Undersøgelser viser desværre også, at mange af dem ønsker at flytte fra de udsatte boligområder. Derfor er det afgørende at gøre boligområderne mere attraktive ved at sikre gode rammer om hverdagslivet for både nuværende og kommende beboere.

### Mit hjem - min bydel

For de fleste mennesker, er der mange følelser knyttet til det sted, de bor. Det gælder i forhold til selve boligen, men også oplevelsen af nabolaget. For at kunne skabe tilknytning og ejerskab til et sted beboerne har lyst til at blive identificeret med, skal stedet forbindes med positive historier eller særlige kvaliteter i området.

Det betyder, at forandringsplanen - ud over at fokusere på selve boligområdet - også fokuserer på mulige forbedringer og investeringer i nærmiljøet og i nye mødesteder. Det kan fx være anlæg af nye byrum, som har en høj kvalitet og en særlig atmosfære, der også kan tiltrække borgere fra andre steder i byen. Det kan både bidrage til en større hverdagsglæde for beboerne i området, og bidrage til en ny, positiv og nuanceret fortælling ud af til. Dette er også tanken bag vigtige investeringer i andre udsatte byområder fx Superkilen ved Mjølnerparken og Remiseparken ved Urbanplanen.

***"Analysen peger på, at utryghed og kriminalitet er den mest udbredte enkeltstående årsag til, at beboere i de udsatte områder ønsker at flytte fra området".***

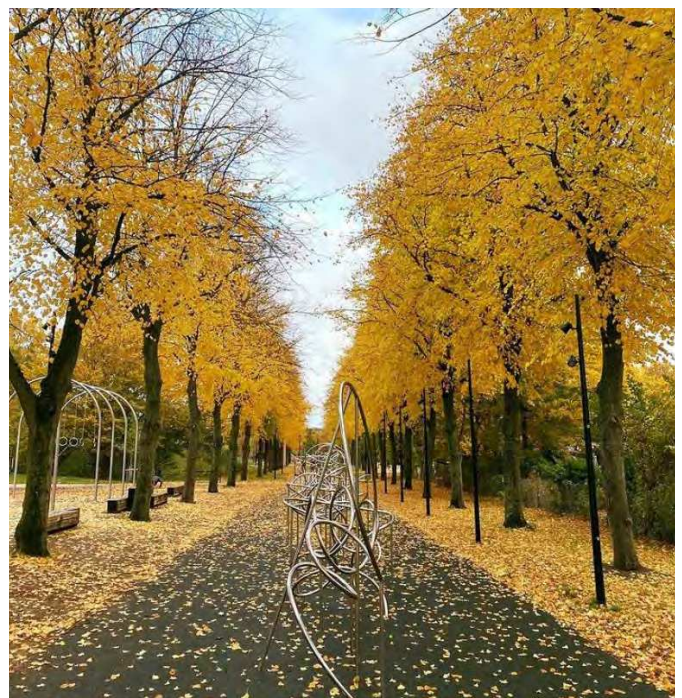
***"Mens 35 % af beboere bosiddende i de udsatte boligområder angiver forhold koblet til sociale forhold i boligområdet/nabolaget, såsom utryghed og kriminalitet, samt områdets beboersammensætning, som årsag til, at de ønsker at flytte til et nyt nabolag, er denne årsag den mindst hyppige blandt øvrige Københavnerne (3 %)."***

Fraflytningsanalyse, del 2 2021,  
Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen

Utydelige forbindelser og nedslidte udearealer i Aldersrogade

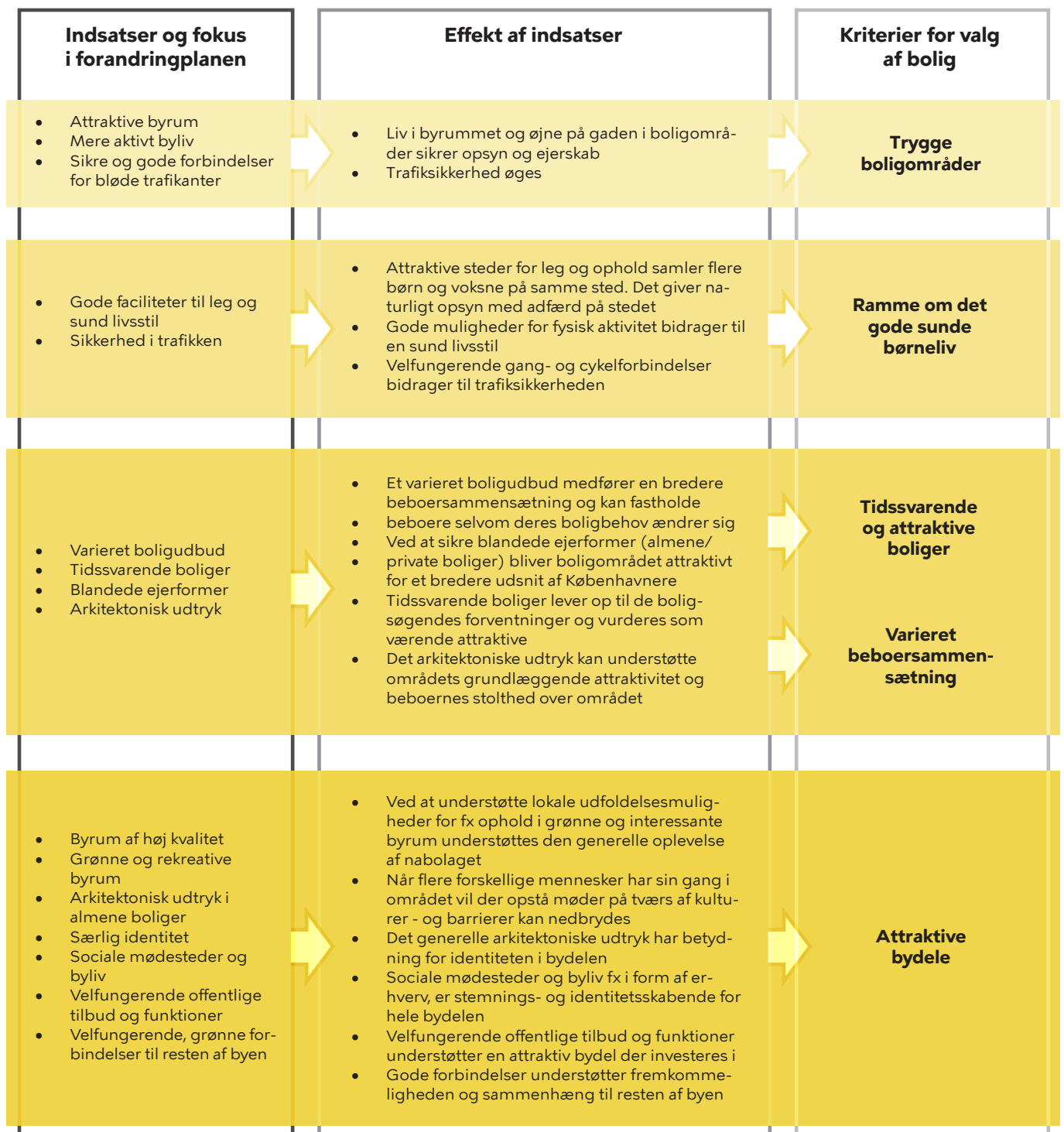


Remiseparken - nyt aktivitets- og byrum



# Hvordan kan vi forandre?

Københavns Kommune har gennem en række analyser afdækket, at særligt fem kriterier påvirker boligsøgendes valg af bolig – og de nuværende beboeres årsager til at blive boende. Nedenstående figur beskriver den type indsatser og fokusområder, der findes i forandringsplanen. Den beskriver også, hvordan fysiske forandringer kan være med til at løfte de udsatte boligområder.



# Udfordringer og potentialer i Aldersrogade

## Et kvarter med stort investeringsbehov

Aldersrogade-kvarteret ligger i en lidt overset del af Nørrebro på trods af en central placering i byen. Med den nye metrostation ved Skjolds Plads og nærheden til Bispebjerg S-togstation er kvarteret kun blevet mere attraktivt. Men området trænger mange steder til en markant opgradering og forskønnelse af bygninger, gaderum, byrum og funktioner.

I kvarteret findes de to almene boligafdelinger Den Grønne Trekant (Bo-Vita) og Vognvænget (VIBO), som tilsammen er udpeget på statens ghettoliste under navnet "Aldersrogade". Det er i dette boligområde forandringsplanen tager sit udgangspunkt. Boligområdet er udpeget på grund af et lavt indkomstniveau og uddannelsesniveau samt en stor andel af borgere med ikke-vestlig baggrund. Det er samtidig et kvarter, som kæmper med utryghed og konkrete problemer med uroskabende adfærd på fx Krakas Plads. I København Kommunes undersøgelse af beboernes tilfredshed med deres boligsituation svarer at 38 %, at de gerne vil flytte fra boligområdet, hvis det var muligt. Lidt flere (43 %) vil dog gerne blive boende. Til sammenligning svarer 24 % af beboere i det øvrige København, at de gerne vil flytte fra deres boligområde.

Afgrænsning af boligområdet Aldersrogade



## Det udpegede boligområde

### Den Grønne Trekant

Boligorganisation: Bo-Vita

Opført: 1984 + 1996

Antal boliger: 608

Antal beboere: 1.590

### Vognvænget

Boligorganisation: VIBO

Opført: 1977

Antal boliger: 234

Antal beboere: 459

## Mjølnerparken

På den anden side af Tagensvej ligger boligområdet Mjølnerparken, som over de seneste ti år har fået stor opmærksomhed og større investeringer tæt på med bl.a. Superkilen, Mimersparksen og Nørrebro Bibliotek samt nyt boligbyggeri. Den egentlige renovering af selve Mjølnerparken udestår stadig og forventes at begynde sommeren 2021. Men når det sker, vil området pga. de samlede investeringer forventeligt være markant ændret til et flittigt benyttet og attraktivt kvarter.

Til sammenligning er Aldersrogade-kvarteret i dag overset, og er i en tilsvarende situation, som Mjølnerparken var for 10-15 år siden. Der er et stort potentiale i at tænke udviklingen af Mjølnerparken og Aldersrogade ind i et samlet træk, hvor begge kan få glæde af at blive forbundet til de samme investeringer i nye forbindelser, byrum mv.

### Forskellige muligheder for forandringer

De to boligorganisationer i Aldersrogade har et meget forskelligt udgangspunkt, for at gennemføre større fysiske forandringer på nuværende tidspunkt. I Vognvænget har VIBO netop gennemført en fysisk helhedsplan, som blandt andet har medført en facaderenovering. Bo-Vita er lige gået i gang med at forberede en fysisk helhedsplan for deres afdeling. Det betyder, at timingen er særligt god for at arbejde med de grundlæggende strukturelle forudsætninger i Den Grønne Trekant samtidig med, at de fysiske forhold rummer muligheder for udvikling. Det gælder fx potentialet for at arbejde med fortætning som værktøj til skabe nye boligtyper, supplere med private boliger og generelt skabe en større variation i boligudbuddet, som kan være attraktivt for mange forskellige boligsøgende.

### Behov for mere "hjemlighed" og et arkitektonisk løft

Hvis Aldersrogade skal blive mere attraktivt, er det afgørende at løfte områdets samlede udtryk. Det kan bl.a. opnås ved at styrke den arkitektoniske kvalitet for både bygninger, nære uderum og offentlige byrum omkring boligområdet.

*Den Grønne Trekants indre gårdmiljø*



### Om risiko for at blive udpeget som "hård ghetto"

Aldersrogade kan efter fire år på ghettolisten risikere at blive udpeget som "hård ghetto" i december 2021. Dette på trods af en markant opsøgende indsats fra både boligorganisationerne og kommunens side. Hvis området bliver udpeget som "hård ghetto", skal boligorganisationen nedbringe andelen af almene familiebøliger med 60 %.

Forandringsplanen kan ikke forhindre, at området udpeges som "hård ghetto", da udpegningsen baseres på tal fra 2020. Det er et vilkår, som har påvirket arbejdet med forandringsplanen. Det har fx betydet, at der undervejs har været fokus på at forberede forskellige scenarier for den fysiske helhedsplan, som vil være det vigtigste værktøj til at opfylde lovkravet, hvis nødvendigt.

Med regeringens udspil til tilpasning af parallelsamfunds-lovgivningen (marts 2021), vil Aldersrogade få et års forlængelse, inden området kan blive mødt af de hårde krav. Det kræver, at den nye lovgivning bliver vedtaget inden december 2021.

Uanset, om området bliver udpeget som "hård ghetto" eller ej, er der behov for en markant forandring af kvarteret, hvis det skal være mere attraktivt i fremtiden.

Den Grønne Trekant opleves slidt og mangler flere steder "hjemlighed". Det gælder fx fraværet af beboernes personlige aftryk på området ved deres bolig og store asfalterede områder. Bygningerne er opført i tegl og beton og fremstår tunge og lukkede. Bygningerne har få arkitektoniske detaljer, som kan bidrage til det æstetiske indtryk af området, og der mangler variation i udtrykket. Især udearealerne er utidssvarende med meget asfalt og få bearbejdede kantzoner, hvor bygningerne møder uderummet.

Der kan med fordel arbejdes videre med at skabe flere grønne områder ved boligene, hvor beboerne kan sætte deres eget præg og samtidig holde øje med gårdrummene. Det vil både give en større kvalitet i beboernes hverdag og samtidig sikre "øjne på gaden", der fremmer trygheden.



## Aldersrogade forandringsplan

VIBO har som nævnt allerede gennemført en fysisk helhedsplan for Vognvænget. Det har blandt andet tilført nye kvaliteter med store glaspartier i trappeopgangene, som bidrager med dagslys i trapperummet og flere "øjne på gaden" til byrummet. Facaderenoveringen har givet et generelt løft af det arkitektoniske udtryk. Opgraderingen af de indre gårdrum udestår stadig, men er planlagt. Der er fortsat et potentiale i at løfte parkeringsarealerne bag ved afdelingen.

Kvarteret er i øvrigt kendetegnet ved brede og nedslidte vejforløb med få grønne kvaliteter. Meget kunne løftes i byrum og gaderum alene ved at tilføre området flere grønne elementer. Et andet kendetegn er mange og synlige overvågningskameraer og pigtrådshegn, der skal holde uvedkommende ude fra gårdrum mv. Området mangler overordnet set rekreative og velfungerende offentlige byrum.

Der er muligheder for at skabe attraktive byrum af høj kvalitet, som bidrager med nye mødesteder og liv til området. Det kan også blive en ny attraktion i området, der er med til at give kvarteret en ny identitet, og som rummer et potentiale for at tiltrække besøgende til området og bidrage til det gode børneliv. Forandringsplanen peger på, at særligt Sigynsgade er et nøglested, som det centrale byrum mellem Den Grønne Trekant og Vognvænget.

### **Et fragmenteret kvarter med behov for nye forbindelser**

Den Grønne Trekant og Vognvænget er en del af et fragmenteret kvarter, uden én sammenhængende identitet. Mod nord møder kvarteret s-tognet og et bredt baneterræn, som danner en barriere mod Bispbjerg. En barriere, der understøttes af en række af storskala-virksomheder som bilforhandlere og et opmagasineringshotel. Et område som private byudviklere udviser stor interesse for, og som i fremtiden formodentlig vil blive omdannet til et nyt beboelsesområde. Det vil være afgørende for kvarterets udvikling, at det lykkes af binde det nye område sammen med de eksisterende boligområder på den anden side af Rovsinggade. Det kan være med til at løfte området - særligt ved Den Grønne Trekant.

Kvarteret har Rovsinggade som en ugæstfri bagside. Når man kommer til kvarteret fra Superkilen, stopper gang- og cykelforbindelsen, bylivsaktiviteten og det grønne forløb ved krydset Jagtvej/Rovsinggade. Herfra udgør Rovsinggade et stort, bredt vejforløb, med



Vognvænget set fra Sigynsgade stikvej

hurtigt kørende trafik og få gående. Området langs banen er kun aktivt i bilforhandlernes åbningstid, og strækningen er præget af forladte lommer, som synligt tiltrækker uhensigtsmæssig adfærd, der kan føre utryghed med sig. Dermed udgør Rovsinggade en utryk og inaktiv bagside for boligområdet. For at løfte det udsatte boligområde og understøtte en kommende positiv udvikling af boliger på området mod banen, er det både oplagt og centralt at arbejde med udviklingen af Rovsinggade både som forbindelse og byrum.

I nogle dele af kvarteret findes de typiske københavnerforbindelser, hvor man nemt kan orientere sig ved at forudsige, hvor man kommer hen, når man krydser mellem karréer. Det er sværere i de store almene bebyggelser, hvor der ikke er gennemkørende veje, og hvor stiforbindelserne er manglende eller meget utydelige. Den uforudsigelige struktur er barriere for et naturligt flow af mennesker igennem kvarteret, og bidrager til en oplevelse af tomhed og dermed utryghed i området.

## Aldersrogade forandringsplan

Med tilføjelsen af den nye metrostation på Skjolds Plads er der kommet et naturligt centrum i kvarteret. Samtidig er behovet for at skabe velfungerende forbindelser til og fra stationen blevet endnu tydeligere.

### Få destinationer og attraktioner

Aldersrogadekvarteret er dårligere dækket ift. indkøb og offentlige tilbud end andre kvarterer i København. Kvarteret rummer erhverv, men typisk i form af bilforhandlere og lignende, som ikke bidrager nævneværdigt til bylivet. Undtagelsen er dog det kreative miljø, der har til huse i Vermundsgade og området ved Emblasgade, som huser blandt andet tegnestuer og socialøkonomiske virksomheder. Her er mange små og forskellige virksomheder med til at slå tonen an for et mere spraglet og interessant byliv. Det vil være vigtigt at skabe flere steder ved selve boligområdet, som kan generere mere aktivitet i gadebilledet og steder, som er med til at give karakter til området.

Rovsingsgade set mod Tagensvej



Der er få kommunale kultur- og fritidstilbud og byrumsfaciliteter. Det er primært Osramhuset på Valhalsgade og enkelte udendørs aktivitetsredskaber i byrummet, der udgør de kommunale faciliteter. Der er et stort potentiale i at arbejde videre med at skabe byrum af høj kvalitet og sociale mødesteder i kvarteret, som både kan være til glæde for områdets beboere og besøgende.

Det lokale dagtilbud Krible Krable i Sigynsgade ligger tilbagetrukket fra vejen og er omkranset af høje lukkede hegn. Der er behov for at styrke de eksisterende tilbud ved fx at integrere dagtilbuddet bedre i byrummet og introducere nye funktioner i kvarteret. Det vil skabe et mere varieret byliv, som kan øge trygheden, gøre kvarteret mere attraktivt og levende, og dermed sikre et bedre hverdagsmiljø og bedre rammer for det gode børneliv.

Sigynsgade set mod Tagensvej



Kulturhus Osramhuset



# Fremtidsfortælling

Undervejs i processen med at udvikle forandringsplanen fik styregruppen, gennem interviews med boligorganisationerne og kommunens parter, samlet input til en fælles fortælling om kvarteret i fremtiden.

Fortællingen er blevet til en fælles vision for de kvaliteter boligområderne Den Grønne Trekant og Vognvænget skal være kendt for i 2030 og hvilken attraktiv fremtid, parterne skal sigte mod.



Illustration fra Tegnestuen Vandkunsten - en grønnere Rovsingsgade

## Visionen

*I 2030 er Aldersrogadekvarteret et rummeligt og hyggeligt kvarter med mange slags mennesker, der har høj tolerance i forhold til andres forskelle. Områdets ghettostatus er fortid.*

*Kvarteret er præget af grønne vejforløb og byrum, der giver forskellige muligheder for at sætte sig på en bænk under et træ, slentre en tur med hunden og lege. Gader og byrum er blevet grønne og skønne, inviterer til aktivitet, og er med til at understøtte såvel fysisk som mental sundhed. Sigynsgade er kvarterets nye attraktion, hvor både kvarterets beboere og besøgende udefra kommer for at lege og opholde sig. Kvarteret er rammen om et godt og trygt hverdagsliv for beboere i alle aldre.*

*Metrostationen ved Skjolds Plads er kvarterets naturlige centrum, som har skabt en række nye smutveje og bevægelsesmønstre i kvarteret, hvor fodgængere også skyder genveje gennem de almene bebyggelser. Boligområderne er åbne imod kvarteret, og der er klar men venlig adskillelse af, hvad der er beboernes område, og hvor alle må færdes. Det øger trygheden, at der er øjne på gaden, og klarhed over hvem, der hører til hvor. Med det nye aktive byrum i Sigynsgade og den nye grønne Rovsingsgade, er det udsatte boligområde naturligt forbundet til byens tværgående forbindelser fra Superkilen mod Fælleparken.*

*Kvarteret har fået nye gode hverdagsfunktioner, som både tiltrækker besøgende, og gør søgningen til kvarterets boliger større. De gælder både de nye attraktive private boliger, som er vævet ind imellem de almene boliger, og de eksisterende almene boliger, som efter en omfattende renovering fremstår attraktive, tidsvarende og naturligt forbundet med kvarteret. Byudviklingen i den nordvestlige del af kvarteret giver frisk energi med nye boligtyper og nye beboere.*

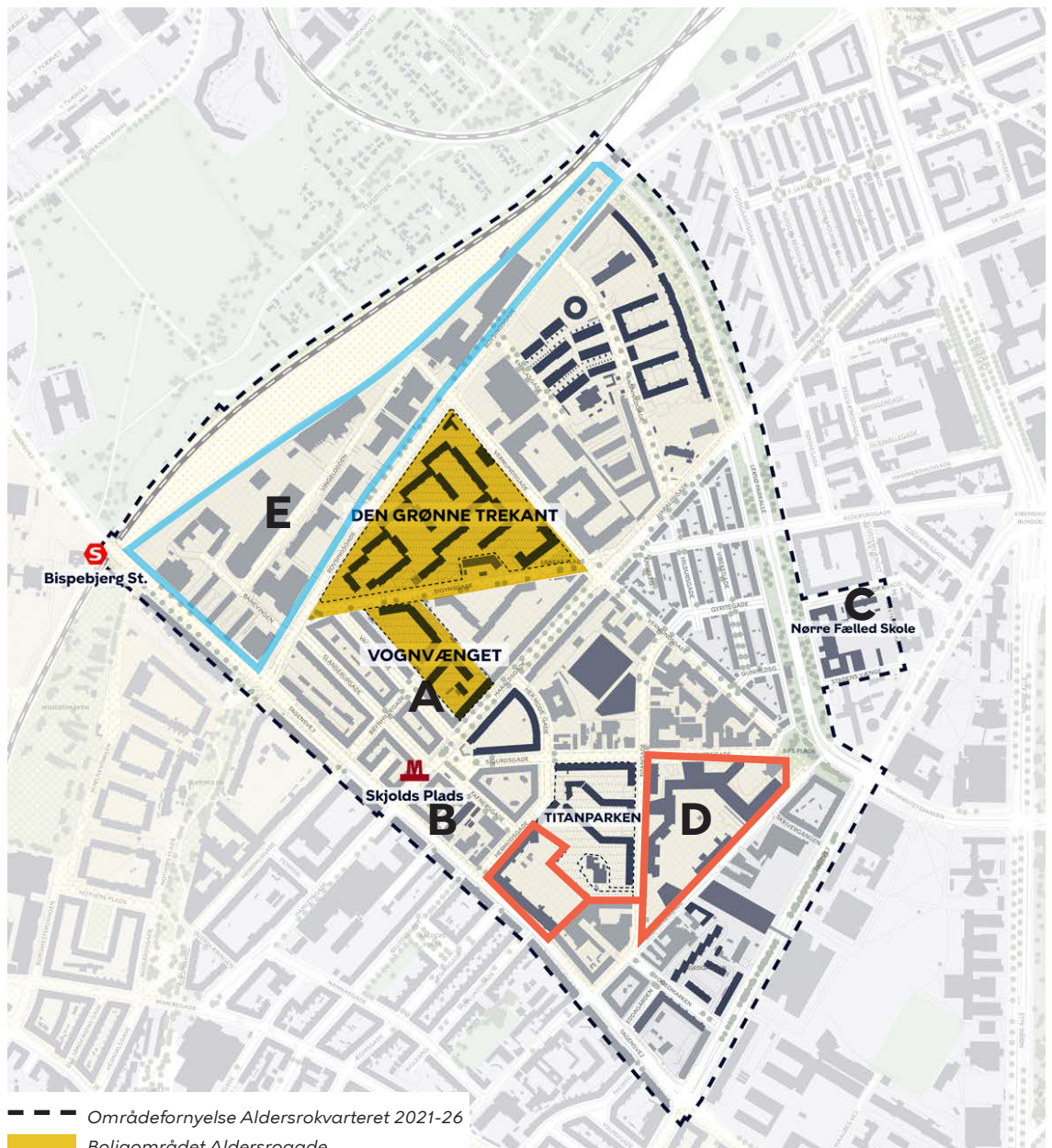
# Et kvarter i udvikling

## Nuværende investeringer og indsatser i kvarteret

Der er foretaget investeringer og igangsat flere indsatser, som er med til at understøtte en positiv udvikling i kvarteret.

Forandringsplanen vil derudover pege på forandringer steder, hvor der fortsat er behov og der, hvor det vil have en effekt på Den Grønne Trekant og Vognvænget.

- A** Fysisk Helhedsplan Vognvænget (færdig 2021)
- B** Osramhuset - kulturhus, renoveret 2009
- C** Helhedsrenovering af Nørre Fælled Skole (på vej)
- D** Københavns Professionsskole KP udvikler faciliteter
- E** Muligt byudviklingsområde



# Andre indsatser i kvarteret

## VIBO og Bo-Vita

### *Fysiske indsatser*

Af fysiske indsatser i Aldersrogade-kvarteret kan nævnes; ny fysisk helhedsplan for Vognvænget, der bl.a. har givet boligafdelingen et arkitektonisk løft og aktivitetshuset i Vermundsgade fra 2010 som blev til i samarbejde med Haraldsgade Kvarterløft.

### *Indsatser for at komme af statens ghettoliste*

Her kan nævnes af indsatser; husstandskontrol i afdelingen for at undersøge beboernes lejemæssige tilhørsforhold og hjælp til beboerne med at få deres udenlandske uddannelsesbeviser vurderet og registreret, så de tæller med i statistikken for uddannelsesniveau.

## Københavns Kommune

### *Områdefornyelse Aldersrogade-kvarteret 2021-2026*

Samlet budgetramme på 78,7 mio. kr. bl.a. med fokus på at fortsætte retningen fra forandringsplanen.

Nogle af projekterne i forandringsplanen vil blive færdigudviklet og realiseret i regi af områdefornyelsen, hvis de opnår finansiering. Områdefornyelsen vil dermed sikre et samlet og visionært løft af området fremadrettet i tæt samarbejde med beboere og relevante aktører i området.

## Fælles indsatser

### *Boligsociale helhedsplaner*

I 2018-2022 har området en boligsocial helhedsplan med en samlet budgetramme på 13,3 mio. kr.

I 2022-2026 forventes der at komme en helhedsplan i umiddelbar forlængelse af den nuværende.

Helhedsplanerne er, udover Landsbyggefonden og andre boligorganisationer, finansieret af Landsbyggefonden, VIBO, Bo-Vita og Københavns Kommune og udføres i tæt samarbejde. Helhedsplanerne arbejder beboernært og socialt forebyggende med fokus på at bryde negativ social arv, øge trykthed og trivsel og skabe forældreansvar samt øge uddannelse og beskæftigelse.

### *Akutgruppe for at undgå at blive hård ghetto*

I 2020 og 2021 er der et tæt samarbejde om at få flere beboere i beskæftigelse og uddannelse bl.a. ved at indsamle udenlandske uddannelsesbeviser og knytte an til UU-vejledere.

## Andre aktører i området

### *Copenhagen Science City*

Partnerskabet søger i disse år at sætte sit præg på udviklingen i området med fokus på at skabe et stærkt netværk og fagligt miljø, som tiltrækker studerende og virksomheder til bydelen i samarbejde med videninstitutioner, virksomheder og kommune m.fl.

### *Københavns Professionshøjskole (KP)*

KP ønsker at styrke deres tilstedeværelse i bydelen ved at bygge nyt, samarbejde på tværs af deres studieretninger med lokalområdet mv. Der er allerede etableret samarbejdsrelationer med KP.

# Projekter i forandringsplanen

Københavns Kommune, Bo-Vita og VIBO ønsker at gennemføre en række projekter, som vil bidrage til en varig og positiv udvikling i - og omkring Den Grønne Trekant og Vognvænget. Projekterne beskrives på de følgende sider, og du kan læse mere i projektbeskrivelserne, der er vedlagt som bilag.

## 1: Fysisk helhedsplan for Den Grønne Trekant

Den Grønne Trekant forandres med nye boliger, nye forbindelser igennem området og de eksisterende boliger renoveres.

## 2: Infrastrukturprojekt - fra lukket til åbent kvarter

Kvarteret bindes sammen af nye forbindelser til, - fra og igennem boligområdet og på tværs af offentlige byrum.

## 3: Sigynsgade - et grønt og aktivt byrum

Sigynsgade omdannes til et aktivt og grønt byrum, hvor børn og familier fra kvarteret og det øvrige København mødes til leg og samvær.

## 4: Krakas Plads - et nyt hverdagsmødested

Krakas Plads bliver et nyt mødested i hverdagen, hvor beboerne støder på naboer, ansatte fra kvarteret drikker en kop kaffe og forældre og børn gør hold på vej hjem.

## 5: Krible Krable i byrummet

En blødere og mere åben overgang mellem dagtilbuddet og byrummet giver et indblik i livet omkring de legende børn, og børnene en mulighed for at observere livet i kvarteret.

## 6: General Motors bygningen - nyt liv i historiske rammer

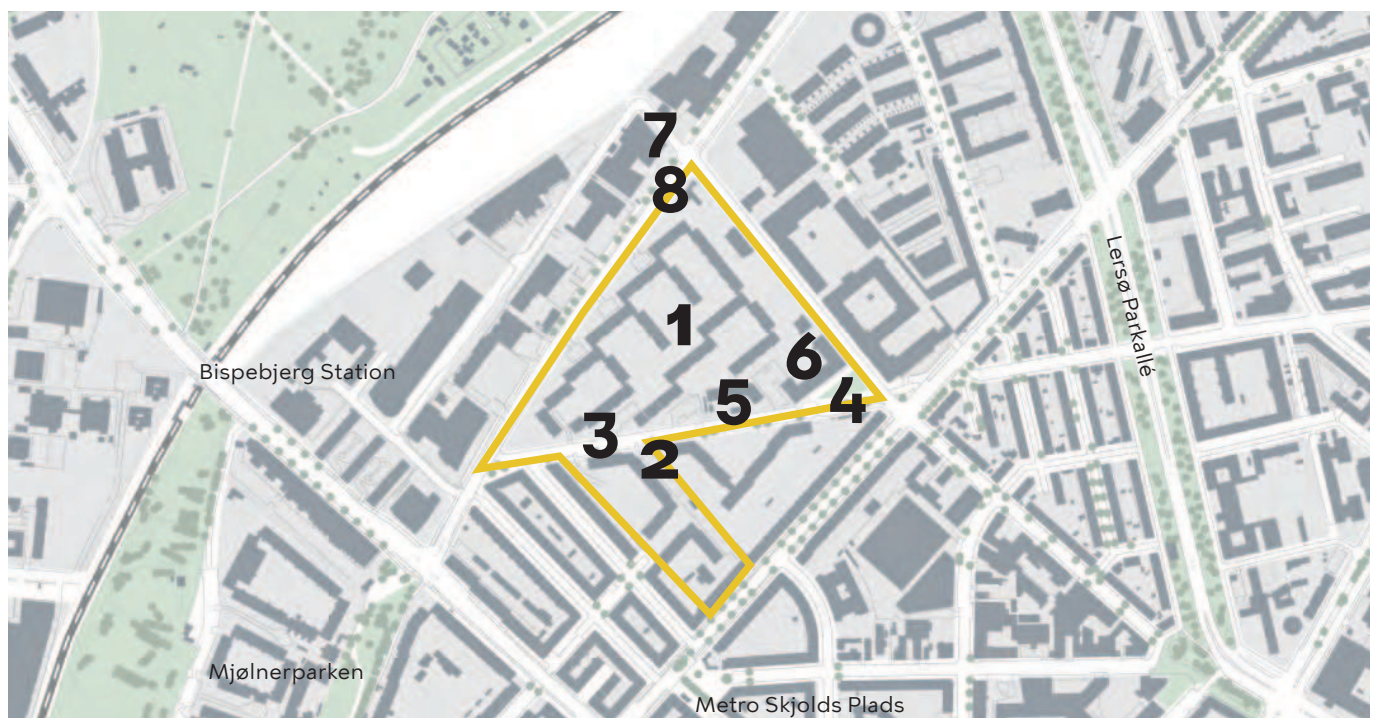
Nye funktioner og tilbud skaber liv ved Krakas Plads fx lægepraksis, legestue, beboeraktiviteter og evt. café.

## 7: Grønne forbindelser i bydelen

Nye forbindelser skaber let og hurtig adgang til destinationer som Lersøparken og Fælledparken og fortsætter forbindelsen fra Superkilen.

## 8: Nærgenbrugsstationen i Haraldsgade

Nærgenbrugsstationen opgraderes til et aktivt knudepunkt i bydelen, hvor borgerne både kan sortere deres affald og mødes om up-cycling- og bytteaktiviteter i flotte faciliteter.



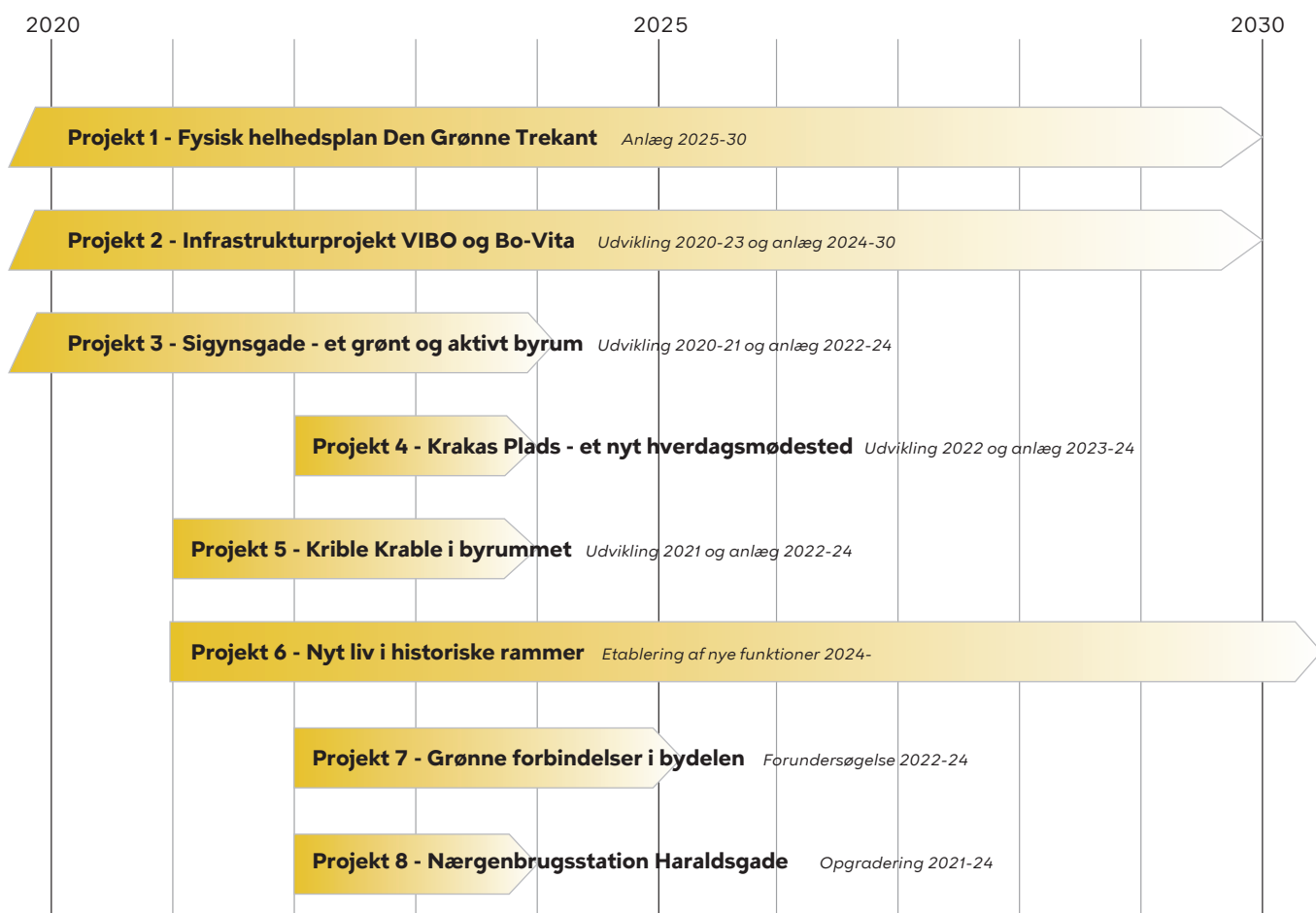
# Tidsplan for projekter

Projekterne i forandringsplanen er meget forskellige. Den fysiske helhedsplan vil strække sig over mange år, mens der fx hurtigt kan tages fat på Krakas Plads og gennemføres forundersøgelser til nye grønne forbindelser. Tidsplanen for de enkelte projekter er betinget af, at de kan finansieres fx via Landsbyggefonden eller de kommunale budgetforhandlinger.

## Forventede investeringer i regi af forandringsplanen

Boligorganisationerne: anslået 565 mio. kr.

Københavns Kommune: forslag for ca. 30 mio. kr.



# Fysisk helhedsplan - for Den Grønne Trekant

*Nye boliger og bedre forbindelser vil forandre området markant og gøre det attraktivt for flere*



Den Grønne Trekant

## Effekt - hvilken forandring skaber projektet

Med den fysiske helhedsplan (renovering) for Den Grønne Trekant ønsker Bo-Vita at komme af ghettolisten permanent. Det skal ske gennem en transformation af området, så det i fremtiden består af en blanding af private og almene boliger. De nye boliger tilføres ved at fortætte ovenpå de eksisterende bygninger og på arealerne imellem. Derudover er det ønsket at skabe et boligområde, som i langt højere grad åbner sig op mod omgivelserne ved at skabe nye tydelige forbindelser igennem området. For at gøre plads til flere boliger og nye forbindelser, vil det være nødvendigt at tilpasse den nuværende bebyggelsesstruktur.

De eksisterende bygninger skal renoveres og bringes op til nutidig standard. Det drejer sig om renovering af facader og altaner, installationer, opgange, køkkener og bad samt udearealerne.

Med den fysiske helhedsplan forventes Den Grønne Trekant at blive markant forandret. Projektet vil bidrage væsentligt at gøre boligområdet - og kvarteret i øvrigt - mere attraktivt ved at løfte og variere det arkitektoniske udtryk, skabe en mere blandet beboersammensætning og binde bydelen bedre sammen.

## Synergier med andre projekter i forandringsplanen

Projektet har en særligt vigtig sammenhæng med projekt 2: Infrastrukturprojekt - fra lukket til åben bydel. Den fysiske helhedsplan og infrastrukturprojektet skal koordineres tæt, da projekternes konkrete løsninger skal afstemmes med hinanden.

## Tid

Den fysiske helhedsplan for Den Grønne Trekant har endnu ikke modtaget tilsagn fra Københavns Kommune og tilsagn fra Landsbyggefonden, som forventes i 2023 eller senere. Byggeprojektet forventes at forløbe fra år 2024 til 2030, afhængigt af vedtagelsen af den endelige fysiske helhedsplan.

## Økonomi

Bo-Vita kender på nuværende tidspunkt ikke rammen for støtten fra Landsbyggefonden, men forventer at renoveringsudgiften kommer til at ligge omkring en halv milliard kroner. Helhedsplaner finansieres med realkreditlån, midler fra boligorganisationens dispositionsfond, arbejdskapital, egen trækingsret og eventuelt kapitaltilførsel. Ydelsen på realkreditlånene betales så vidt muligt via huslejen. Landsbyggefonden kan give ydelsesstøtte til betaling af realkreditlånene. Landsbyggefonden afgør, i hvilket omfang der skal gives ydelsesstøtte.

## Ejerskab

Grundejer: Bo-Vita  
Projektejer: Bo-Vita

## Skalering og scenarier

Bo-Vita arbejder fortsat med udviklingen af den fysiske helhedsplan. Det betyder, at der kan ske væsentlige ændringer af helhedsplanen i forhold til hvad, der er beskrevet i forandringsplanen, efterhånden som konkrete afklaringer om byggetekniske vilkår forelægges og dialogen med boligafdelingen, Landsbyggefonden og Københavns Kommune er gennemført.

## Vil du vide mere?

Projektet er beskrevet i **bilag 1** til forandringsplanen



## Infrastrukturprojekt - fra lukket til åbent kvarter

*Nye forbindelser skaber en naturlig sammenhæng i kvarteret og åbner de almene boligområder mod den øvrige by*

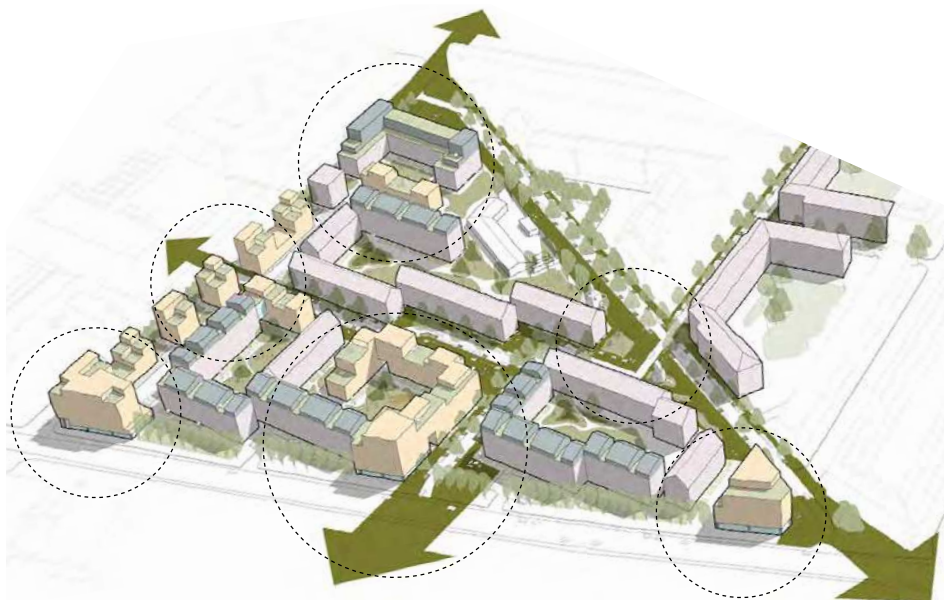


Illustration fra idéoplæg til infrastrukturprojekt og fysisk helhedsplan: Tegnestuen Vandkunsten

### Effekt - hvilken forandring skaber projektet

Aldersrogade-kvarteret mangler i dag logiske og tydelige forbindelser igennem boligområderne og videre til bydelen i øvrigt. Det er en barriere for et naturligt flow i kvarteret, og de nuværende forbindelser opleves i dag som utrygge flere steder.

Københavns Kommune og boligorganisationerne har fået udarbejdet et samlet idéoplæg til nye forbindelser i kvarteret. De nye forbindelser skal som minimum sikre gode forhold for gående og cyklister, på nogle strækninger overvejes det hvorvidt, der skal etableres egentlige gadeforløb med plads til biler. Dette er endnu uafklaret.

Med et samlet infrastrukturprojekt forbindes de to boligområder på tværs og skaber nye sammenhænge i kvarteret, som vil gøre det lettere at orientere sig for besøgende. Nye tydelige forbindelser vil komme hele bydelen til gode og forandringen bidrager væsentligt til at gøre kvarteret mere attraktivt og trygt.

### Synergier med andre projekter i forandringsplanen

Projektet har en særligt vigtig sammenhæng med projekt nr. 1: Fysisk helhedsplan for Den Grønne Trekant og projekt 3: Sigynsgade - et grønt og aktivt byrum. Projekterne skal koordineres tæt, da de konkrete løsninger skal afstemmes med hinanden.

### Tid

Infrastrukturprojektet vil i sin realisering forløbe som tre forskellige delprojekter på tre matrikler (Den Grønne Trekant, Sigynsgade og Vognvænget). Delprojekterne er under udvikling, og ingen af dem er på nuværende tidspunkt godkendt af hverken beboerdemokratiet, Landsbyggefonden eller Københavns Kommune.

Infrastrukturændringerne i Den Grønne Trekant kan udføres sammen den fysiske helhedsplan for Den Grønne Trekant, som forventes at blive udført i perioden 2024 - 2030. Byrumsprojektet i Sigynsgade forventes realiseret i perioden 2022-2024. Tidsplanen for mulige forandringer i Vognvænget er endnu ukendt, da projektet skal udvikles nærmere.

### Økonomi

Projektet forventes støttet med midler fra Landsbyggefondens infrastrukturpulje til de forandringer, der ligger på boligorganisationernes matrikler. Den samlede investering er endnu ukendt. Som reference kan det nævnes, at boligområdet Hørgården blev støttet med 67,5 mio. kr. til et lignende infrastrukturprojekt.

Byrummet i Sigynsgade anslås at koste ca. 12,5 mio. kr. Finansieringen afhænger af de kommunale budgetforhandlinger. Det gælder ligeledes for de øvrige kommunale investeringer i nye forbindelser i området.

### Ejerskab

Grundejere: Bo-Vita, VIBO og Københavns Kommune  
Projektejere: Bo-Vita, VIBO og Københavns Kommune

### Skalering og scenarier

Projekterne er fortsat under udvikling, derfor kan det samlede infrastrukturprojekt ændre sig.

### Vil du vide mere?

Projektet er beskrevet i **bilag 2** til forandringsplanen

## Sigynsgade - et grønt og aktivt byrum

*Nye muligheder for leg og bevægelse styrker det gode og sunde børneliv*



Illustration fra idéforslag til byrum i Sigynsgade: Tegnestuen Vandkunsten

### Effekt - hvilken forandring skaber projektet

I dag fremstår Sigynsgade nedslidt med mangel på opholdsmuligheder og er i nogen grad lukket af fra de omkringliggende bygninger og funktioner. Fx ligger dagtilbuddet Krible Krable midt på Sigynsgade indhegnet af højt plankeværk og afskærmet fra omgivelserne. At Sigynsgade er lukket for gennemkørsel ved Krakas Plads i den nordlige ende, bidrager til oplevelsen af en gade, der er aktivitetsforladt.

Ved at skabe et nyt signaturbyrum i København, som også har destinationsværdi for udefrakommende, kan området få et mødested med plads til leg og bevægelse, som understøtter mulighed for det gode sunde børneliv.

En omdannelse af Sigynsgade til et skønt, grønt og levende byrum med fokus på leg og sundhed vil styrke boligområdets attraktivitet, og området vil blive et bedre sted at bo og opholde sig. Byrummet vil samtidig åbne området op mod resten af byen, skabe mere liv og dermed øge trygheden i området. Effekten vil være størst, hvis det kombineres med et løft af Krakas Plads.

### Synergier med andre projekter i forandringsplanen

Projektet har en særlig vigtig sammenhæng med projekt 5: Krible Krable i byrummet, som i praksis er en del af det nye byrum i Sigynsgade. Derudover hænger projektet sammen med projekt 4: Krakas Plads - et nyt hverdagsmødested. Krakas Plads ligger i umiddelbar forlængelse af Sigynsgade, og de to byrum skal ses i sammenhæng.

### Tid

Projektet kan anlægges fra 2022-2024, hvis der findes finansiering.

### Økonomi

Anlægsudgifterne anslås til 12,5 mio. kr.

### Ejerskab

Grundejer: Københavns Kommune  
Projektejer: Teknik- og Miljøforvaltningen - projektet forventes at blive forankret i Områdefornyelsen Aldersrogadekvarteret.

### Skalering og scenarier

Det er planlagt, at det nye byrum skal strække sig gennem hele gaden. Hvilke funktioner, aktiviteter og zoner det skal indeholde vil blive færdigudviklet efter brugerinddragelse fra relevante aktører i området.

**Vil du vide mere?**

Projektet er beskrevet i **bilag 3** til forandringsplanen

## Krakas Plads - et nyt hverdagsmødested

*Et grønt åndehul  
hvor naboer mødes i  
hverdagen*



Krakas Plads i dag

### **Effekt - hvilken forandring skaber projektet**

Projektet vil skabe et lokalt og attraktivt hverdagsmødested for en bred brugergruppe på Krakas Plads i Aldersrogadekvarteret. I dag fremstår pladsen som inaktiv og nedslidt, og det svært at aflæse, hvem pladsen henvender sig til. Den omringes af lukkede stueetager og et trafikeret vejkryds. Krakas Plads har i de senere år været samlingssted for grupper af unge, som har skabt utryghed i kvarteret.

Karakas Plads har en helt central beliggenhed. Ved at revitalisere Krakas Plads kan der skabes rammer om de uformelle møder, hvor beboere støder på sine naboer, ansatte fra kvarteret drikker en kop kaffe og forældre og børn gør hold på vej hjem. Pladsen skal understøttes af de nye udadvendte funktioner i den gamle General Motors-bygning, den del af Den Grønne Trekant, som vender mod pladsen.

Nye funktioner og en forskønnelse af Krakas Plads vil skabe mere byliv og aktivitet, hvilket vil give flere øjne på gaden og bidrage til at skabe mere tryghed i kvarteret.

### **Synergier med andre projekter i forandringsplanen**

Projektet har en særlig vigtig sammenhæng med projekt 3: Sigynsgade - Et grønt og aktivt byrum og projekt 6 General Mortors-bygningen - Nyt liv i historiske rammer. Sigynsgade ligger i umiddelbar forlængelse af Krakas Plads, og der skal derfor findes en samlet byrumsløsning. Derudover er General Motors-bygningens stueetage vendt ud mod Krakas Plads, hvorfor løsningen her også får stor betydning for projektet.

### **Tid**

Projektet forventes færdigudviklet i 2022 og kan anlægges i 2023, hvis der findes finansiering.

### **Økonomi**

Projektet anslås at koste ca. 10,1 mio. kr.

### **Ejerskab**

Grundejer: Københavns Kommune

Projektejer: Teknik- og Miljøforvaltningen - projektet forventes at blive forankret i Områdefornyelsen Aldersrogadekvarteret.

### **Skalering og scenarier**

Den konkrete afgrænsning af projektet på Krakas Plads kan ændre sig ift. udviklingen af projektet på Sigynsgade.

**Vil du vide mere?**

Projektet er beskrevet i **bilag 4** til forandringsplanen

## Krible Krable - i byrummet

*Nye muligheder for leg og fysisk aktivitet giver bedre rammer for det gode børneliv*



Krible Krable er i dag gemt bag høje, tætte hegn

### Effekt - hvilken forandring skaber projektet

Dagtilbuddet Krible Krable ligger ud til Sigynsgade, men er på nuværende tidspunkt afskåret fra sine omgivelser af massive hegn på alle sider. Det betyder, at børnene ikke har direkte kontakt til kvarteret, og de fysiske rammer bidrager ikke til byliv og tryghed i byrummet.

Med dette projekt vil der skabes en blødere og mere åben overgang mellem dagtilbuddet og byrummet, som kan give byen et indblik i livet omkring de legende børn, og børnene en mulighed for at observere livet i kvarteret. Det vil være en forudsætning, at det sker på en sikkerhedsmæssig forsvarlig vis for børnene. Ved at indrette det nye byrum i Sigynsgade med afsæt i nøgleordene sundhed, tryghed og fysisk aktivitet, kan vi skabe oplagte muligheder for en sund og aktiv hverdag for børnene i Krible Krable. Her vil der være mulighed for at lege, træne motoriske evner og udfordre børnene fysiske formåen.

Derudover vil byrummet tiltrække besøgende familier, som skaber flere øjne på gade og er med til at større tryghed i kvarteret. Projektet er dermed med til at skabe bedre rammer om børnelivet både i- og uden for Krible Krables åbningstid.

### Synergier med andre projekter i forandringsplanen

Projektet hænger uløseligt sammen med projekt 4: Sigynsgade - Et grønt og aktivt byrum, da den åbne overgang til dagtilbuddet og funktionerne til børnene vil være en del af Sigynsgades byrum.

### Tid

Projektet følger samme tidsplan som projektet for nyt byrum i Sigynsgade, som forventes at blive udført i perioden 2022-2024.

### Økonomi

Økonomien til bearbejdningen af overgangen mellem Krible Krable og byrummet er medtaget i byrumsprojektet i Sigynsgade.

### Ejerskab

Grundejer: Københavns Kommune  
Projektejer: Teknik- og Miljøforvaltningen og Børne- og Ungdomsforvaltningen.

### Skalering og scenarier

Det er endnu ikke besluttet i hvilket omfang, funktionerne i det nye byrum i Sigynsgade skal henvende sig specifikt til dagtilbuddet og familierne. De to projekter hænger tæt sammen, og der vil udarbejdes et forslag med inddragelse af borgere og relevante kommunale parter.

### Vil du vide mere?

Projektet er beskrevet i **bilag 5** til forandringsplanen

# General Motors-bygningen

## - nyt liv i historiske rammer

# 6

**Nye funktioner samles og skaber aktivitet i området**



General Motors forhenværende administrationsbygning rummer potentiale for nye og mere udadvendte aktiviteter

### Effekt - hvilken forandring skaber projektet

Bo-Vita og Københavns Kommune er enige om, at General Motors tidligere administrationsbygning fra 1930, som siden 1996 har været indrettet til almene familieboliger, rummer et stort potentiale for mere udadvendte aktiviteter og dermed skabe en ny identitet for kvarteret. Placeringen ud til Krakas Plads gør stueetagen oplagt til nye anvendelser, hvor eksisterende tilbud fx beboeraktiviteter kan samles, og nye funktioner kan introduceres fx lægepraksis, legestue og evt. café.

Med dette projekt kan et mere aktivt og varieret byliv øge trygheden, gøre kvarteret mere attraktivt og levende. Forbedringer og investeringer i nye mødesteder i nærmiljøet kan også bidrage til en større hverdagsglæde for beboerne i området, og bidrage til en ny, positiv og nuanceret fortælling udadtil. Derudover vil en ny lægepraksis være en værdifuld tilføjelse i et kvarter, hvor der er fokus på at løfte sundheden.

### Synergier med andre projekter i forandringsplanen

Projektet har en særlig vigtig sammenhæng til projekt 4: Krakas Plads – et nyt hverdagsmødested, som qua beliggenheden foran General Motors-bygningen har betydning for anvendelsesmulighederne udendørs.

### Tid

Projektet skal realiseres i forbindelse med den kommende fysiske helhedsplan i Den Grønne Trekant, som forventes påbegyndt i 2024 og afsluttet i 2030. Det er uvist præcis hvornår i forløbet, det ville kunne lade sig gøre at etablere de nye funktioner. Det afhænger af tilrettelæggelsen af den fysiske helhedsplan samt interessen fra eksterne og interne parter.

### Økonomi

Det foreslås, at lokalerne fortsat er ejet og drevet af Bo-Vita som erhvervslokaler. Ved denne model lejer brugerne sig ind hos Bo-Vita. Hvis det viser sig nødvendigt at understøtte den fysiske etablering til fx lægepraksis fra kommunens side, vil dette eventuelt blive bragt op i kommende budgetforhandlinger i regi af forandringsplanen.

### Ejerskab

Grundejer: Bo-Vita

Projektejer: Bo-Vita og Københavns Kommune, herunder Sundheds- og Omsorgsforvaltningen, Socialforvaltningen og Børne- og Ungdomsforvaltningen.

### Skalering og scenarier

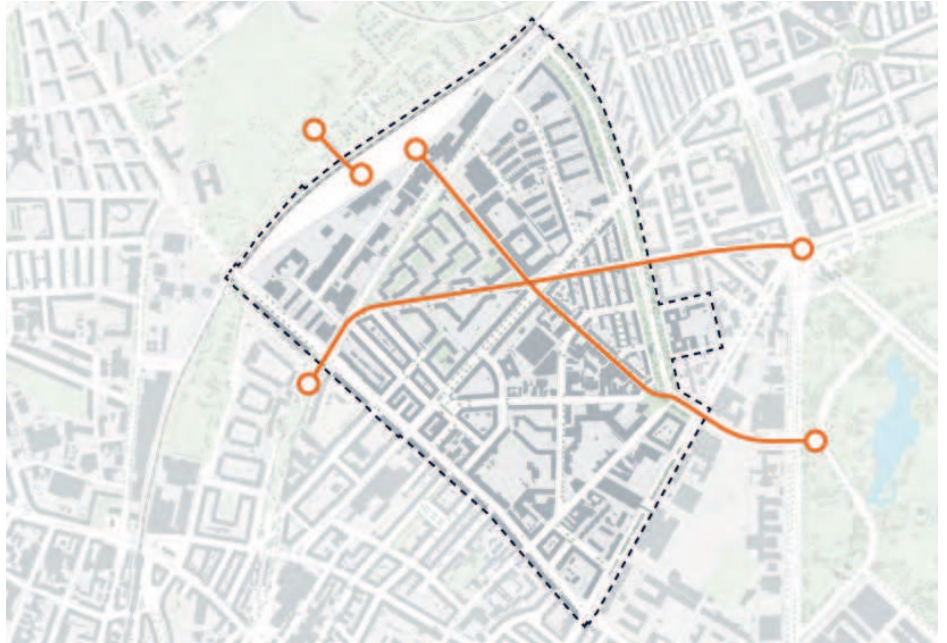
Det er forventningen, at det meste eller hele stueetagen skal ombygges og indrettes til udadvendte aktiviteter, for at målet om at skabe liv og et attraktivt område i kvarteret kan opnås. Det kan tilpasses undervejs, hvis det viser sig mere hensigtsmæssigt kun at anvende en mindre del af stueetagen.

**Vil du vide mere?**

Projektet er beskrevet i **bilag 6** til forandringsplanen

## Grønne forbindelser - i bydelen

*Med nye grønne forbindelser bliver Aldersrogadekvarteret en integreret del af byen*



Tre nye forbindelser i kvarteret

### Effekt - hvilken forandring skaber projektet

Dette projekt består af en række forundersøgelser, som skal kvalificere forbindelser på langs og på tværs af bydelen:

- Fra Superkilen til Vibehus Runddel
- Fra Vingelodden til Fælledparken
- Over/under togbanen fra Lersøparken til Rovsinggade

Flere grønne forbindelser for bløde trafikanter gennem boligområdet vil skabe en bedre sammenhæng til resten af København, og kvarteret vil i højere grad opfattes som integreret i byen. Forbindelserne vil skabe bedre tilgængelighed til omkringliggende grønne områder for kvarterets beboere og et større flow af blød trafik igennem kvarteret, som vil øge trygheden i området.

### Synergier med andre projekter i forandringsplanen

Dette projekt hænger sammen med projekt 3: Sigynsgade - et grønt og aktivt byrum, projekt 2: Infrastrukturprojekt - fra lukket til åbent kvarter og projekt 4: Krakas Plads - et nyt hverdagsmødested. Projekterne drejer sig alle om nye og styrkede forbindelser og skal ses i en sammenhæng samt koordineres.

### Tid

Forundersøgelser kan udarbejdes i 2022, hvis der findes finansiering.

### Økonomi

Det forventes, at forundersøgelserne samlet set koster ca. 4,7 mio. kr.

### Ejerskab

Projektejer: Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen ved Områdefornyelsen Aldersrogadekvarteret. Projektet skal udvikles i dialog med Banedanmark og DSB.

### Skalering og scenarier

Forundersøgelserne vil pege på mulige strækninger for kommende forbindelser til og fra bydelen. Det vil på et senere tidspunkt blive nærmere belyst, om der er tale om flere scenarier eller skaleringsmuligheder.

### Vil du vide mere?

Projektet er beskrevet i **bilag 7** til forandringsplanen

# Nærgenbrugsstationen

## - Haraldsgade



*Et mødested med fokus på den grønne dagsorden*

Nærgenbrugsstationen i Nordhavn, tegnet af Lendager Arkitekter

### Effekt - hvilken forandring skaber projektet

Med dette projekt opgraderes den eksisterende nærgenbrugsstation til et aktivt knudepunkt i bydelen, hvor borgerne både kan sortere deres affald og mødes om up-cycling- og bytteaktiviteter i flotte faciliteter. Nærgenbrugsstationen skal integreres bedre i lokalmiljøet og fremstå mere synlig og tilgængelig. Det kan blive en ressource i lokalområdet og være med til at give bydelen en identitet som et sted, der er med på den grønne dagsorden.

Med sin placering på hjørnet af Vermundsgade og Rovsingsgade rummer nærgenbrugsstationen potentialer for et mere udadvendt tilbud, som på sigt kan være til glæde for både nye og nuværende beboere i kvarteret samt det nye byudviklingsområde langs banen. Med inddragelse af beboerne kan der skabes et lokalt mødested og samlingssted i bydelen tænkt i sammenhæng med den resterende udvikling af Aldersrogadekvarteret og Rovsingsgade.

Projektet bidrager dermed både med fornyet aktivitet til området, et arkitektonisk løft af den eksisterende nærgenbrugsstation og til en ny fortælling om området som en attraktiv bydel.

### Synergier med andre projekter i forandringsplanen

Projektet hænger sammen med projekt 2: Infrastrukturprojekt - fra lukket til åbent kvarter, hvor der blandt andet peges på nødvendigheden af at løfte Rovsingsgade.

### Tid

Det forventes, at inddragelse af lokalområdet og derefter optimering af fysiske rammer sker i 2022.

### Økonomi

Projektet har fået tildelt 0,6 mio. kr. Hvorvidt der er behov for yderligere midler, afhænger af den endelige projektering.

### Ejerskab

Grundejer: Københavns Kommune  
Projektejer: Teknik- og Miljøforvaltningen

### Skalering og scenarier

Der er adskillige eksempler på optimeringer af nærgenbrugsstationer i andre bydele, som kan være til inspiration. Scenariet for nærgenbrugsstation Haraldsgade vil afhænge af brugerinddragelsen.

Det er muligt, at nærgenbrugsstationen kan indarbejdes i en kommende stueetage, hvis der på et senere tidspunkt fortættes med nye boliger i Den Grønne Trekant. Som reference kan det nævnes, at dette er gjort med stor succes i Århusgadekvarteret i Nordhavn.

### Vil du vide mere?

Projektet er beskrevet i **bilag 8** til forandringsplanen

# **Bilag til forandringsplan for Aldersrogade**



# DEN GRØNNE TREKANT

## – foreløbig helhedsplan



**Bo-Vita** samarbejder med Københavns Kommune om en forandrings- og udviklingsplan for Den Grønne Trekant, som er én ud af to udpegede ghettoområder i København.

Københavns Kommune arbejder i øjeblikket med at klargøre projektbeskrivelser i forandringsplanen for Aldersrogade til den politiske bearbejdning frem til endelig vedtagelse i Københavns Kommune i juni måned 2021. Den fysiske helhedsplan i Den Grønne Trekant er et af de projekter, som skal godkendes, og som er en del af den samlede investering og positive udvikling i Aldersrogadeområdet.

# DEN GRØNNE TREKANT

## – beboerne og boligerne

For fem år siden arbejdede vi i Bo-Vita med en udviklings- og renoveringsplan for Den Grønne Trekant. På det tidspunkt var Københavns Kommune ikke parat til at gå i gang med opgaven, men nu er Københavns Kommune i gang igen med en forandrings- og investeringsplan i Aldersrogadekvarteret.

Den plan vil vi gerne være en del af. Derfor arbejder vi nu med en fysisk helhedsplan med renovering og udvikling af Den Grønne Trekant.

### TIDSPLAN OG ØKONOMI

Opnår vi myndighedernes tilladelse, forventer vi, at byggeprojektet forløber fra år 2024 til 2030, afhængigt af vedtagelsen af den endelige fysiske helhedsplan.

Når vi har de nødvendige tilladelser og kender indhold og form på den fysiske helhedsplan, fortsætter arbejdet med en detaljeret økonomisk planlægning.

Vores erfaring viser, at en helhedsplan i gennemsnit koster 1-1,5 mio. kr. pr. bolig.

Der er 608 boliger i Den Grønne Trekant fordelt på:

- 566 stk. 2- til 4-værelses familieboliger til en husleje fra 6.146 kr. til 8.195 kr. for 68 m<sup>2</sup> til 94,7 m<sup>2</sup>.
- 42 stk. 1-værelses ungdomsboliger med eget bad og toilet til en husleje på 2.341 for 29,5 m<sup>2</sup>. Lejen er opgivet ekskl. vand, varme m.v.

### BEDRE BOLIGER

Beboerne i Den Grønne Trekant ønsker bedre boliger. Byggeriet er fra 1984, og opført i røde mursten med rødt tegltag. Boligerne fremstår i nedslidt stand. Tilstandsrapporter m.v. afventer myndighedernes godkendelse af den foreløbige helhedsplan.

Vi ønsker at renovere køkkener, bad, altaner, opgange, installationer, facader, tagboliger, sektioner kældre og begrønne boligområdet.

### DEMOGRAFISKE FORHOLD I DEN GRØNNE TREKANT OG VOGNVÆNGET

I afrundede tal ses her, hvordan beboerne fordeler sig i de 822 husstande i Den Grønne Trekant og Vognvænget:

- 27 % er i alderen 0-17 år.
- 23 % er i alderen 18-29 år.
- 44 % er i alderen 30-64 år.
- 6 % er i alderen 65 år og derover.
  
- 70 % af beboerne er indvandrere/efterkommere fra ikke-vestlige lande.
- 51 % er i beskæftigelse, 4 % er ledige, og 45 % af de 18-64-årige er uden for arbejdsmarkedet.
  
- Henholdsvis 24 og 23 % af de 15-64-årige og 18-29-årige har grundskole som HFU og er ikke i gang med en uddannelse.

### HVORDAN ER KRIMINALITETEN I OMRÅDET?

I 2019 havde 2,9 % af beboerne en dom og 5,74 % en sigtelse.



# TRUSLEN OM at blive en HÅRD GHETTO

Den Grønne Trekant er på ghettolisten og risikerer at blive en hård ghetto, hvis kriterierne i boligområdet ikke ændrer sig. Er Den Grønne Trekant stadig på ghettolisten den 1. december 2021, har boligområdet været på ghettolisten i fire år, hvorefter loven kategoriserer området som en hård ghetto.

Hvis Den Grønne Trekant bliver en hård ghetto, er der to fremtidsscenarier:

1. Der skal ske en reducere af familieboligerne med 60 %. De 60 % kan også opnås ved at konvertere boliger til ungdoms- og ældreboliger og ved at fortætte med private boliger.
2. Vi arbejder intensivt med kriterierne omkring fleksibel udlejning som udlejningskriterierne generelt. Vi sikrer arbejdspladser i området og arbejder med de andre faktorer i forhold til ghettokriterierne. Blandt andet søger vi om dispensation for fireårsreglen, da vi på grund af corona ikke har haft mulighed for at spørge beboerne om deres uddannelse efter 9. klasse.

## VÆK FRA GHETTOLISTEN FOR ALTID

Hovedsigtet med denne helhedsplan er for at altid at komme væk fra ghettolisten.

I forbindelse med kommuneplanens revision er der åbnet op for, at man kan øge bebyggelsesprocenten i boligområdet til 150 %.

Det giver mulighed for at bygge flere private boliger i Den Grønne Trekant. Fortætning er et af de værktøjer, vi kan bruge for at sikre, at vi i al fremtid kommer væk fra ghettolisten. Jo flere boliger vi bygger, jo længere væk kommer fra vi ghettolisten.

Derudover kan vi også gøre brug af grebene med ommærkning af familieboligerne til senior- og ungdomsboliger.

Et blandet og bredt udbud af boligformer i forskellige størrelser og ejerformer er en strategi, der deles af Bo-Vita og Københavns Kommune.

Lykkes det, kan vi undgå at reducere familieboligerne med 60 %, fra 566 til 226, dvs. 340 boliger.

## VELKOMMEN TIL VERMUNDSKVARTERET

Allerede i 2015 arbejdede Bo-Vita med en forandringsplan for Den Grønne Trekant, der hed "Velkommen til Vermundskvarteret".

Der er udpeget følgende udfordringer med kvarteret, som det optræder i dag:

- Området byder på meget asfalt og få bløde kantzoner.
- Det er svært at aflæse, hvor der er private, semi-offentlige og offentlige zoner.
- Trafik og industri i Rovsinggade er en markant barriere og bagside for boligområdet.
- Store parkeringsarealer rundt om hele boligområdet skaber afstand.
- Manglende forbindelser gennem området og opkobling til den øvrige by.
- Utryghed – særligt tydeligt ved Krakas Plads og Rovsinggade.
- Mange hegn opdeler uhensigtsmæssigt og signalerer afstand.
- Arkitektonisk kvalitet – behov for variation.
- Stuelejlighederne er ofte mørke, og der mangler kontakt til udelivet.

# VELKOMMEN til VERMUNDSKVARTERET

Aldersrogadekvarteret med Den Grønne Trekant, Rovsingsgade, Sigynsgade og Krakas Plads – det kommende Vermundskvarteret – summer i øjeblikket med byfornyelsesprojekter, som kan skabe synergi, hvis de tænkes sammen.

Teknik- og Miljøforvaltningen har planer om udvikling og opgradering af offentlige service-tilbud inden for sundhed, børnepasning og i fællesskab med boligselskaberne at opgradere områdets genbrugsstation. Metropols indsats i området med den nye professionshøjskole. Vognvænget ønsker at åbne op for den omkringliggende by.

Overordnet foreslår vi i Bo-Vita at gøre den nordlige del af kvarteret til et område med bolig, grønne slentregader og ankerpunkter, der giver beboere og besøgende lyst til at opholde sig ude. Den sydlige del af kvarteret tænker vi som et mere urbant kvarter med metrostationen og Metropols drivere for by-, café- og ungdomsliv.

Vi ønsker Den Grønne Trekant med sit lejlighedsudbud i fremtiden fremstår udadvendt og åbent for omverden som et attraktivt, trygt og socialt afbalanceret boligområde.

I den blandede by er boligområderne en del af byen både indadtil og udadtil.

Ved hjælp af arkitekturen ønsker vi at gøre det nemt at orientere sig i Den Grønne Trekant.

Det vil vi gøre ved at åbne op for omgivelserne med små gader, hvor der er plads til parkering langs husene. Der bliver lagt vægt på valg af materialer, som føles godt og patinerer smukt, og på bygninger med forskellighed i detaljen og løsningerne.

Vi ønsker bløde, indbydende kantzoner med dyrkningshaver og havemøbler for at signalere tillid og tryghed og gøre udearealerne attraktive for ophold.

Vi ønsker at skalere bygninger, byrum og gård- rum efter menneskelig skala, så det føles rart at være i og omkring. Det er let at opnå tilknytning til et sted i menneskelig skala og små samtaler opstår nemmere, når miljøet er nedskaleret.



▲ I Tingbjerg arbejder man med den blandede by. Områdets sociale og fysiske sammenhængskraft styrkes blandt andet gennem fortætning og ved at skabe nye attraktive forbindelser.

# ARKITEKTERNES bud på en LØSNING

## I DAG UDGØR DEN GRØNNE TREKANT:

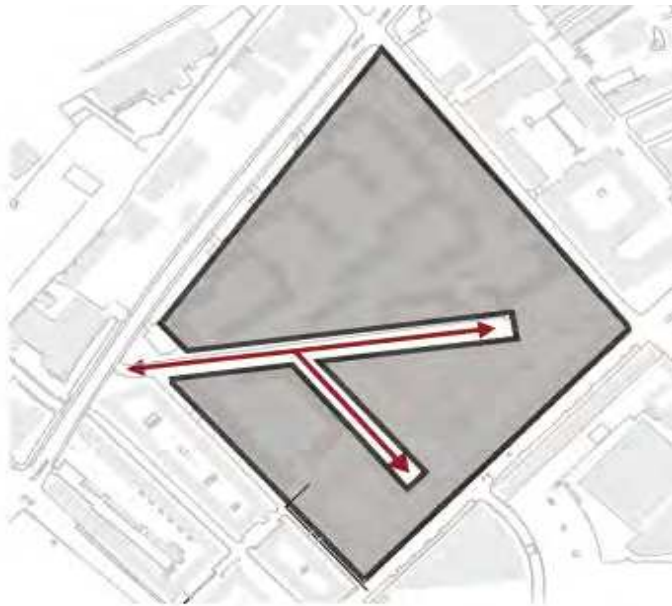
Et areal på 44.473 m<sup>2</sup>. Fodaftrykket er 9585 m<sup>2</sup>. Etagemeter er 40.744 m<sup>2</sup>. Bebyggelsesprocenten er på 92 %. Der er ca. 348 parkeringspladser.

Problemstillingen i  
Den Grønne Trekant i dag:

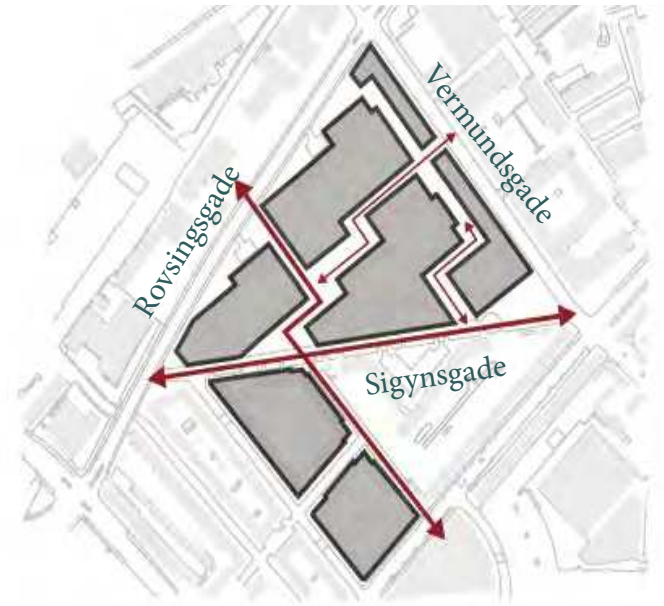


Løsningen er:

At skabe forbindelser, der giver tryghed, og øge bebyggelsesprocenten gennem minimal nedrivning.



Utrygge og lukkede områder, veje der ender blindt og ingen sammenhængen med den omkringliggende by.



Ved at bryde strukturen op på tværs af bebyggelsen, skabes der forbindelser gennem området, som definerer og binder området sammen på ny. Området afspejler det omkringliggende miljø med klassiske Københavnerkarreer.

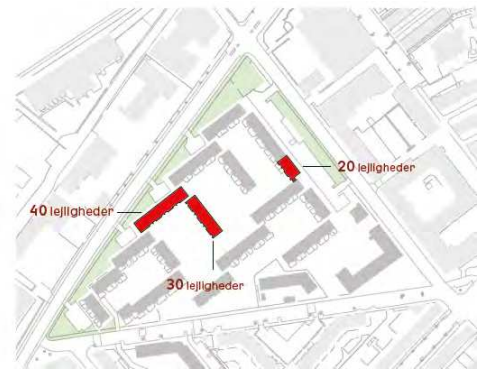
# ARKITEKTERNES bud på en LØSNING

## BEDRE PLADS TIL AT BYGGE

Arkitekturen i Den Grønne Trekant kræver en justering, for at vi bygge til på bedst mulig vis.

Nedrivning af i alt 100 lejemål med et fodaftryk på 1734 m<sup>2</sup> og 8670 etagemeter. Resterende bebyggelse er derved 32.074 m<sup>2</sup> mod tidligere 44.473 m<sup>2</sup>.

Nedrivningen giver mulighed for at øge bebyggelsesprocenten til 150 % til i alt **63.574 m<sup>2</sup>** (buffer på 5 % er fratrukket) gennem fortætning, tagboliger og ved at flytte beboerhuset til Krakas Plads i den tidligere General Motors bygning. Samtidig åbnes boligområdet, og der skabes tryghed og sammenhæng til den omkringliggende by.



- fortætning (4-8 etager)
- tagboliger (1-3 etager)
- institution

# ARKITEKTERNES bud på en LØSNING

Åbning af eksisterende struktur for at skabe forbindelse til den omkringliggende by og tryghed.

Krakas Plads åbnes op for ensrettet trafik og pladsen bliver en integreret del af området. Tagboliger tilføjes på den gamle General Motors bygning. Bygningen kan også rumme lægehus og beboernes aktivitetshus. Nye lejlighed tilpasses eksisterende bebyggelse.

På hjørnet ved Vermundsgade kan nærgenbrugsstation indtænkes og evt. detailhandel.

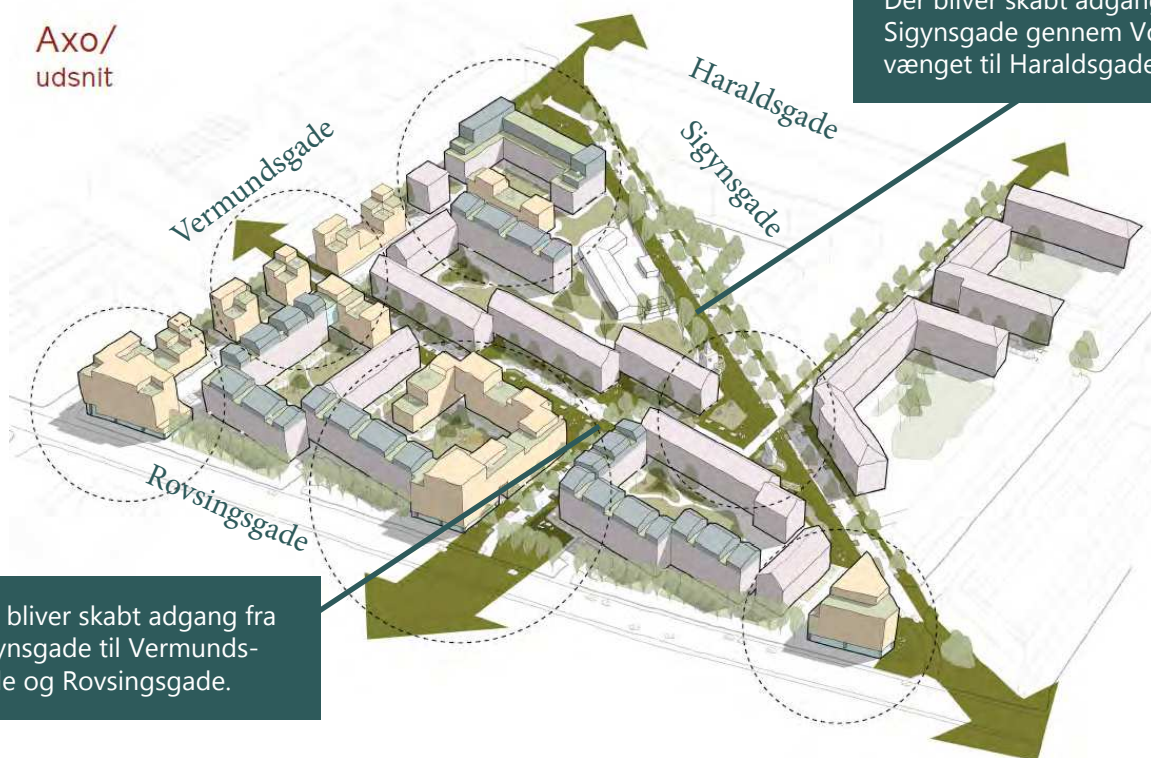
Der skabes et aktivitetsstrøg på Sigynsgade med legepladser, og parkering mellem husene skaber liv.

Nye tagboliger på eksisterende bygninger og blød kantzoneovergang med opgangshaver. Gårdrum åbner sig mod hinanden for at skabe tryghed, og bygningerne åbnes for at skabe forbindelser på tværs.

Punkthus og aktivitetsstrøg som markør til området. Mulighed for erhverv i stueetagen.

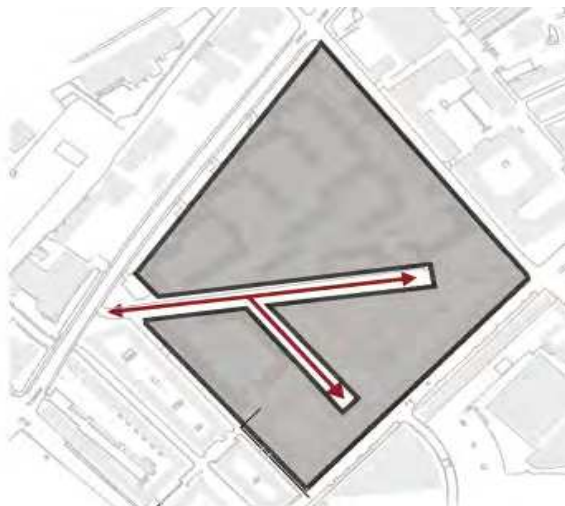
# ARKITEKTERNES LØSNING – INFRASTRUKTUR

Axo/  
udsnit

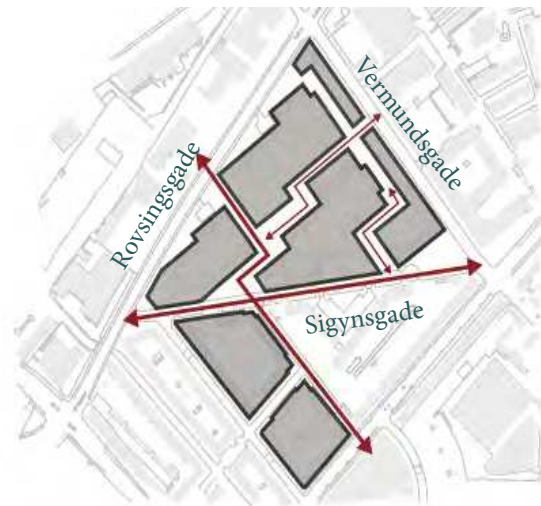


Der bliver skabt adgang fra Sigynsgade til Vermundsgade og Røvsingsgade.

Infrastrukturen, som den ser ud i området i dag med blinde veje og et område, der lukker sig om sig selv.



Løsningsforslag: Veje, der bryder strukturen op og åbner kvarteret for omverdenen.

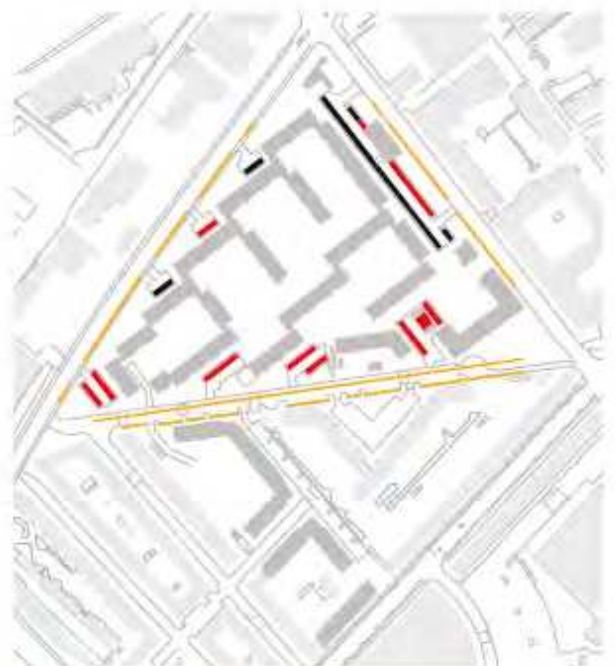




# ARKITEKTERNES bud på en **LØSNING – PARKERING**



- Eksisterende parkering i den grønne trekant ca. 194 p-pladser
- Eksisterende parkering KK ca. 184 p-pladser



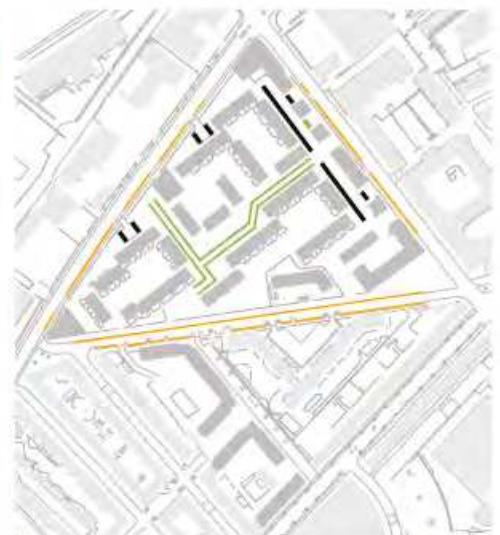
- P-pladser der udgår ved fortætning - 114 stk.
- P-pladser der udgår ved KK's forandringsplan - 38 p-pladser

Fortætningsplanen giver 140 p-pladser. Københavns Kommunes parkeringsnorm foreskriver, at der skal være én parkeringsplads pr. 250 m<sup>2</sup>.

Det betyder, at der efter fortætningsplanen bør være 279 parkeringspladser for at overholde parkeringsnormen.

En løsning kunne være parkeringskælder under punkthuse på Vermundsgade eller et parkeringshus på udviklingsområdet Nord for Rovsinggade.

- BOVITA parkeringsareal
- KK's parkeringsareal
- Parkering der udgår
- Parkering tilføjet



- Parkering tilføjet ved fortætning - 64 stk.

# SAMARBEJDE OG ORGANISERING

I byggesagen Den Grønne Trekant er organisationsbestyrelsen bygherre og overordnet ansvarlig for aftaler og projekt.

Der er en fin dialog mellem organisations- og afdelingsbestyrelsen. Den 25. februar 2021 blev der afholdt møde omkring den foreløbige fysiske helhedsplan. I marts måned 2021 udsendes et orienterende nyhedsbrev til beboerne i Den Grønne Trekant.

Der er etableret en styregruppe, der træffer alle projektnære beslutninger, og som står for at styre processen mht. indstillinger, forberedelse, projektudvikling, tid og økonomi, og som sikrer kvaliteten i byggeriet. Styregruppens bemanding skal gentænkes, efterhånden som projektet skrider frem.

Fremadrettet foreslår vi et byggeudvalg, som har til hovedopgave at sikre beboerinddragelse, beboerønsker m.m., ligesom vi har udarbejdet en strategi for kommunikation og beboerinddragelse.

Bo-Vita har ansøgt Landsbyggefonden om støtte. Næste skridt er, at Landsbyggefonden møder op til en besigtigelse af boligområdet, og vi indgår aftale om de rapporter og dokumenter, der skal udarbejdes. Når myndighedernes beslutninger er truffet med hensyn til forandringsplanen i Aldersrogadekvarteret, kan vi foretage de nærmere økonomiske beregninger og færdiggøre ansøgningsprocessen.

# Infrastrukturprojekt - fra lukket til åbent kvarter

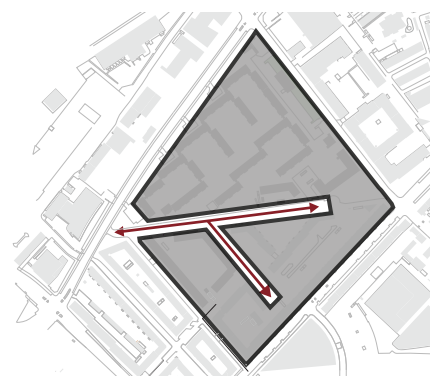
Projektejere: VIBO, Bo-Vita og Københavns Kommune



De indledende analyser af de fysiske udfordringer i Aldersrogade-kvarteret og de to almene boligafdelinger: Vognvænget og Den Grønne Trekant, pegede på, at det var særligt relevant at arbejde med de tværgående forbindelser i området. Forbindelser i den helt nære skala – fra boligen, gennem boligområdet og ud i kvarteret. Og sammenhænge mellem området og videre ud i kvarteret og resten af byen.

Bebyggelsesstrukturene i området er svære at gennemskue. Det betyder, at kun dem, som er bekendte med de små og utydelige smutveje, benytter dem. Udefrakommende har ofte svært ved at orientere sig og går hele vejen rundt om bebyggelserne. Det betyder også, at boligområderne nogle steder virker tomme, og der ikke er et naturligt flow af mennesker, som er med til at skabe øjne på gaden og tryghed.

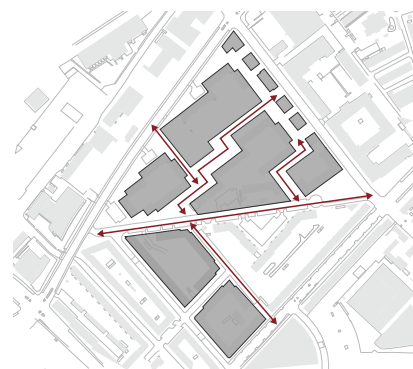
Bo-Vita, VIBO og Københavns Kommune har fået udarbejdet et skitseforslag til udviklingen af et samlet infrastrukturprojekt, som skal forbinde de to områder på tværs og skabe nye sammenhænge og muligheder for krydsning gennem de to boligafdelinger og til bydelen i øvrigt.



*I dag fremstår Den Grønne Trekant og Vognvænget som lukkede boligområder. Vejene ind i området ender blindt, og der mangler sammenhæng med den omkringliggende by.*



De to boligområder ligger på hver sin side af Sigynsgade på Ydre Nørrebro.



*Ved at bryde strukturen op, skabes der forbindelser på tværs af bebyggelsen, som naturligt forbinder boligområdet med kvarteret.*

Diagrammer fra idéoplæg af Tegnestuen Vandkusnten

### Et fragmenteret kvarter

Den Grønne Trekant og Vognvænget er en del af hvad man kan kalde et fragmenteret kvarter. Mod nord slutter kvarteret med s-tog-nettet og et bredt baneterræn som en grænse mod Bispebjerg. Grænsen understøttes af storskala-virksomheder som autoforhandlere og opmagasineringshotel. Et område som i fremtiden formodentlig vil blive udviklet til et nyt byområde med beboelse og erhverv, og dermed ændre markant på oplevelsen af boligområdet som helhed.

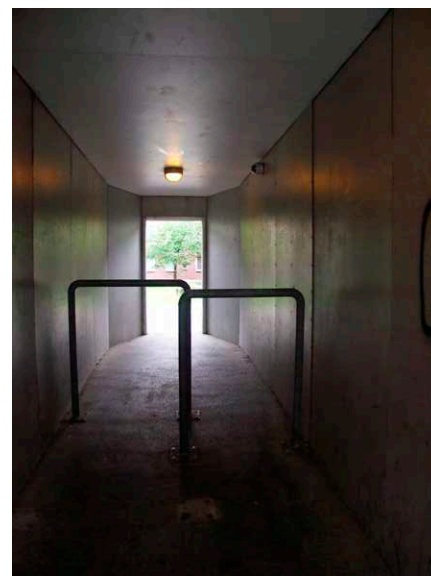
Kvarteret består primært af boligbebyggelser – både almene boliger, andelsboliger og ejerboliger. I nogle dele af kvarteret findes de typiske københavnerforbindelser, hvor man nemt kan orientere sig og frit, og hvor det er tydeligt, hvad der er beboernes, og hvad der er offentligt. Den klassiske karréby har denne tydelighed af, hvor man kan passere langs stokke og karreer, mens de store almene bebyggelser er svære at orientere sig i.

Med tilføjelsen af den nye metrostation på Skjolds Plads er der kommet et naturligt centrum i kvarteret og behovet for at skabe velfungerende forbindelser er endnu tydeligere.

### Ét samlet infrastrukturprojekt

I infrastrukturprojektet forslås det at etablere:

- Et nyt system af stier for gående og cyklister på tværs af matrikler ejet af Bo-vita, VIBO og Københavns Kommune
- En tilføjelse af nye vejnet gennem Bo-Vitas boligområde
- Forbindelser igennem bebyggelsen ved Den Grønne Trekant via ændringer i bygningsstrukturen
- Forbindelser igennem Vognvænget ved ændringer i bygningsstrukturen
- En bearbejdning af særligt centrale knudepunkter i form af mindre, lokale pladser internt i bebyggelserne
- Generel forskønnelse af udearealerne i de to afdelinger i form af mere grønt, flere træer og færre hårde overflader
- Generel forskønnelse af de offentlige vej- og byrum, der omgiver boligområderne.



Utrygge og smalle passager i Den Grønne Trekant

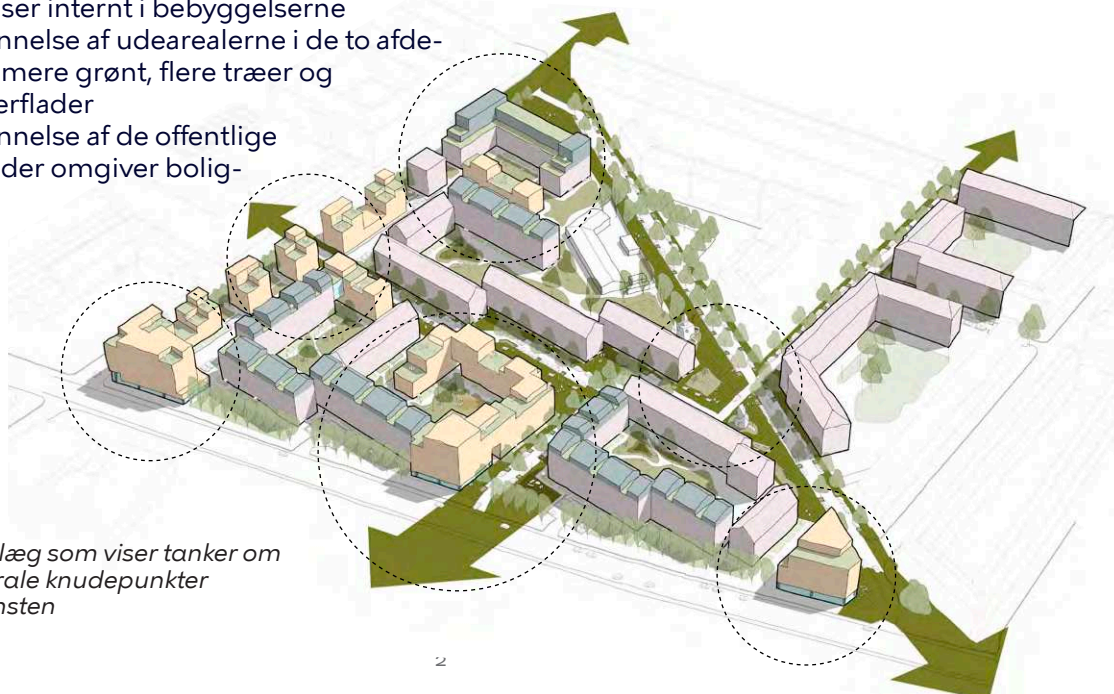


Illustration fra idéoplæg som viser tanker om forbindelser og centrale knudepunkter  
Tegnstuen Vandkunsten

### **Herlighed og kvalitet i de nære uderum**

Langs de nye og styrkede forbindelser er der potentiale for at videreudvikle de uderum, der ligger i selve boligområderne. Det vil sige de matrikler, der er ejet af Bo-Vita og VIBO. Hensigten er at forandre boligområdet fra et inaktivt sted med meget asfalt og et utydeligt ejerskab til et rart og indbydende hjem for beboerne. Udeområderne skal være et sted med inviterende kantzoner, hvor beboerne har lyst til at slå sig ned. Der skal samtidigt være en klar men venlig adskillelse af, hvad der er beboernes område, og hvor alle må færdes.

### **Attraktive offentlige byrum**

Det er centralt, at forandringerne i de to boligområder understøttes af kommunale investeringer i forbindelser og byrum i bydelen. Bydelen skal opleves som én sammenhængende og attraktiv bydel. Det betyder, at det kommende projekt i Sigynsgade "Sigynsgade – et grønt og aktivt byrum", bliver en vigtig del af at realisere forandringerne. Der er et vigtigt knudepunkt og det centrale byrum, hvor forbindelserne skal videreføres og understøttes imellem de to boligområder.

Ligeledes er det vigtigt, at forbindelserne via Rovsingsgade mv. bliver bearbejdet. Dette indgår i et andet projekt i forandringsplanen – "Grønne forbindelser i bydelen".

### **Tid og økonomi**

Infrastrukturprojektet vil i sin realisering forløbe som tre forskellige delprojekter; Den Grønne Trekant, Vognvænget og Sigynsgade. Delprojekterne er under udvikling, og ingen af dem er på nuværende tidspunkt godkendt af hverken beboerdemokratiet, Landsbyggefonden eller Københavns Kommune.

Infrastrukturændringerne i Den Grønne Trekant kan udføres sammen med den fysiske helhedsplan, som forventes at blive udført i perioden fra 2024 – 2030. Tidsplanen for forandringerne i Vognvænget er endnu ukendt.

Realiseringen af det nye byrum i selve Sigynsgade kan realiseres i perioden 2022-2024, hvis det opnår finansiering på Budget 2022. Projektet på de almene matrikler forventes støttet med midler fra Landsbyggefondens infrastrukturpulje til de forandringer. Den samlede investering for denne del er endnu ukendt. Som reference kan det nævnes, at boligområdet Hørgården blev støttet med 67,5 mio. kr.

Byrummet i Sigynsgade anslås at koste 12,5 mio. kr. Finansieringen af dette projekt vil afhænge af de kommunale budgetforhandlinger. Det gælder ligeledes for de øvrige kommunale investeringer i nye forbindelser i området.



*Stuelejlighederne har private forha-ver. Hækkene er meget høje og der er ikke mulighed kontakt "over hækk-ken". De høje hække er med til at øge utrygheden og tager i øvrigt dagslys fra boligerne.*



*Vognvænget set fra sidegaden til Sigynsgade.*



# Sigynsgade

- et grønt og aktivt byrum

# Sigyngsgade

## - formålet med projektet

Som en del af den helhedsorienterede indsats i Forandringsplanerne, skal idéforslaget for 'Sigyngsgade - et grønt og aktivt byrum' være med til at kickstarte den positive udvikling i det udsatte boligområde Aldersrogade.

Projektet for Sigyngsgade sætter en strategisk ramme for omdannelsen af Sigyngsgade med fokus på et grønt og aktivt miljø, flere tryghedsskabende forbindelser på tværs af området samt byrums- og bylivsaktiviteter med høj attraktionsværdi, der åbner området op for resten af byen.

Der er et markant behov for at styrke Sigyngsgades attraktivitet. Udfordringer som utryghed, utidssvarende offentlige arealer, manglende byrumsaktiviteter og sammenhæng med den omkringliggende by skal løftes med en langsigtet indsats, som på sigt kan styrke det udsatte boligområdes attraktivitet.

## Hvad pegede foranalyserne på?

"Det bliver et vigtigt indsatsområde i forandringsplanen at skabe nye gadeløb og forbindelser gennem området og den nye Metrostation ved Skjolds Plads er et vigtigt punkt i bydelen. Nye forbindelser giver flere øjne på gaden og åbner området op."

"Arbejdet med arkitektur, kantzoner, boligudbud- og typer giver mulighed for at løfte det samlede indtryk af området og skabe øget tryghed, hjemlighed og en balanceret beboersammensætning."

"Det bliver en del af forandringsplansarbejdet at belyse behov og muligheder for at skabe flere funktioner i selve området og kvarteret generelt."



Sigyngsgade set i retning mod Tagensvej

## Hvorfor Sigyngsgade

Sigyngsgade ligger centralt i det udpegede ghetto-område og er en vigtig lokal gade med potentiale for at:

- styrke cykelforbindelsen fra Superkilens grønne cykelforbindelse til Krakas Plads og Østerbro
- binde byen sammen på tværs, f.eks. mellem det kommende udviklingsområde ved banen (i dag erhvervsarealer) og Metrostationen Skjolds Plads
- give det lokale område attraktive byrum af høj kvalitet, der er med til at skabe en ny identitet for området for både beboere og besøgende.
- omdanne nedslidte offentlige arealer til indbydende grønne byrum

## Sigyngsgade

### - udfordringer og potentialer

Sigyngsgade er beliggende på ydre Nørrebro tæt på Bispebjerg Station og den nye metro på Skjolds Plads. Gaden forbinder det nordligere område ved Krakas Plads og Vermundsgade med Tagensvej og Superkilens grønne stræk og cykelforbindelse.

Der er parkering langs begge sider, primært skråparkering, og trådhegn langs fortovene. Gaden har stikveje til boligblokkene på begge sider og er lukket for biltrafik i den nordlige ende ved Krakas Plads.

Sigyngsgade har på den ene side boligafdelingen 'Den Grønne Trekant' (ejet af Bo-Vita) og på den anden side 'Vognvænget' (VIBO), som tilsammen udgør det udpegede boligområde i 'Forandringsplanen for Aldersrogade'. Midt på Sigyngsgade ligger den integrerede institution Krible Krable, som er indhegnet med et højt plankeværk og afskærmet fra omgivelserne.

Sigyngsgade og omgivelserne er nedslidte, der er mangel på opholdsmuligheder som bænke, praktiske funktioner som affaldsspande og lever generelt ikke op til københavnerstandarden for byrumsinventar og -indretning.

# Sigynsgade

- et grønt og aktivt byrum

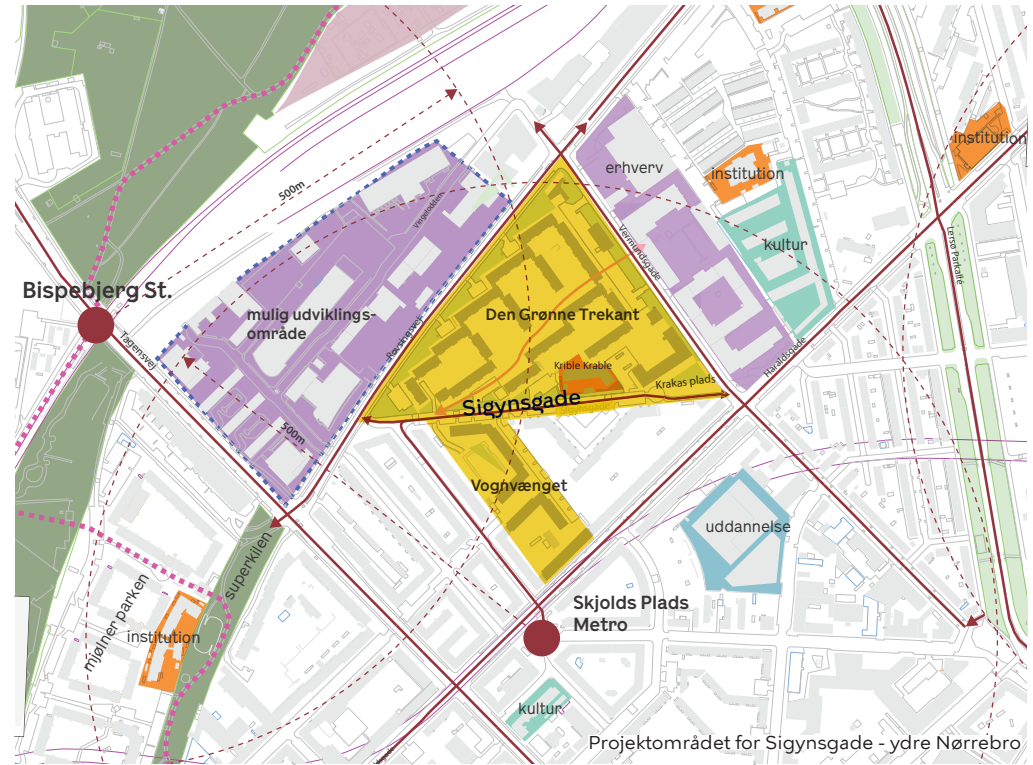
## Idéforslaget

På siderne 7-34 i dette dokument er skitseret og illustreret et forslag til en strategisk udvikling for og byrumsindretning af Sigynsgade. Idéforslaget er udført af Tegnestuen Vandkunsten i tæt samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningen og faglige specialister.

Forslaget skal ses som et bud på en rumlig løsning for et nyt gadeforløb og

byrum og skal videreudvikles og konkretiseres i regi af Områdefornyelsen, herunder med lokal inddragelse.

Projektet indgår som Københavns Kommunes bidrag til en samlet infrastrukturløsning i og på tværs af boligområderne. Den samlede løsning findes i samarbejde mellem boligorganisationerne Bo-Vita, VIBO og Københavns Kommune.





## Hovedgreb - projektet består af tre udviklingslag

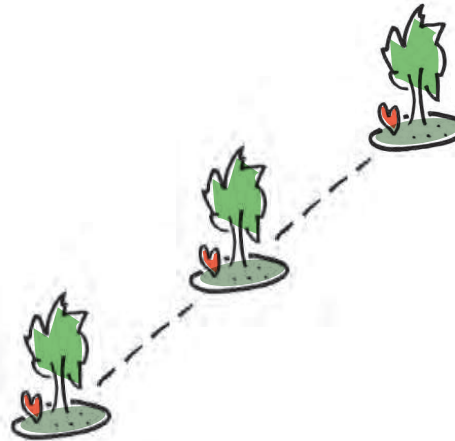
### Styrkede grønne forbindelser

- i Sigynsgade samt kobling til de tværgående nye forbindelser i infrastrukturprojektet



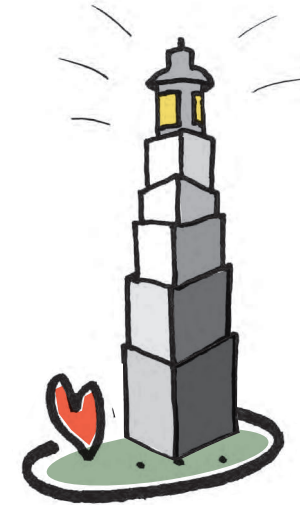
### Nye byrum

- af høj kvalitet der øger kvaliteten af udendørs ophold og de nære arealer for de lokale.



### Attraktionen - leg og sundhed

Byrumsfunktioner med leg og sundhed giver identitet og bliver en attraktiv destination for københavnernes.



## Projektbeskrivelse - ideforslaget i hovedtræk

### Styrkede grønne forbindelser

Trafikken i Sigynsgade opdeles i bløde og hårde trafikanter, med ophold og gående for sig og klar overgang til biler og cykler.

Cykelforbindelsen styrkes, og Sigynsgade bliver en naturlig cykelrute gennem byen i forlængelse af Superkilen.

Boligorganisationernes infrastrukturprojekt med nye stiforbindelser kobler sig på Sigynsgade, og derved skabes nye overgange på vejen.

Det giver nye krydsningspunkter, mere flow og aktivitet i byrummene.

Der plantes flere træer langs Sigynsgade og opholds- og kantzoner begrønnes, hvor det er muligt. En generel forskønnelse af vej, fortove og vejbede får området til at fremstå mere grønt og indbydende.

### De nye byrum

De nye byrum er placeret i Sigynsgade ved strategisk udvalgte steder. Krakas Plads er det ene byrum og de andre ved knudepunkter bl.a. ved Krible Krable og

ved den mulige stiforbindelse gennem boligområderne.

Hvert byrum er tydeligt aflæseligt med ophold og bevægelseszoner. Byrummene bliver lokale mødesteder med grønne bede, træer, bænke og tryghedsskabende belysning.

Som eksempel; pladsen ud for daginstitutionen Krible Krable indrettes til de mindste børn, så det nye byrum er lege- og mødested for institutionens børn, de lokale og besøgende.

### Attraktionen - leg og sundhed

Med afsæt i kendskab til området i forhold til børn og sundhed lægger projektet op til et overordnet tema med leg og sundhed, hvilket udfoldes som byrum med plads til aktiviteter og leg.

Byrumsdesign og -inventar af høj standard og kvalitet giver stedet en destinationssværdi, og vil dermed tiltrække besøgene fra andre dele af byen.

# Hvad vil vi opnå med idéforslaget?

Ved at omdanne Sigynsgade med styrkede grønne forbindelser, nye byrum og tilføje en attraktion med leg og sundhed vil boligområdernes attraktivitet øges, og området blive et bedre sted at bo og opholde sig.

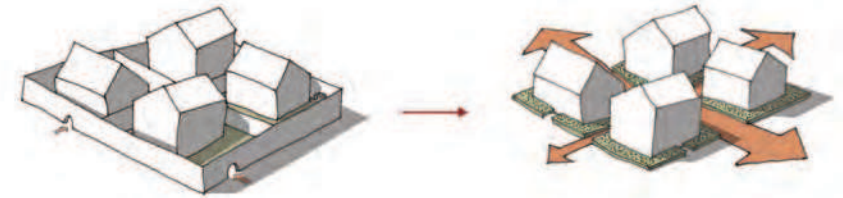


Illustration fra idéforslaget - åbne området op ved Vognvænget og Den Grønne Trekant

## Tryghed og sammenhæng

For at opnå et øget kendskab til området samt en større integration af området i byen, skal der åbnes op så flere passerer igennem.

## Attraktivitet og hjemlighed




Når flere forskellige mennesker har sin gang i området vil der opstå møder på tværs af kulturer - og barrierer vil blive nedbrudt.

Med byrum af høj kvalitet, skønhed og begrønning vil flere tage ophold, føle sig hjemme og tage ejerskab.

## Destinationsværdi og sundhed

Ved at skabe en stærk identitet og attraktionsværdi vil der komme besøgene fra andre dele af byen og skabe aktivitet og byliv.

Med plads til leg og bevægelse i byrummene, vil det skabe mulighed for det gode sunde børneliv

Hvorfor gør vi det?	Hvordan gør vi det?	Hovedgreb
<ul style="list-style-type: none"> <li>• øget tryghed</li> <li>• området integreres i byen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• åbner området op</li> <li>• større flow af gående</li> <li>• forbedre forhold for cyklister</li> </ul>	 <p><b>Styrkede grønne forbindelser</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• øget attraktivitet</li> <li>• løfte kvaliteten af byrum til københavnerstandard</li> <li>• øget hjemlighed</li> <li>• øget tilhørsforhold</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• plads til ophold</li> <li>• tilfører kvalitet til byrummet</li> <li>• skaber mødesteder</li> </ul>	 <p><b>Nye byrum</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• øget børnesundhed</li> <li>• øget livskvalitet</li> <li>• mulighed for et sundere liv og aktiv hverdag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nyt signaturbyrum til København</li> <li>• faciliteter til leg og fysisk aktivitet</li> </ul>	 <p><b>Attraktion - leg og ophold</b></p>

## Næste skridt

### Videreudvikling og realisering

Idéforslaget skal godkendes i forbindelse med den politiske behandling af Forandringsplanen for Aldersrogade og dernæst realiseres i regi af Områdefornyelsen.

'Sigynsgade - et grønt og aktivt byrum' medtages som projekt i kvarterplanen for Områdefornyelsen Aldersrogade og skal videreudvikles og konkretiseres sammen med borgere, rådgivere og forvaltningen med henblik på etablering i 2021-2024.

### Trafik

Trafikplanlæggere i Teknik- og Miljøforvaltningen mener overordnet, at planerne for Sigynsgade er gode og realiserbare ift. standarderne for trafikikkerhed og trafikafvikling i Københavns Kommune.

Der er følgende opmærksomhedspunkter, der skal tages højde for i den videre udvikling af projektet: Cykelforbindelsen Sigynsgade/Aldersrogade, afvikling af busrute 12 gennem området, og om løsningen kræver nedlæggelse af p-pladser. Her skal der være særlig opmærksomhed på gældende lovgivning for p-pladser på hhv. offentlig vej og privat areal. Derudover skal konsekvenserne af opbygningen af et kryds og tilslutninger til de omkringliggende veje undersøges nærmere.

Yderligere forslag fra trafikplanlæggerne til projektet er: at tænke gode forbindelser til metrostationen Skjolds Plads og flere gode cykelstiforbindelser - evt. en forlængelse af Superkilen ad Røvsingsgade og videre til den grønne cykelrute.

Sigynsgade er i øvrigt udpeget som bydelsgade til fordelingsvejen Tagensvej i Kommuneplan 2019. Bydelsgaderne skal sikre fordelingen og afviklingen af trafikken inden for de enkelte bydele. Gennemkørende biltrafik skal søges minimeret gennem trafiksaneringer i form af f.eks. busprioritering og busgader. Bustrafikkens og cykeltrafikkens fremkommelighed skal prioriteres højere end biltrafikkens.

### Synergier med andre projekter i forandringsplanen

- Projekt 2 - Infrastrukturprojekt, fra lukket til åben bydel
- Projekt 4 - Krakas Plads, et nyt hverdagsmødested
- Projekt 5 - Krible Krable i byrummet
- Projekt 6 - Nyt liv i historiske rammer, GM bygningen

### Tidsplan

Videreudvikling og realisering af idéforslaget sker i regi af områdefornyelsen fra år 2021 og anlægsprojektet forventes ibrugtaget i 2024.

### Økonomi

Estimerede anlægsudgifter på i alt 12,5 mio. kr. i perioden 2022-2024.

### Ejerskab

Projektejer: Teknik- og Miljøforvaltningen  
Grundejer: Københavns Kommune

*Efterfølgende sider (s.7-34) er leveret af Tegnestuen Vandkunsten.*

## Hvem har bidraget

### Eksterne rådgivere:

**Jens Kvorning**, professor emeritus ved Det Kongelige Danske Kunstakademis Skoler for Arkitektur, Design og Konservering (KADK)  
*- sparring og kvalificering indenfor byplanlægning, historisk kontekst og fysiske strategiske greb og referencer*

**Niels Bjørn, Urbanist, Ph.D.**  
*- sparring og kvalificering indenfor bystrategisk rådgivning og "menneskebaseret byudvikling"*

**Tegnestuen Vandkunsten**  
*- skitsering og kvalificering af ideforslaget til projektet 'Sigynsgade - et grønt og aktivt byrum'*

### Teknik- og Miljøforvaltningen:

**Camilla van Deurs**, stadsarkitekt Københavns Kommune

Tværgående kvalificering i Teknik- og Miljøforvaltningens faglige enheder.

## Samarbejde på tværs

Udviklingen af projektet er bl.a. sket i samarbejde mellem Boligorganisationerne, Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen, repræsenteret ved Områdefornyelserne og Almene Boliger, som alle deltager i styregruppen for forandringsplanen for Aldersrogade.

Børne- og Ungdomsforvaltningen har været en vigtig medspiller ift. hvordan det nye byrum kan hænge sammen med deres dagtilbud på Sigynsgade (Krible Krable).

Vandkunsten

# Aldersrogade



## indhold /

### overblik

- hvor er vi
- den grønne trekant og vognvænget i dag

### analyse & strategi

- bystruktur
- grøn struktur
- vejstruktur
- parkering
- fælles aktivitetsstrøg

### greb

- programmering af Sigynsgade
- vejsnit
- planer

### åbningstræk & scenarier

- scenarie
- referenceprojekt, økonomi

Materialet er udarbejdet for/  
Københavns Kommune

Dette dokument omfatter rådgivning og udarbejdelse  
af skitseforslag til byrums- og forbindelsesprojekt i  
Forandringsplanen Aldersrogade (Sigynsgade)

den grønne trekant &  
vognvænget i dag/  
fra lukket til åben



Vognvænget



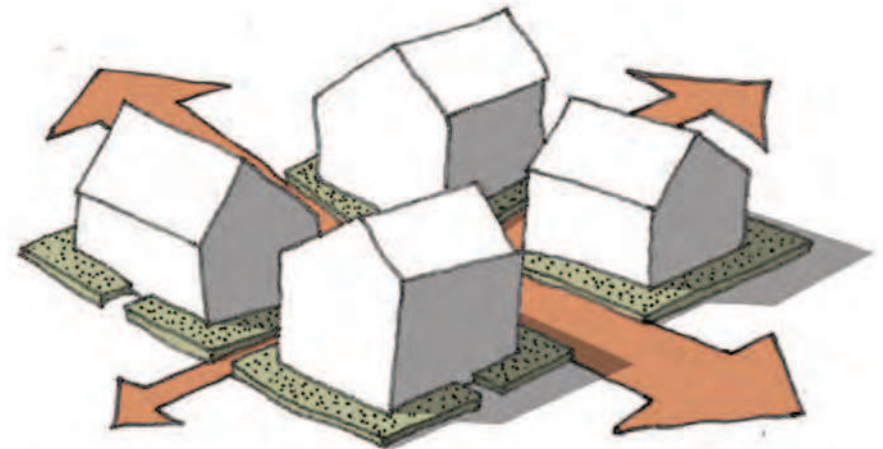
Den Grønne Trekant



Tegnestuen Vandkunsten

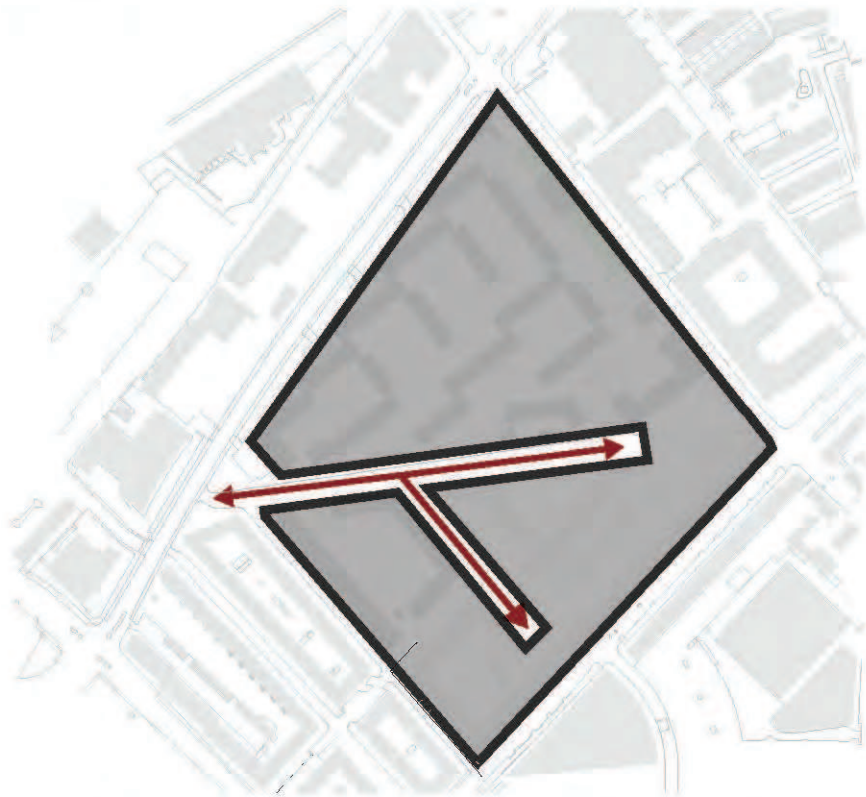
## analyse & strategi

Indfør menneskelig skala i alle løsninger. Er bygninger, byrum og gårdrum udformet efter menneskelig skala, føles det rart at være i og omkring. Det er let at opnå tilknytning til et sted i menneskelig skala. Små samtaler opstår også nemmere, når miljøet er nedskaleret.



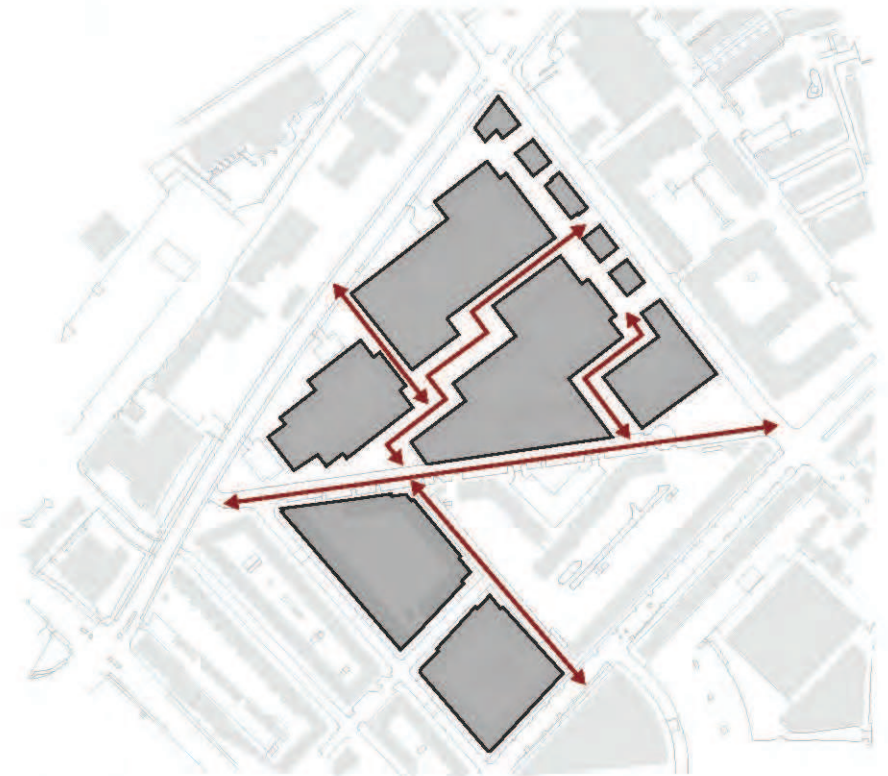
## bystruktur/ fra lukket til åben

### Problemstilling



I dag fremstår den grønne trekant og vognvænget som utrygge og lukket områder. Begge veje ender blindt og sammenhængen med den omkringliggende by ligger fjernt.

### Strategi



Ved at bryde strukturen op og skabe forbindelser, skabes der defineret rum som forbindelser på tværs af bebyggelsen og skaber en klar opkobling til sine naboer.



## grøn struktur/ sammenhænge

### Problemstilling



I dag slutter superkilen brat ved Tagensvej og der er ingen naturlig videreførelse af cykelsforbindelse eller det grønne. Vermundskvarteret har potentiale til at blive et skønt slentrekvarter, men det kræver forskønnelse af gadeforløbene, og en begrønning, der skaber dejlige fortovsstræk med opholdsmuligheder og bløde cykelforløb.

### Strategi



Superkilen videreføres op ad Rovsingsgade og Sigynsgade og skaber et grønt sammenhæng med områdets andre grønne arealer og skaber et potentiale til at omdanne Sigynsgade til en ny destination København.

som perler på en snor/  
et sammenbindende træk fra  
superkilen til fælledparken





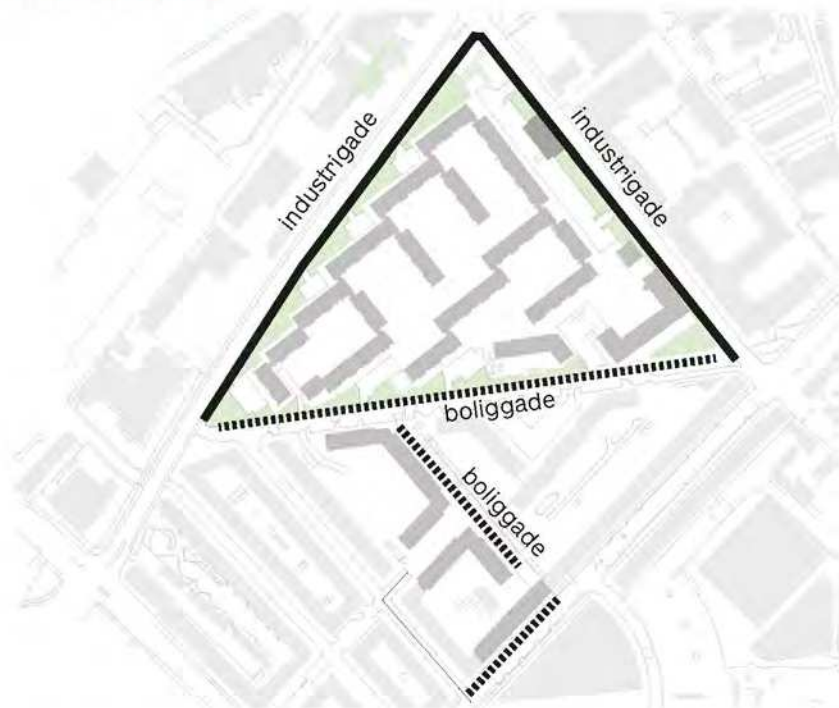
eksisterende kantzoner



fremtidige kantzoner

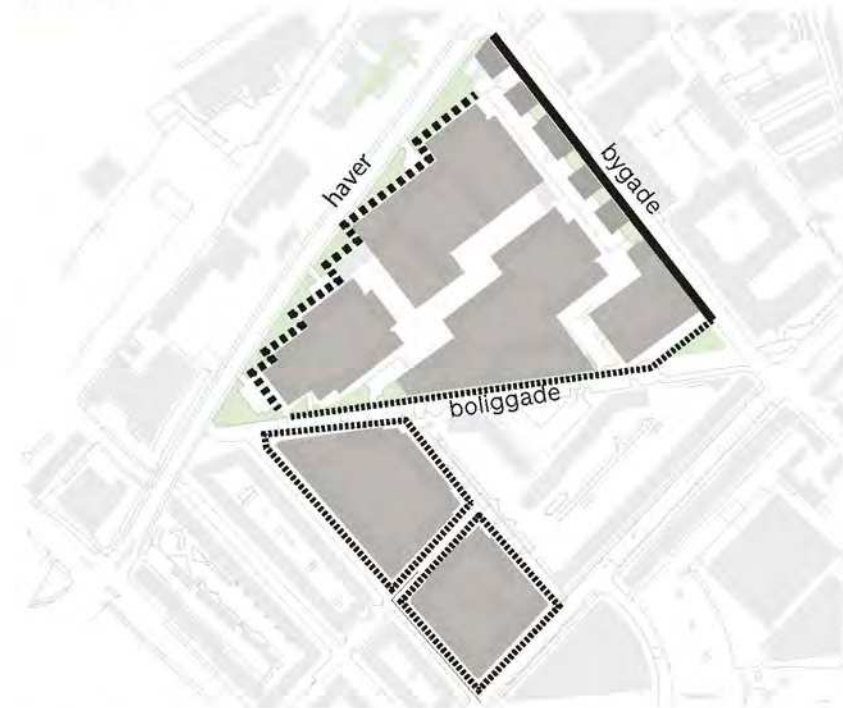
## vejstruktur/ kantzoner

### Problemstilling



Områdets kantzoner er i dag udvisket og man mangler nogle klart defineret kanter for, at kun kunne identificere og forholde sig til bebyggelserne og koble sig på den omkringliggende by.

### Strategi



Sørg alle steder for gode, bløde kantzoner, hvor bygninger møder byen, og hvor bygningerne møder gårdrummet. Områdets kantzoner defineres og skaber identitet, tryghed og sammenhold.



parkeringspladser i dag



vejsideparkering

parkering/

### Problemstilling



kendetegnet ved bebyggelserne er blinde veje og parkeringspladser spredt ud over hele området.

### Strategi



parkeringspladser bør integreres bedre langs områdets veje ifm. vejsideparkering for at undgå store parkeringspladser og give mulighed for fortætning



Eksisterende legefunktioner i gårdrum.



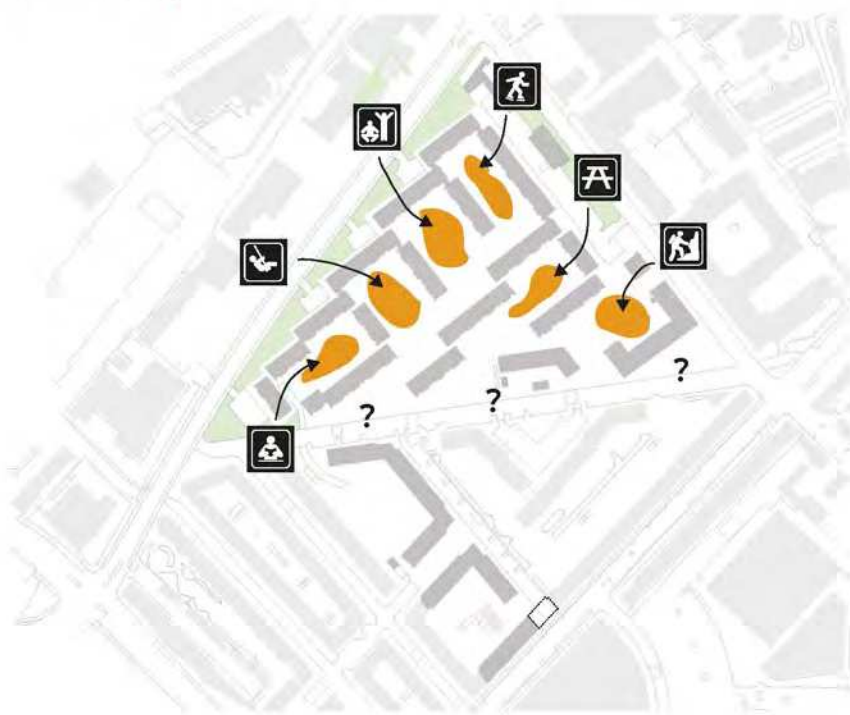
Nye legeattraktioner tilføjes i rummene langs Sigynsgade.



## fælles aktivitetsstrøg / destinationsstrøg med sammenbindene aktiviteter

legepladser og aktiviteter foldes ud i sigynsgade og skaber en sammenbindene destination ned gennem hele sigynsgade. Sigynsgade åbnes op, så folk fra nær og fjern kan blive en del af det nye område. I gårdrummene tilføres private og semi-private haver, samt dyrkningsområder og orangerier til beboerne.

### Problemstilling

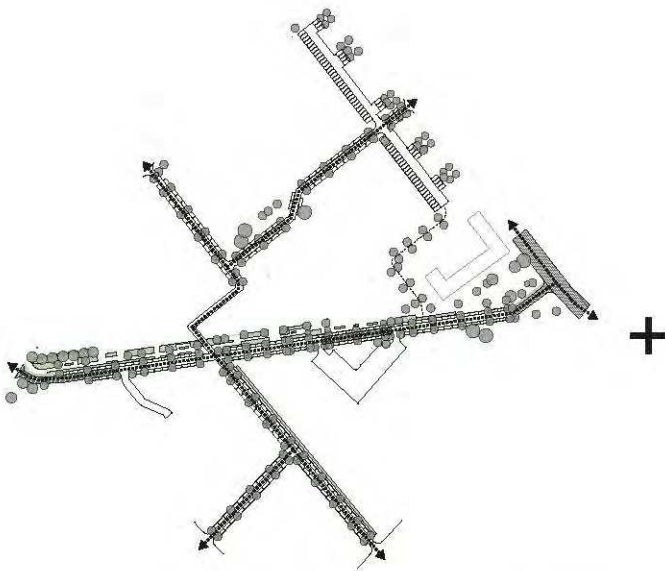


### Strategi

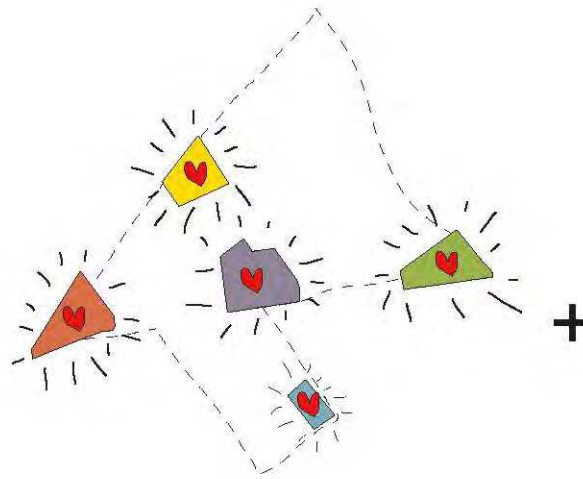


## programmering af sigynsgade/

- den nye programmering består af flere lag; nye grønne forbindelser og veje i området, nye pladser og byrum samt et lag med leg og aktiviteter, der tilfører området en destinationsværdi.
- programmeringen skal være katalysator for, at der i fremtiden vil blive skabt tryghed og forbindelse til området, samt at den grønne trekant og vognvænget vil blive indtaget af sine egne beboere og folk fra hele københavn.



et vejforløb der forbinder, begrønner og tilføjer menneskelig skala til området.



nedslag i form af pladser der syr den grønne trekant sammen med sit område.



markante legepladser placeres langs Sigynsgade, så der dannes attraktioner for beboere og udefrakommende.



sigsøgade i dag



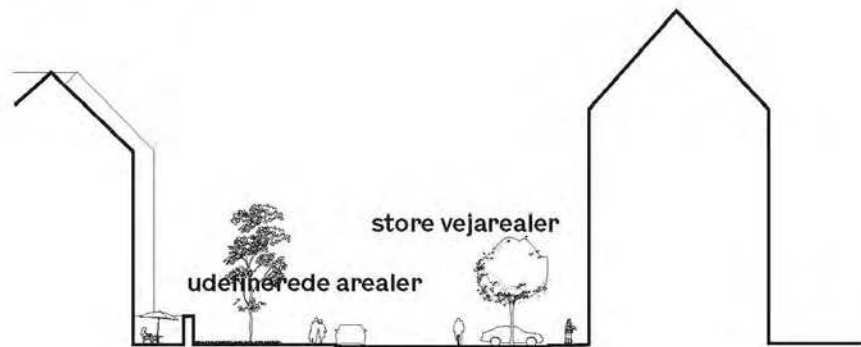
fremtidig forhold i Sigynsgade



# sigynsgade/

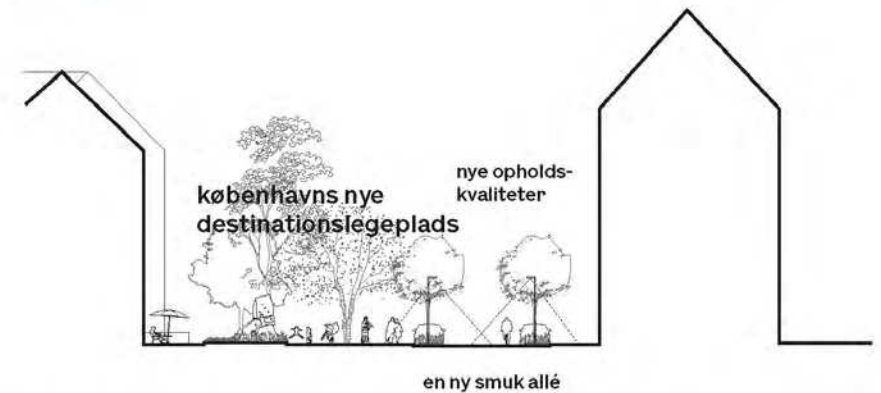
Sigynsgades vejprofil smalles ind og en langstrakt park med ophold og destinationsleg introduceres. Superkilen forløb forlænges og føres gennem Sigynsgade og helt hen til Haraldsgade.

problestilling/



Eksisterende forhold: Store vej- og parkeringsarealer gør sigynsgade til et rent trafikrum.

strategi/



Fremtidige forhold: sigynsgade gøres til en smuk og attraktiv gade, der med sine attraktioner gøres til en destination i København



et grønt forløb med ophold



attraktive forlystelser



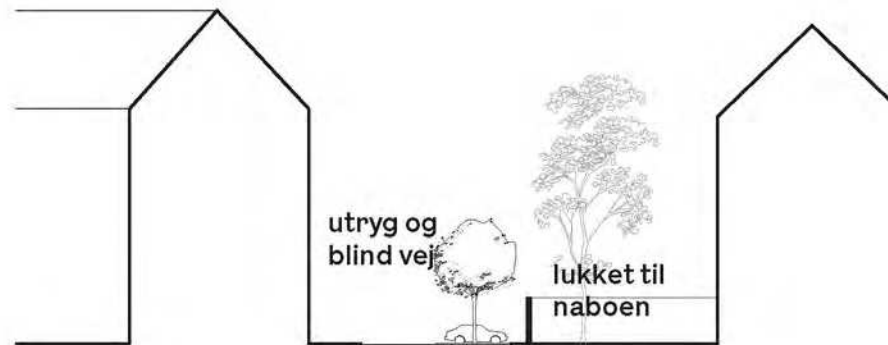
kombineret leg og ophold

Tegnestuen Vandkunsten

## sigynsgade/ sidegaden ved vognvænget

Sigynsgade i vognvænget er præget af én stor parkeringsflade og mur ind til naboen. Vi foreslår vejsideparkering med allétræer og at "muren" indtil naboen gøres menneskelig i sin skala, så vejrummet bliver trygt og indbydende.

problestilling/



Eksisterende forhold: en blind vej med meget asfalt og uden klare opholds- og bevægelseszoner udelukkende præget af parkering.

strategi/



Fremtidige forhold: sigynsgade gøres til en smuk og tryk gade med vejsideparkering, flotte allétræer og forbindelse til Skjolds Plads



optimeret vejrum med cykel- og vejsideparkering



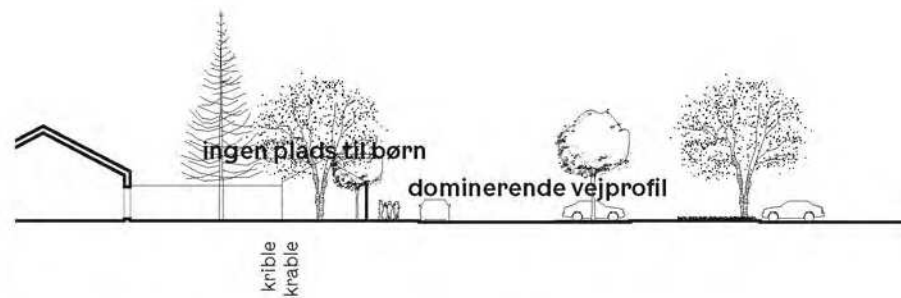
et grønt vejrum med træer og parkering

Tegnestuen Vandkunsten

# Hente-bringe pladsen/

Pladsen ved krible krable fremstår i dag aflukket og indespærret. Vi foreslår at åbne arealet op udenfor institutionen og binde den sammen med den fremtidige destinationslegeplads.

problestilling/



strategi/



Eksisterende forhold: Store vej- og parkeringsarealer arealet foran Krible Krable utryk og ikke imødekomende

Fremtidige forhold: Vejprofilen strammes op og gøres til en smuk allé med vejsideparkering. Der etableres en destinationslegeplads som knytter sig til institutionen og gør området attraktivt ikke kun for beboerne, men folk fra hele københavn



leg i gaden



leg og aktivitet der skaber en ny destination i københavn



forskellige taktile belægninger

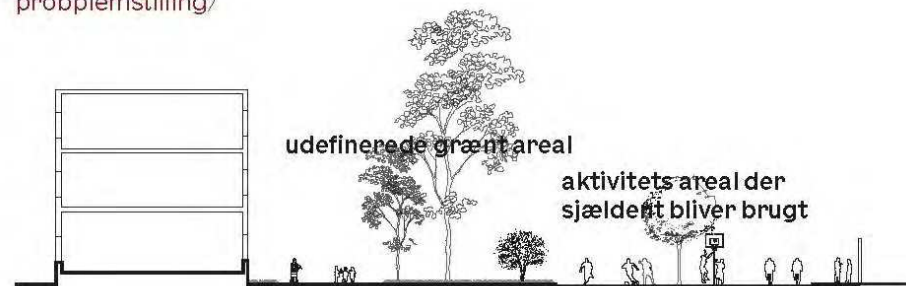


destinationer med attraktion

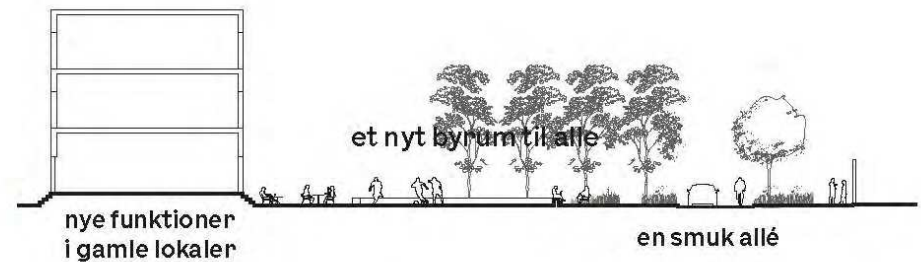
## ny krakas plads/

Krakas plads kobles op på GM bygningen og skaber et nyt byrum der både tilgodeser at trafik kan føres ud til Haraldsgade og at der bliver skabt rum til den langstrakte destinationlegeplads.

problemmstilling/



strategi/



Eksisterende forhold: Krakas plads fremstår i dag øde og de tilknyttede grønne arealer ubrugte

Fremtidige forhold: Krakas plads kobles på GM bygningen og pladsen får en ryg den kan læne sig op ad. Der åbnes op for trafik til Vermundsgade/Haraldsgade.



Krakas plads i dag



plads og ophold



variationer i materialer og grønne belægninger

Tegnestuen Vandkunsten

## Scenarier/ fortætning og åbning af eksisterende struktur

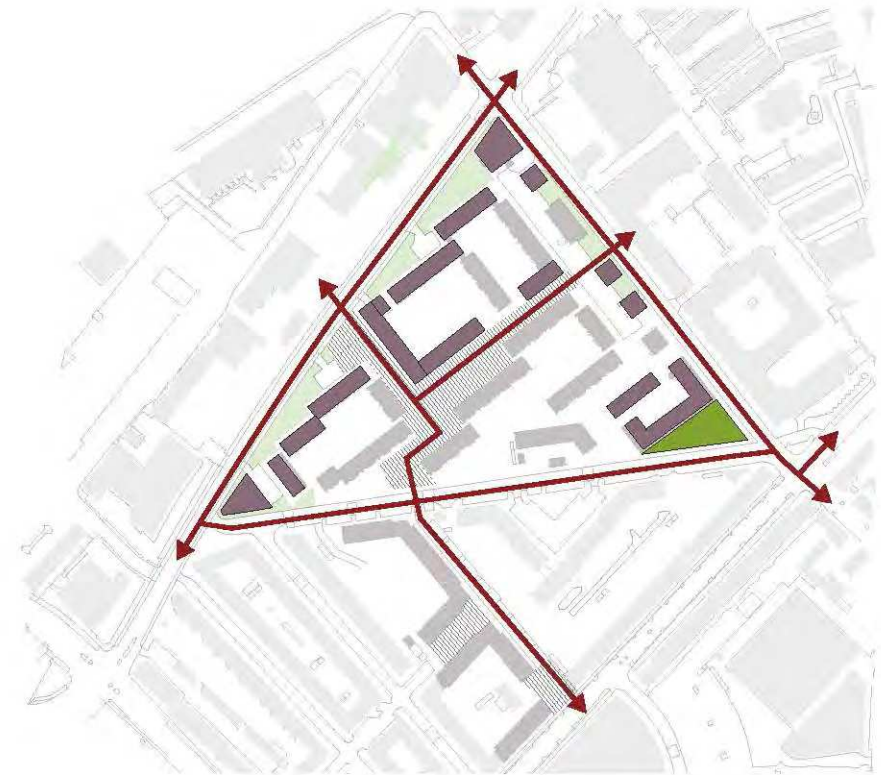
Dette afsnit afsøger 4 fortætnings- og  
åbningsstrategier af den grønne trekant og  
vognvænget. Scenarierne udvikles med start i  
et minimalt indgreb, der gradvist udfoldes i de  
forskellige scenarier.

## fortætning/

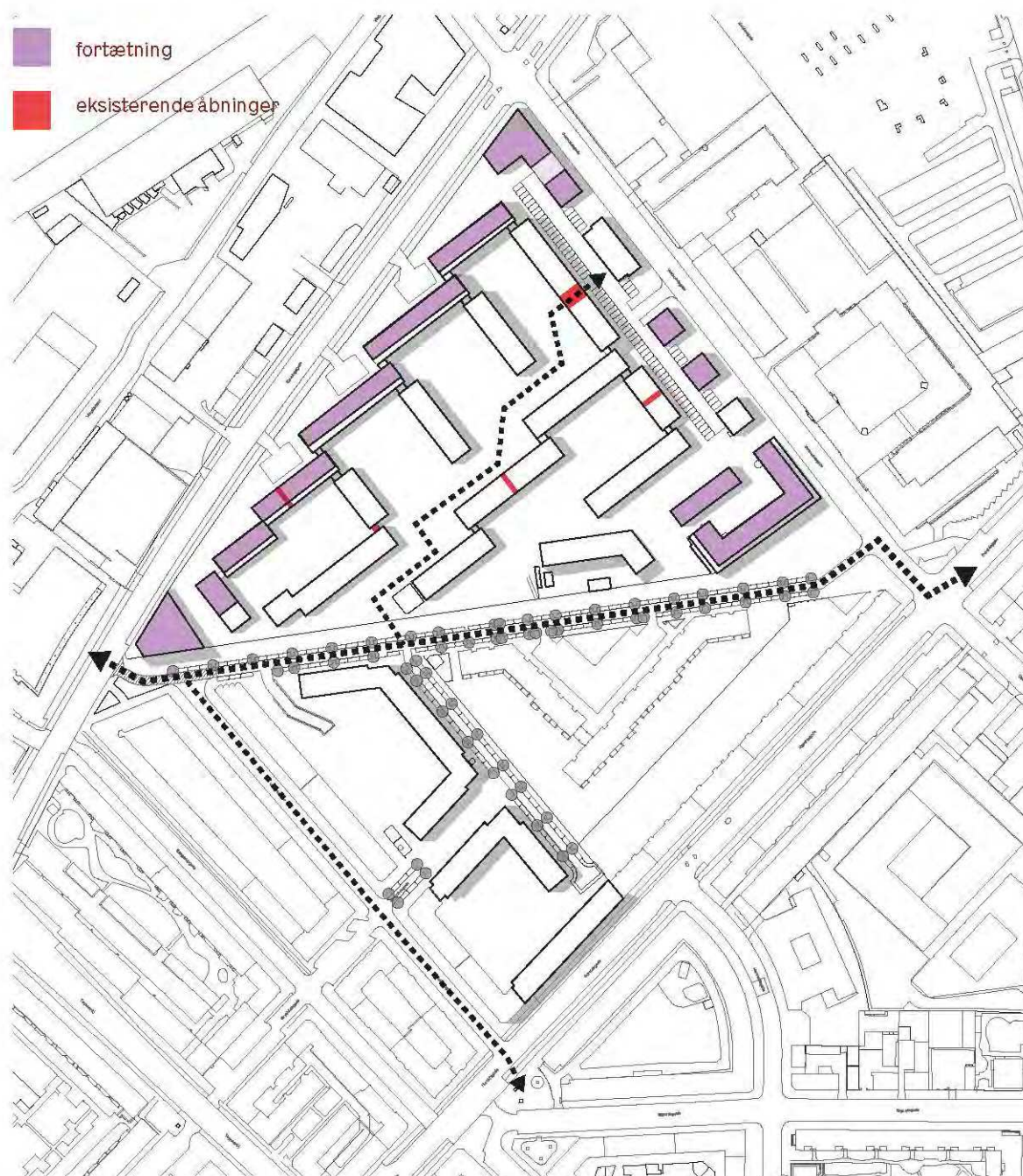
Udover at Sigyngsgade får et gevaldigt løft, er der også arbejdet med fortætning af området. De to nedenstående scenarier viser to tilgange.



Dette scenarie fortætter (scenarie 0). Der fortættes ved Vermundsgade og Rovsingsgade. Der etableres ikke nye forbindelser. Eksisterende porte i bebyggelsen bliver brugt.



Dette scenarie (scenarie 3) fortætter og åbner strukturen op. Der fortættes ved Vermundsgade og Rovsingsgade. Der åbnes op til Haraldsgade ved vognvænget og den grønne trekant åbnes op til Rovsingsgade. Der etableres forbindelser på kryds og tværs og kobler derved de to områder op på byen.

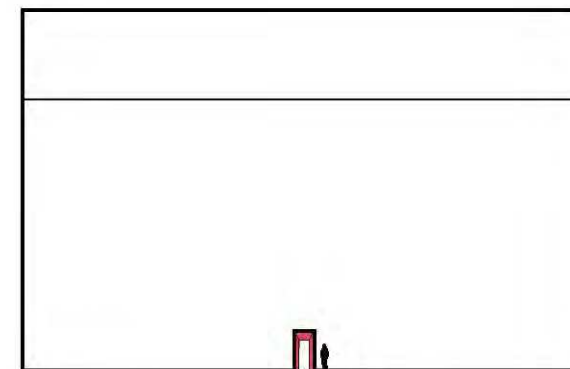


## scenarie 0/

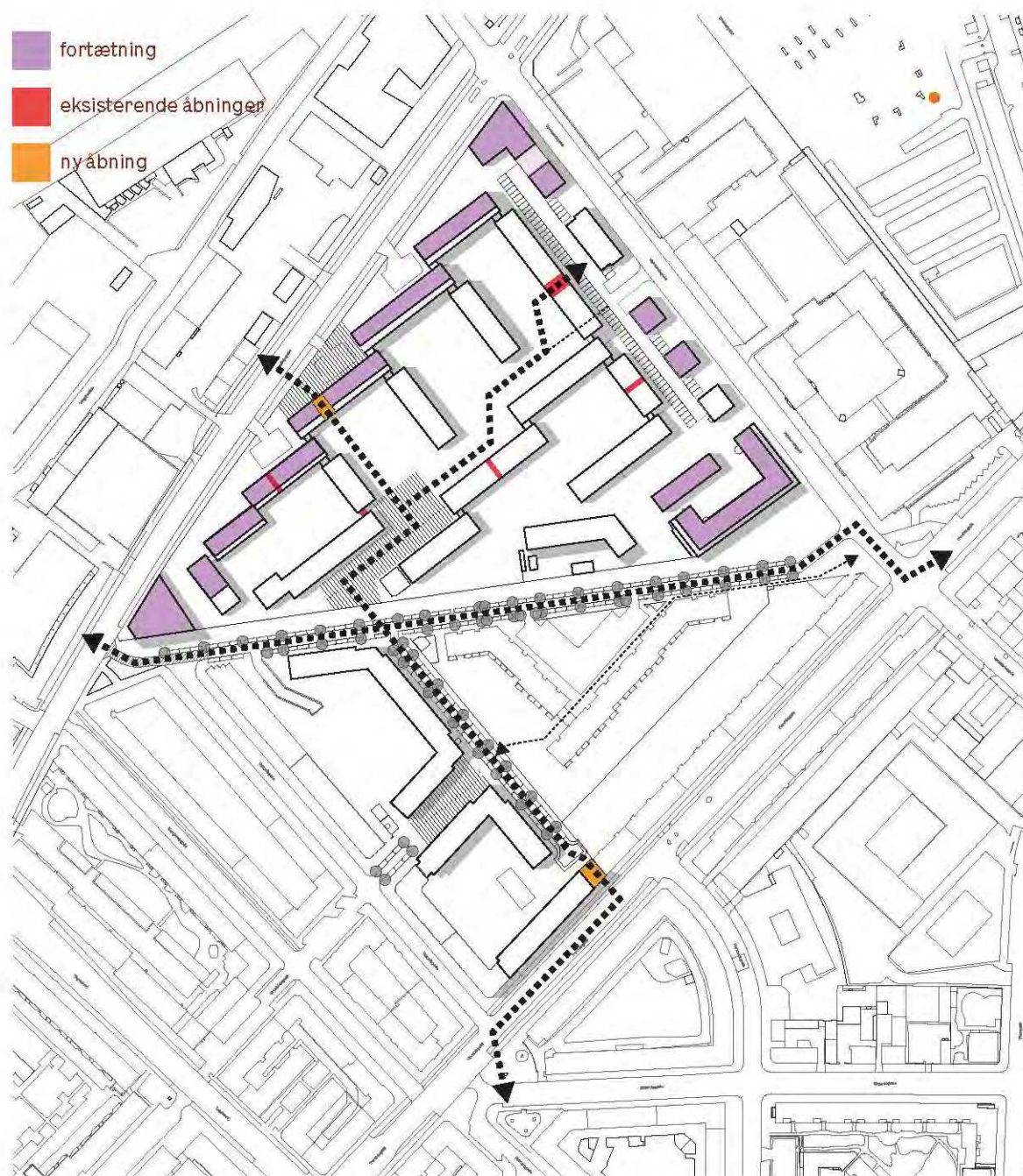
I scenarie 0 fortættes der langs Vermundsgade med punkthuse og mod Rovsingsgade med tagboliger. Der laves tagboliger på GM bygningen.

Sigynsgade etableres med Københavns længste destiantionslegeplads.

Forbindelser i området sker via eksisterende åbninger i bebyggelsen. De eksisterende "porte" er små og utrygge i dag.

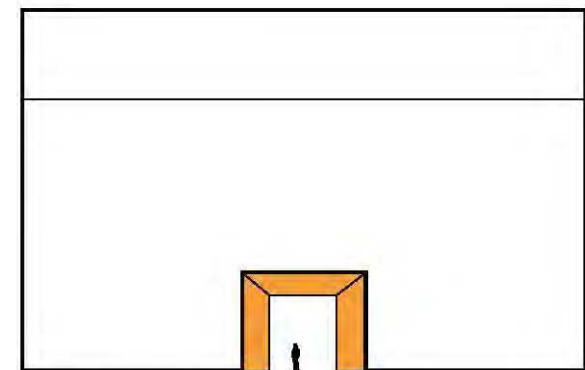


eksisterende åbning i bebyggelsen



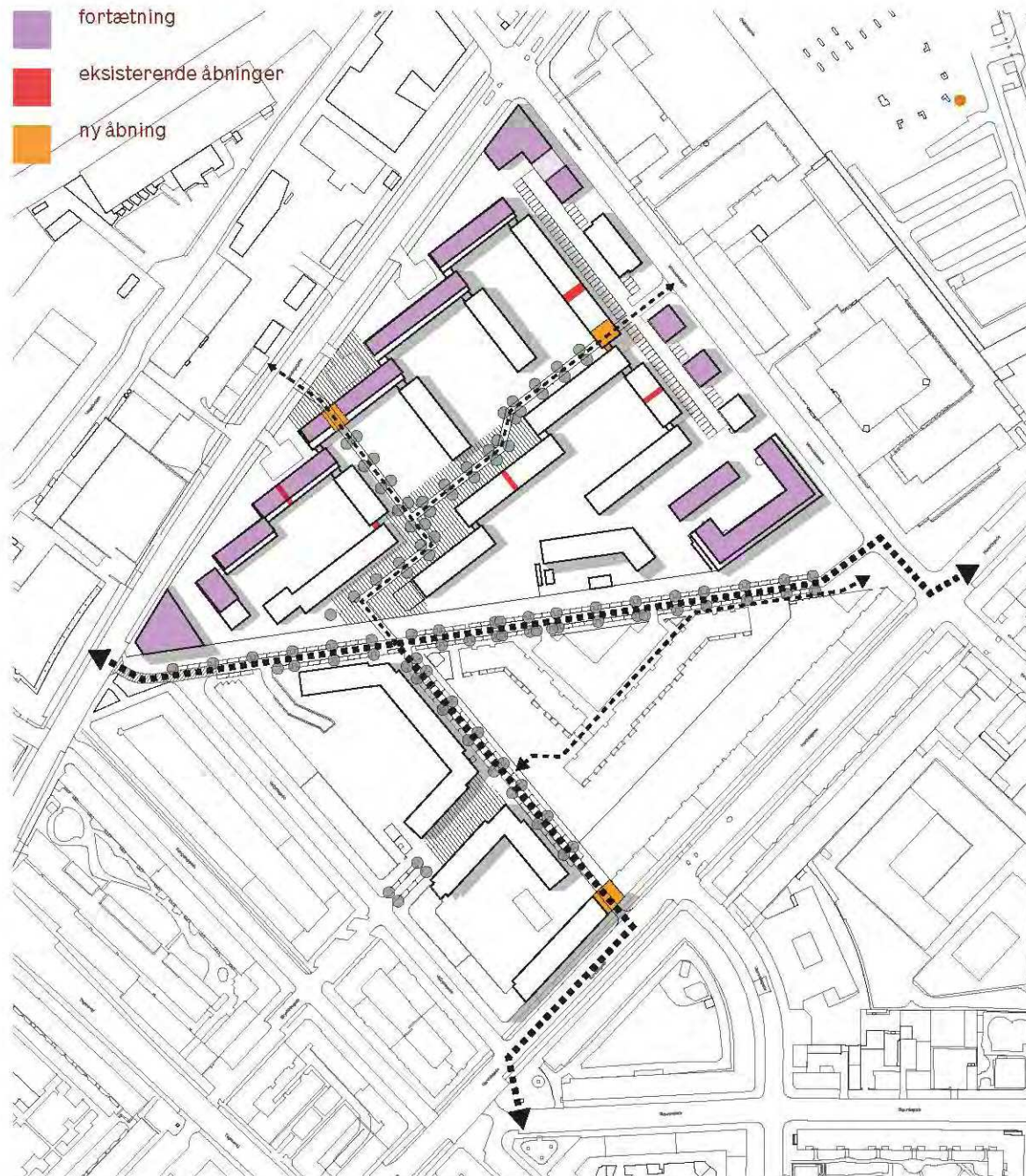
## scenarie 1/

I scenarie 1 fortættes der langs Vermundsgade med punkthuse og mod Rovsinggade med tagboliger. Der laves tagboliger på GM bygningen. Sigynsgade etableres med Københavns længste destiantionslegeplads. Der åbnes op mod Rovsinggade og Haraldsgade med stier for gående. Det foreslåes at gøre portene større for både at skabe tryghed, samt at skabe visuel forbindelse.



stue og 1. sal åbnes op





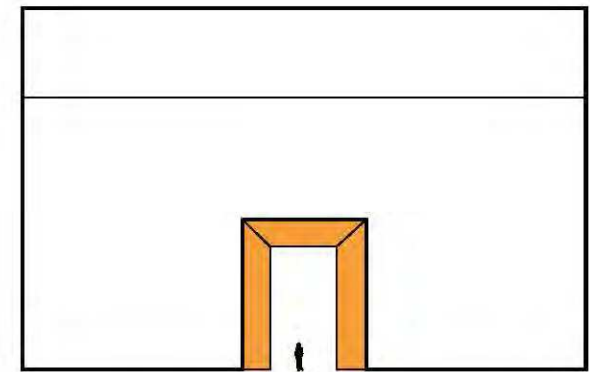
## scenarie 2/

I scenarie 2 fortættes der langs Vermundsgade med punkthuse og mod Rovsingsgade med tagboliger. Der laves tagboliger på GM bygningen.

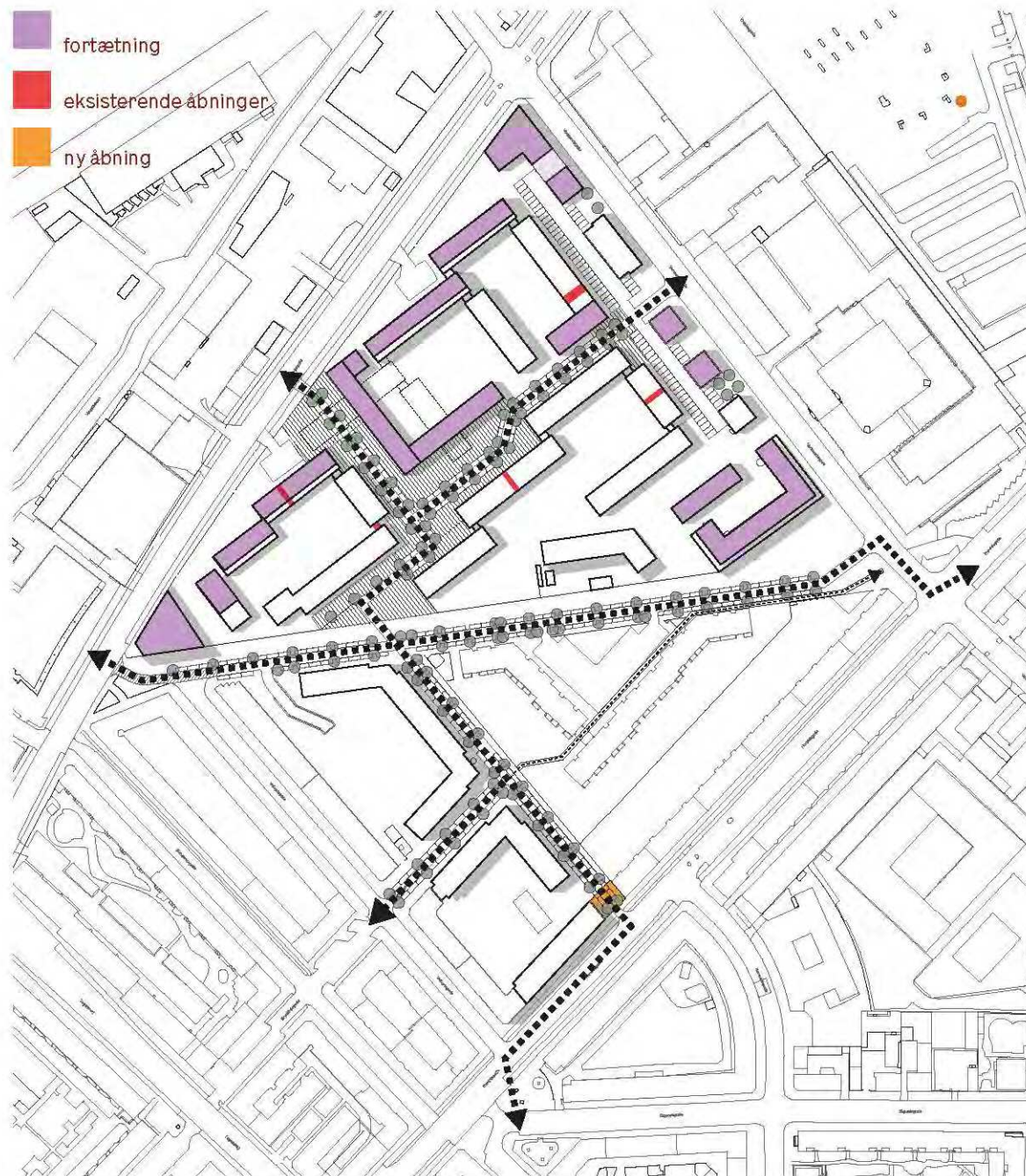
Sigynsgade etableres med Københavns længste destiantionslegeplads.

Der åbnes op mod Rovsingsgade, Haraldsgade og Vermundsgade med stier for gående og cyklende.

Der åbnes endnu mere op for strukturen for både at skabe tryghed, men også for at skabe forbindelse igennem området.

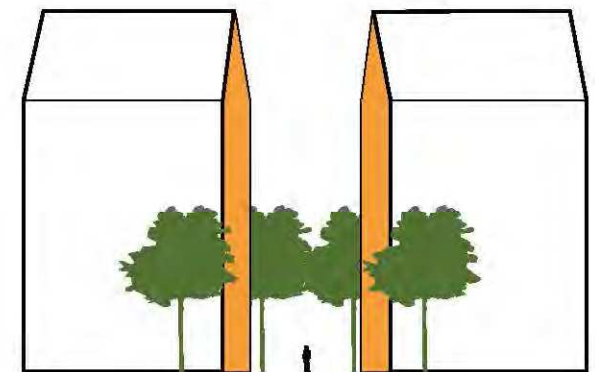
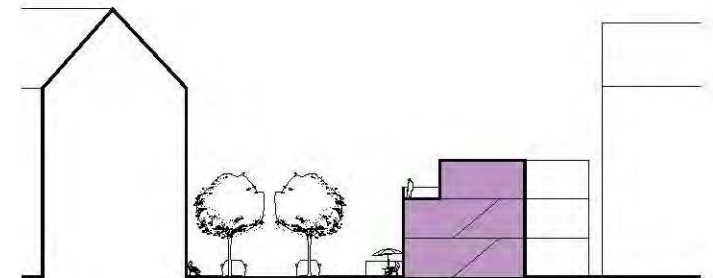


stue, 1. sal og 2. sal åbnes op



## scenarie 3/

I scenarie 3 fortættes der langs Vermundsgade med punkthuse og mod Rovsingsgade med tagboliger. Der laves tagboliger på GM bygningen. Sigsygade etableres med Københavns længste destiantionslegeplads. Der åbnes op mod Rovsingsgade, Haraldsgade og Vermundsgade med veje og stier for gående, cyklende og biler. Der åbnes helt op og skaber plads til en ny fortætning i bebyggelsen, som er i mere menneskelig skala.



fuld åbning i bebyggelse + fortætning

# åbningsstrategier/ scenarier



## grøn struktur /

Områdets eksisterende grønne strukturer bindes sammen med et nyt grønt forløb ned gennem Sigsyngsgade og Rovingsgade.





Røvsingsgade i dag



Fremtidige forhold på Rovsinggade

## overslag/reference

Økonomisk reference for forandringsplaner  
- Aldersrogade, er Ballerup Boulevard af Marianne Levinsen og Tegnestuen Vandkunsten. Omdannelsen af det 14.700 m<sup>2</sup> store vejrum, blev gennemført for omtrent 18 millioner til anlægsudgifter. Entreprisen blev delvist udført af Ballerup Kommunes egen anlægsafdeling. Dette svare til en m<sup>2</sup> pris på **1225 kr. pr. m<sup>2</sup>**

Samlet areal for Sigynsgade er ca. **11.500 m<sup>2</sup>** hvilket svarer til 14 millioner til anlægsudgiften.

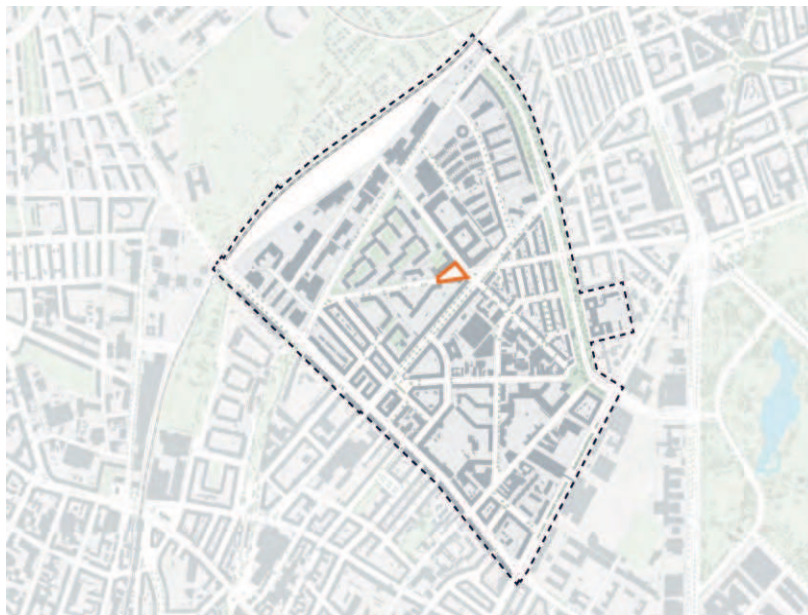
Overslag er eksklusiv pladser og legeredskaber.



Skovlunde bymidte er en fortætningsstrategi af Skovlundes fragmenterede stations og handelsområde fra et område med store parkeringspladser og uden sammenhængende byrum til en regular bymidte med koncentreret byliv. Omdannelsen af Ballerup Boulevard fra gennemfartsvej til bygade har været åbningstrækket for hele projektet- et radikalt skift i forstadens trafikkorridor til grøn bygade med en ny prioritering af byliv.

# Krakas Plads

Projektet Krakas Plads skal skabe en hverdagsplads midt i et kvarter der har meget få offentlige byrum. Pladsen skal være et grønt åndehul, hvor naboer mødes og hvor det er trygt at opholde sig. Pladsen skal have et generelt fysisk løft, da den i dag fremstår nedslidt og med funktioner, der ikke appellerer til beboerne i området.



## En grøn hverdagsplads

Pladsens beliggenhed hvor Den Grønne Trekant møder resten af kvarteret og dets beboere, samt større institutioner med mange medarbejdere, giver pladsen potentialet for et hverdagsmødested, for en bred brugergruppe. Pladsen kan blive en hverdagsplads, hvor uformelle møder opstår; hvor ansatte fra kvarteret drikker en kop kaffe, hvor forældre og børn gør hold på vej til og fra daginstitutionen og hvor man kan støde på sine naboer. Hverdagspladsen kan understøttes af etablering af uadvendte funktioner i den tidligere General Motors-bygning. Der er i dag et kunstprojekt under udvikling, der arbejder med inddragelse af beboerne i Den Grønne Trekant og de nærliggende ejer- og andelsforeninger og flytbare kunstinstallationer. Der er et potentiale i at arbejde videre med den læring, der er opnået med projektet ved inddragelse og afprøvning af flytbare installationer.

Pladsens fremtidige design skal udvikles i tæt samarbejde med lokalområdet. Der skal bygges videre på pladsen fungerende elementer, herunder en mulighed for at kombinere kunstneriske elementer med de eksisterende legeredskaber. Der er et ønske om at understøtte og markere de eksisterende træer på pladsen og en større variation af beplantning der øger biodiversiteten.

Der skal arbejdes med en mere tryghedsskabende belysning som understøtter pladsen fremtidige design og brug.

En velprogrammeret plads med funktioner der opfylder brugerens behov, vil gøre pladsen mere brugbar for kvarterets beboere og brugere. Funktionerne på pladsen vil skabe mere liv, hvilket vil skabe mere tryghed i kvarteret. Pladsen etableres med robuste materialer, der skaber et attraktivt lokalt torv, som vil have en høj holdbarhed og fremstå flot de næste mange år.

## Synergier

Aktivt byrum i Sigynsgade

## Tid

Gives der midler på Budget22 er tidsplanen:  
Projektering 2022-2023  
Anlæg 2023-2024

## Økonomi

ca. 10 mio. kr.

## Ejerskab

Københavns Kommune, herunder Områdefornyelse Aldersrogadekvarteret

## Skalering og scenarier

Projektområdeafgrænsning afhænger af hvordan den hænger sammen med udviklingen af Sigynsgade og sammenhæng med øvrige hjørner omkring Haraldsgade, samt

den mindre del af Krakas Plads, der ejes af den almene boligafdeling c

## Referencefotos



Storbyhaven Valby, eksempel på begrønning og ophold



Remiseparken Amager, eksempel på kunstnerisk legeelement



Tove Ditlevsens Plads Vesterbro, eksempel på legelementer og gadeforløb



# Krakas Plads

## Eksisterende forhold



### Eksisterende forhold

Kvarteret omkring Den Grønne Trekant er præget af at have mange store grå veje med meget lidt grønt og få offentlige rum. På hjørnet af Den Grønne Trekant blev Krakas Plads etableret i 2011 af det tidligere områdeløft Haraldsgadekvarteret. Sigyngsgade blev lukket mod Vermundsgade og vejarealet blev omdannet til en plads med boldbane og parkour, og med en gennemgående dobbeltrettet cykelsti. Mod nord grænser Krakas Plads op til General Motors gamle administrationsbygning, som i dag er del af det almene boligområde. Den nordlige del af pladsen, markeret af et græsareal, er ejet af boligforeningen Bo-vest, og på græsset findes røde gyngestativer, der ligesom parkourstativet er udført i samme arkitektoniske stil som inventaret på Sifs Plads. Langs græsset er der på asfalten malet et kunstværk, der blev til sammen med kvarterets beboere, men som i dag fremstår meget nedslidt.

Pladsen fremstår måske mest af alt som trafikdæmpning frem for et attraktivt aktivitetsområde og opleves hengemt bl.a., fordi ingen omkringliggende bygninger har aktive kantzoner ud mod pladsen.

### Udfordringer

*Krakas Plads er blevet kendt som et utrygt sted i kraft af, at en gruppe unge med tilknytning til bandemiljøet tager ophold på pladsen, især i aften- og nattetimerne. Pladsens funktioner er ikke vellykkede, og bruges meget lidt af kvarterets beboere, og pladsen er derfor ofte mennesketom. Pladsen fremstår nedslidt, og de brugte materialer har ikke en høj kvalitet.*

# Krible Krable i byrummet

Projektejer: Københavns Kommune

## Et anker i lokalområdet

Krible Krable er det lokale dagtilbud i Sigynsgade, som i marts 2021 rummer 71 børn i alderen 0-6 år. 32 af dem bor i Aldersrogade boligområde (45 %). I Krible Krable er der særligt fokus på pædagogik i en mangfoldig bydel. Ud over at være ramme for det pædagogiske arbejde er medarbejderne i mange tilfælde vigtige, når forældre skal have kontakt til andre offentlige tilbud som fx sundhedsplejersken. Derudover indgår dagtilbuddet i et tæt samarbejde med distriktskolen, Nørre Fælled Skole, om at sikre børnene en god overgang og en bred dannelse. Krible Krable er derfor en central aktør i kvarteret med god kontakt til børn og familier.

Krible Krable beskriver flere problemstillinger, som kan understøttes via forandringsplanen for Aldersrogade-kvarteret. Institutionen beskriver, at en stor del af børnene skal opmuntres til fysisk aktivitet, og har behov for en generel understøttelse af sunde vaner. Der relativt langt til byrum og parker, som tilbyder gode muligheder for fysisk aktivitet i hverdagen. De fortæller samtidig, at området kan være utrygt for børn, der leger på egen hånd uden for åbningstid. De kunne derfor ønske sig legeområder, hvor der var flere øjne på gaden.

I dag har Krible Krable til huse i en lav bygning på en lille kommunalt ejet matrikel ud mod Sigynsgade. Dagtilbuddet er afskåret fra sine omgivelser af massive hegn på alle sider, som først og fremmest danner en sikkerhedsmæssig afgrænsning af dagtilbuddet. Men hegnet skaber i sin nuværende form to udfordringer; børnene er afskåret til kontakten til kvarteret, og dagtilbuddet bidrager ikke til byliv og tryghed i byrummet ved at skabe øjne på gaden og synlig aktivitet.



Midt på Sigynsgade ligger den kommunale dagsinstitution "Krible Krable"



Krible Krables placering på Sigynsgade her markeret med gul

### **Sundhed, tryghed og fysisk aktivitet**

I forandringsplanen peges der på muligheden for at etablere et nyt, grønt og aktivt byrum i Sigynsgade (projekt nr. 3). Her er visionen at skabe nye og attraktive rammer for at mødes omkring leg og hygge for både områdets beboere og byens borgere i øvrigt. Det skal være et signatur-byrum for København, som man kender det fra Tårnlegepladsen, Nørrebroparken, Remiseparken og andre steder, hvor familier fra hele byen lægger vejen forbi, fordi stedet har en særlig atmosfære og faciliteter af høj kvalitet.

Midt i det nye byrum på Sigynsgade ligger Krible Krable. På baggrund af egne analyser og i dialog med Børne- og Ungdomsforvaltningen (BUF) peger forandringsplanen på, at vi ved at skabe en blødere og mere åben overgang mellem dagtilbuddet og byrummet, både kan give byen et indblik i livet omkring de legende børn, og børnene en mulighed for at observere livet i kvarteret. Dette skal naturligvis gøres med hensyntagen til børnenes sikkerhed. BUF har generelt fokus på at skabe gode rammer og betingelser for det gode børne- og ungeliv – ikke mindst i de udsatte områder. Lokalt efterspørger BUF flere konkrete funktioner, der kan give værdi til området: indbydende og trygge områder, der grænser op til institutionen, gode mødesteder for familierne til og fra institutionen og i weekenden og mulighed for attraktive opholdssteder som indbyder til fysisk aktivitet. Ved at åbne området og gøre det mere attraktivt vurderer BUF også, at det kan tiltrække flere ressourcestærke familier til institutionen.

Ved at indrette et aktivt og grønt nyt byrum i Sigynsgade med afsæt i nøgleordene leg, sundhed og tryghed, kan vi skabe oplagte muligheder for en sund og aktiv hverdag for børnene i Krible Krable. Her vil der være mulighed for at lege, træne motoriske evner og udfordre børnene fysiske formåen. Derudover vil byrummet tiltrække besøgende familier, som skaber flere øjne på gade og er med til at større tryghed i kvarteret.

### **Tid og økonomi**

Dette projekt indgår i projekt nr. 3 "Sigynsgade – et grønt og aktivt byrum" i forandringsplanen for Aldersrogade, hvor økonomien til bearbejdningen af overgangen mellem Krible Krable og byrummet er medtaget i dette forslag.



*Tårnlegepladsen i Fælledparken*



*Remiseparken Amager, eksempel på kunstnerisk legeelement*

## Hvorfor fokus på børns byrum, bevægelse og sundhed?

### Tryghed og Sundhed

Aldersrogade-kvarteret kæmper med utryghed og udfordringer med uroskabende adfærd i bestemte områder ved bebyggelsen. Denne oplevelse af utryghed kommer desuden til udtryk ved at beboere i udsatte boligområder oftere end i resten af København mener, at deres områder ikke er gode for børn at vokse op i og at de er utrygge ved at lade deres børn færdes i nabolaget. Samtidig peger en fraflytningsanalyse på at utryghed og kriminalitet er den mest udbredte enkeltstående årsag til at beboere i de udsatte områder ønsker at flytte væk fra området.

Vi ved også at beboerne i udsatte boligområder har en dårligere sundhedstilstand både ift. selvopfattet helbred og sundhedsvæsnets data for sundhedstilstand. Samme billede gør sig gældende for børn. Fx er dagtilbuddet Krible Krable bekymret for nogle af deres børns helbred bl.a. fordi de oplever at nogle børn bliver forpustede af blot at gå 1 km. Data fra BUF viser samtidig, at børnene fra distriktskolen for Aldersrogade, Nørre Fælled Skole, har en øget forekomst af overvægt i indskoling og mellemtrin sammenlignet med gennemsnittet for elever i hele København.

Alt dette peger på et vigtigt sammenspil mellem et nyt aktivt byrum i Sigynsgade og Krible Krable, hvor det er oplagt at skabe muligheder for en sund og aktiv hverdag for børnene i Krible Krable.

### Dagtilbud i sammenspil med nærmiljøet

I BUF er der opbakning til at styrke gode rammer og betingelser for børnelivet i udsatte områder, bl.a. med fokus på at styrke børnenes sundhed og motorik hos udsatte børn i dagtilbud. Og i det hele taget er der fokus på at styrke sammenhængskraften i det tætte lokale miljø, når der skal udvikles stærke tilbud til børn.

Med dette projekt er der en oplagt synergi mellem byrumsudvikling, forbedring af rammerne for beboerne og at tænke de lokale tilbud ind i nærområdet. Der er flere forhold, der gør, at BUF anser udvikling af nærmiljøet, som en vigtig del af udviklingen af deres dagtilbud. Et mere åbent, aktivt, indbydende og trygt nærområde kan skabe bedre bevægelses- og opholdsmuligheder for børnene, familierne og i sidste ende tiltrække flere ressourcestærke forældre til deres dagtilbud i udsatte boligområder. Attraktive og trygge opholdsarealer, der inviterer til fysisk aktivitet for børn og andre, kan også bruges i det matrikel-løse arbejde med unge i lokale fritidsklubber om sommeren.



Bo-Vitas afdeling Den Grønne Trekant er nærmest nabo til Krible Krable

### Om overvægt blandt børn og unge

Sundhedsplejens sundhedsundersøgelser i 0., 1., 5. og 8. klasse

- I 0. klasse er 18 % overvægtige (KK gns. 12 %)
- I 1. klasse er 27 % overvægtige (KK gns. 15 %)
- I 5. klasse er 30 % overvægtige (KK gns. 15 %)
- I 8. klasse er 15 % overvægtige (KK gns. 17 %)

# Nyt liv i historiske rammer - General Motors-bygningen

Projektejere: Bo-Vita og Københavns Kommune

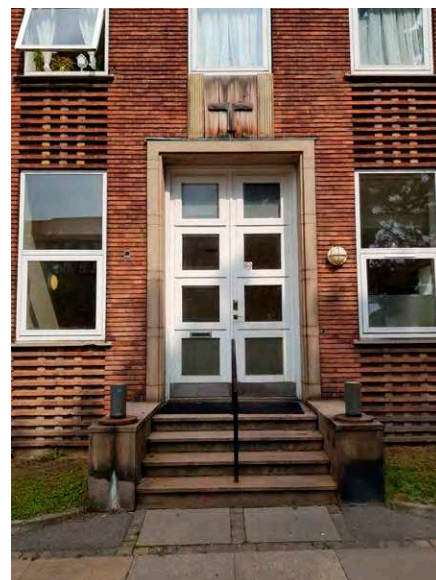


## Et sted, der byder velkommen

Den flotte gamle General Motors bygning ved Krakas Plads i Aldersrogade anvendes i dag til almene boliger ejet Bo-Vita. Bygningen skiller sig positivt ud fra de øvrige bygninger i kvarteret, og har en høj arkitektonisk værdi. Bygningen rummer et stort potentiale for mere udadvendte aktiviteter. Særligt placeringen ud til Krakas Plads gør stueetagen oplagt til nye anvendelser i kombination med udviklingen af Sigynsgade - et nyt aktivt og grønt byrum (projekt nr. 3 og 4 i forandringsplanen). Bygningen rummer kort sagt et potentiale til at skabe en ny identitet for kvarteret.

Bo-Vita og Københavns Kommune er enige om, at det vil være værdifuldt for området at tilføre udadvendte aktiviteter til stueetagen både for beboerne i Aldersrogade og for borgere i nærområdet. Det er vigtigt, at nye funktioner i General Motors-bygningen både henvender sig til beboerne i kvarteret, men også giver andre borgere en anledning til at besøge kvarteret.

General Motors-bygningens stueetage er ca. 1300 m<sup>2</sup> og rummer dermed mange muligheder for at skabe nye funktioner.



General Motors-bygningens hovedindgang



General Motors-bygningens placering på Sigynsgade her markeret med gul



Bygningen ligger ud til Krakas Plads

### Mulige nye funktioner General Motors-bygningens stueetage

Det skal indledningsvist bemærkes, at den endelige udformning af stueetagen afhænger af den kommende fysiske helhedsplan for Den Grønne Trekant. Ligesom der vil skulle flere undersøgelser til for at kunne tilvejebringe en mere præcis kortlægning af hvilke funktioner, der er mulige at etablere.

Nedenfor beskrives nogle muligheder, der kan bidrage til visionen.

### En flermandspraksis til praktiserende læger

Sundhedstilstanden i de udsatte boligområder er generelt dårligere end i det øvrige København. Københavns Kommune har derfor en politisk ambition om at løfte sundhedstilstanden i disse boligområder og skabe lighed i sundhed på tværs af byen bl.a. gennem god lægedækning. I udsatte boligområder er der ofte mangel på lægedækning, hvilket også gælder for Aldersrogade-kvarteret. De praktiserende læger og Københavns Kommune ønsker at etablere flere flermandspraksisser i København for at skabe rammerne om et bedre samarbejde mellem lægerne og bedre udnyttelse af fælles personale. General Motors-bygningen har de rette fysiske rammer til at kunne rumme netop det.

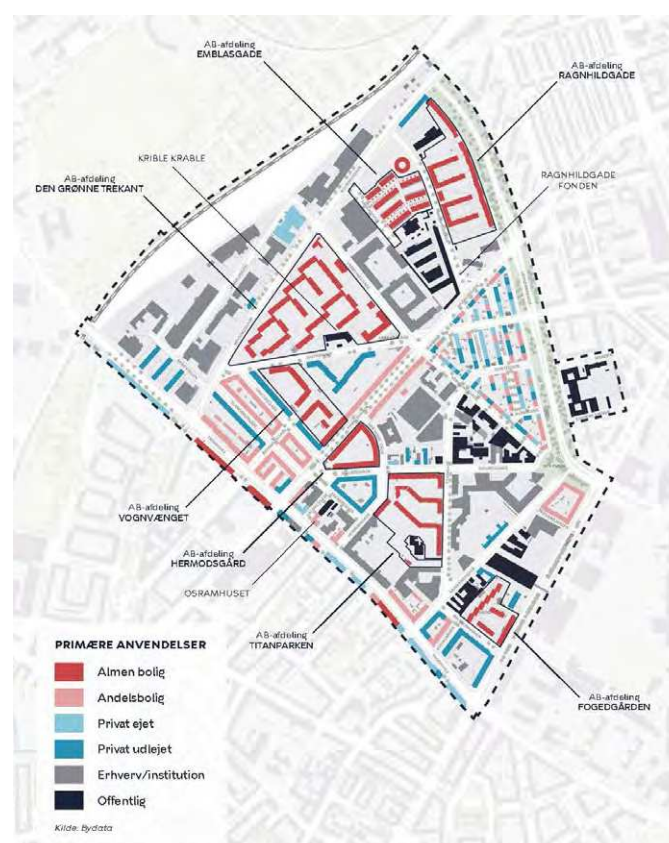
Derfor vil det være oplagt at placere en lægepraksis i Aldersrogade-kvarteret. En lægepraksis er samtidig en funktion, som genererer en jævn færdsel af mennesker, der er med til at skabe et mere aktivt byliv og flere øjne på gaden og derigennem tryk. Sundheds- og Omsorgsforvaltningen bakker op om at få etableret en flermandspraksis i Aldersrogade og vil bistå arbejdet ved at matche læger og boligorganisation sammen og afsøge blandt de praktiserende læger, om der er interesse for praksis i området.

### Samling af sundhedstilbud og socialindsatser under samme tag

Undersøgelser viser, at flere beboere i de udsatte boligområder end i resten af Københavns Kommune, har flere og komplekse fysiske helbredsmæssige udfordringer. Det taler for at øge tilgængeligheden lokalt til flere slags tilbud. I Aldersrogade vil en samling af flere sundheds- og socialtilbud i General Motors-bygningen kunne imødekomme dette. Derudover vil det give sundhedspersonalet mulighed for at skabe et stærkt fagligt fællesskab. Varierede sundhedsindsatser i moderne rammer kan tiltrække borgere fra et større opland og give anledning til flere besøgende i kvarteret. I tilknytning til lægepraksis kunne det konkret være udvalgte kommunale tilbud som beskrives i det følgende.



Krakas Plads



Aldersrogadekvarteret er sammensat af mange forskellige bygnings- og boligtyper

### Sundhedsplejen

Sundhedsplejen er til stede i hver bydel i København, og de ser en klar fordel i at være tilknyttet et udsat boligområde, hvor der kan opnås en tæt kontakt til områdets småbørnsfamilier. Konkret har Sundhedsplejen interesse i at placere sit Åbent hus og Legestuefunktion på Nørrebro i Aldersrogade-kvarteret, da disse funktioner snart vil mangle lokaler. Sundhedsplejen dækker hele området Ydre Nørrebro og vil derfor også modtage besøgende udefra ind i området.

### Socialrådgiver

I Tingbjerg har det vist sig at være en fordel for både lægerne og borgerne at knytte en socialrådgiver til den lokale lægepraksis. Lægerne kan henvise direkte til socialrådgiveren, hvis lægen fornemmer, at borgeren/patienten har et socialt problem. Socialforvaltningen får herigennem kontakt til mange borgere, som normalt ikke ville opsøge det sociale system, og lægerne får mulighed for at henvise borgere, som har brug for mere end et lægebesøg.

### KP-uddannelsespladser

I umiddelbar nærhed af Aldersrogade ligger Københavns Professionshøjskole (KP), som planlægger at udvide deres uddannelsescampus som bl.a. vil bestå af sygeplejerske-, socialrådgiver- og pædagoguddannelsen. Uddannelsespladser til studerende kunne tænkes ind i de funktioner, der vælges for stueetagen.

### Åbent og aktivt centrum for hele kvarteret

En ny aktiv stueetage i General Motors-bygningen vil i kombination med Krakas Plads – et nyt hverdagsmødested og udvikling af Sigynsgade – et nyt aktivt og grønt byrum (projekt nr. 3 og 4 i forandringsplanen) have et stort potentiale for at blive et centrum for liv og aktivitet i kvarteret. Dette kunne yderligere understreges ved at skabe nye mødesteder:

### Café

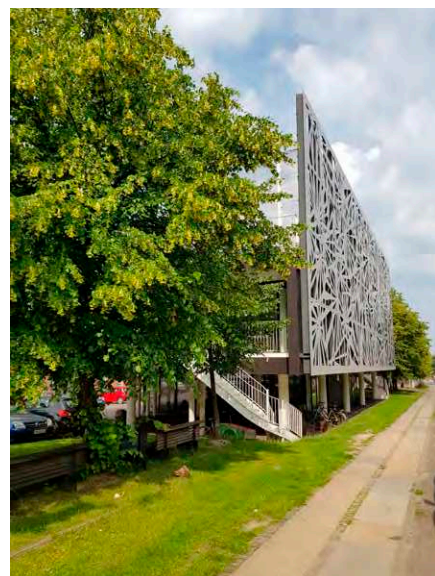
Besøgende i det nye Sigynsgade kunne holde en pause fra legen i en stemningsfyldt café evt. med udendørsservering på Krakas Plads. Caféen kunne både være drevet konventionelt eller som socialøkonomisk virksomhed.

### Beboeraktiviteter

I forbindelse med den fysiske helhedsplan, der er under forberedelse for Den Grønne Trekant, er det relevant at overveje placeringen af de udadvendte beboeraktiviteter. De er i dag placeret i beboerhuset i Vermundsgade. I den nye helhedsplan undersøges det, om der kan fortættes med nye boliger i området, og her kan beboerhuset ligge i vejen for en optimal udnyttelse af arealerne. Derfor kunne man overveje at samle beboeraktiviteter i General Motors-bygningen og dermed bidrage yderligere til et socialt knudepunkt i området.



*Københavns Professionshøjskole*



*Eksisterende beboerhus i Den Grønne Trekant*

## Hvorfor fokus på aktivt byliv og sundheds-tilbud?

### Sundhed lige ved hånden

I Aldersrogade-kvarteret har beboerne, som i andre udsatte boligområder i København, generelt en dårligere sundhedstilstand end den gennemsnitlige Københavner både ift. selvopfattet helbred og sundhedsvæsnets data for sundhedstilstand. Imidlertid viser undersøgelser, at beboere i udsatte boligområder ikke gør mere brug af sundhedstilbud end resten af Københavnerne, selvom de er mere syge. Det indikerer, at der er et underforbrug af sundhedsvæsnets ydelser i områder som Aldersrogade, og derfor er et potentiale for at styrke sundhedsindsatsen i områderne. Derudover er der en større andel beboere i udsatte boligområder, der føler sig begrænsede af deres fysiske og følelsesmæssige helbred end resten af Københavns borgere. Samme billede gør sig gældende for børnene. Fx er det lokale dagtilbud i Aldersrogade-kvarteret, Krible Krable, bekymret for nogle af deres børns helbred bl.a. fordi de oplever at nogle børn bliver forpustede af blot at gå 1 km. Data fra BUF viser også, at børnene fra distriktskolen for Aldersrogade, Nørre Fælled Skole, har en øget forekomst af overvægt i indskoling og mellemtrin sammenlignet med gennemsnittet for elever i hele København. Det er derfor helt centralt, at sundhedstilbudene i disse områder er let tilgængelige og synlige for nærområdet, så valget om at opsøge hjælp gøres så nemt som muligt for beboerne.



Daginstitutionen Krible Krable på Sigynsgade

### Høje politiske ambitioner om sundhed for udsatte borgere

Københavns Kommune har en politisk målsætning om at løfte sundheden blandt borgere i udsatte boligområder. I budgetaftalen 2020 var der enighed om fokus på indsatser for at løfte sundheden blandt beboerne i de udsatte boligområder i samarbejde med boligselskaber og øvrige interessenter. Der var enighed om, at Sundheds- og Omsorgsforvaltningen i samarbejde med Økonomiforvaltningen og evt. øvrige relevante forvaltninger skal udvikle forslag til sådanne indsatser. Det må ikke være et dårligt helbred og mistrivsel, der spænder ben for, at man kan tage aktivt del i samfundet. Det betyder, at Københavns Kommune målrettet vil sikre støtte til dem, som allerede er ramt af sygdom, så de bedste forudsætninger for at leve sundt og godt skabes i fællesskab i de udsatte områder, og for at borgere uden for arbejdsmarkedet kan komme i job eller uddannelse. Københavns Kommune vokser med 5.000-10.000 nye borgere om året. I denne hastige vækst er målet at der skal være en lægepraksis i hvert udsat boligområde.



Remiseparken Amager, eksempel på kunstnerisk legeelement

Det spiller en væsentlig rolle, at der er en højere belastningsgrad i udsatte boligområder grundet mere komplekse og tidskrævende fysiske problemstillinger og kulturelle forhold. Derfor kan det være vanskeligt at tiltrække praktiserende læger til de udsatte områder. Det er derfor afgørende at der lægges en særlig indsats i at facilitere samarbejdet med mulige kommende lejere i en ny lægepraksis, for at sikre realiseringen. Derfor vil Københavns Kommune understøtte etableringen af en ny lægepraksis i Aldersrogade-kvarteret og bakker op om at undersøge muligheden for at placere evt. andre sundhedstilbud.



## Om bygningen og udlejning

### Vurdering af bygningsegnethed

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer ud fra en meget indledende analyse, at bygningen er egnet til at huse en lægepraksis. Nedenfor ses en skitse over stueetagen med et eksempel på opdeling i tre store lejemål. I alle tre lejemål er der gode tilgængelighedsmuligheder med både trappeopgange og elevatorer, som gør lokalerne handicappede. Skitsen viser også, med den røde stiplede linje, de gode muligheder for at placere adskillige rum på 15 m<sup>2</sup> i hvert lejemål. Dermed kan bygningen nemt rumme en flermandslægepraksis, som kræver omkring 400-500 m<sup>2</sup>. Her vil der være plads til 3-5 læger samt uddannelseslæger, sygeplejersker, laboratorie mv. Toiletfaciliteter og andet behov for vandforbrug kan uproblematisk placeres i lejemålene, da der flere steder er de rette installationer med rørledninger mv. markeret med en mørkeblå firkant. Det er altså ikke nødvendigt at installere rørledninger og elevatorer i GM-bygningen, som normalt er meget omkostningsfulde faciliteter ifm. ombygning.

De tekniske forhold er dog endnu ikke grundigt belyst, og vil være en del af den kommende proces, hvis der vælges at gå videre med projektet.

### Udlejning af lokaler til praktiserende læger

Praktiserende læger i udsatte boligområder har en tungere gruppe af borgere med mere komplekse fysiske og sociale problemstillinger samt udfordringer med sprog mv. end det øvrige København. Det betyder, at lægerne bruger mere tid på hver enkelt borger end i ressourcestærke områder, og har derfor ikke så stor mulighed for indtjening, da indtjeningen opgøres per konsultation. I forbindelse med ombygning og udlejning af lokaler til praktiserende læger, er det derfor vigtigt at have huslejen for øje. Erfaringen viser, at det er en meget central faktor, hvis lokalerne skal være attraktive på markedet.

### Tid og økonomi

Lokalerne vil fortsat være ejet og drevet af Bo-Vita nu som erhvervslokaler. Ved denne model lejer de fremtidige lejere sig ind hos Bo-Vita. Bo-Vita og de fremtidige lejere forhandler direkte om forhold som f.eks. husleje, kontraktlængde samt eventuelle ombygningsomkostninger. Hvis det viser sig nødvendigt at understøtte den fysiske etablering fra kommunens side, vil dette eventuelt blive bragt op i kommende budgetforhandlinger i regi af forandringsplanen.

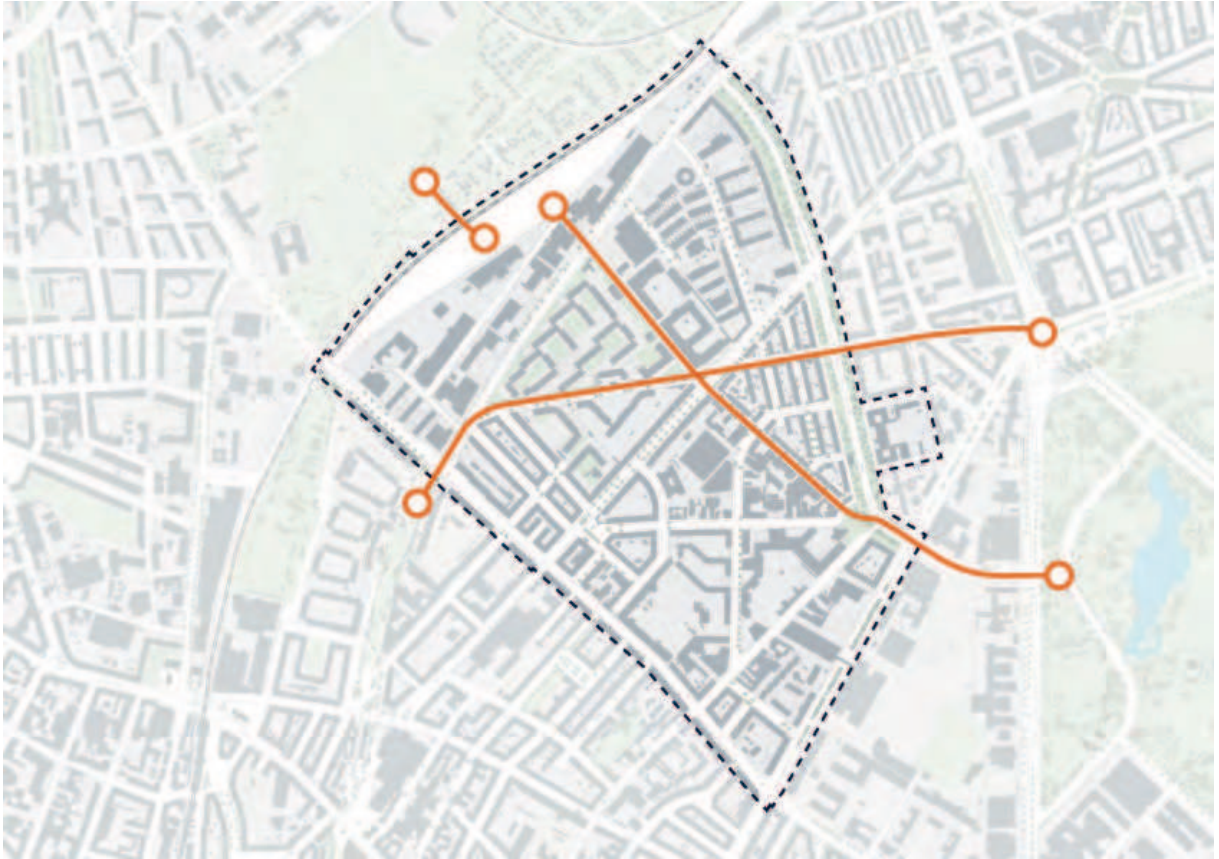


*Bygningen er bevaringsværdig, hvilket der skal tages hensyn til i en kommende ombygning.*



*Luftfoto fra 1950'erne, hvor der stadig var aktivitet i General Motors' produktionshaller.  
Foto: Københavns Stadsarkiv*

# Forundersøgelse - Grønne forbindelser på langs og på tværs



Projektet skal undersøge potentialerne ved at styrke forbindelsen til resten af byen, og skabe mere blød trafik til, fra og igennem kvarteret. Kvarteret har generelt langt til grønne områder og har meget store grå flader, og det skal undersøges hvordan man bedst kobler de store grønne områder, Lersøparken og Fælledparken sammen med kvarteret.

## Bedre adgang til grønne områder

Styrkede forbindelser på langs og på tværs af kvarteret giver beboerne bedre adgang til den omkringliggende by, herunder store grønne områder som Lersøparken og Fælledparken. Samtidig bidrager grønne forbindelser til et København, der har en større sammen-

hæng på tværs af byen. En øget blød trafik igennem området giver flere mennesker i bybilledet, der øger trygheden.

Flere grønne forbindelser for bløde trafikanter gennem området vil skabe en bedre sammenhæng til resten af København, og kvarteret vil i højere grad opfattes som integreret i byen. Forbindelserne vil skabe bedre tilgængelighed til omkringliggende grønne områder for kvarterets beboere. Forbindelserne vil skabe et større flow af blød trafik igennem kvarteret og vil øge trygheden i området. Forbindelserne vil udskifte hårde, grå flader og asfalt med beplantning, og skabe en mere grøn og attraktivt kvarter.

## Synergier

Kan evt. kobles til forundersøgelse - fra "Lersøparken til Bispebjerg Kirkegård ved Bispebjerg Torv" Byudviklingsplan og koordinering med kommende kommuneplan i Økonomiforvaltningen. Forbindelserne kan have en indflydelse på fremtidig udformning af byrum i Sigynsgade og Krakas Plads. Klimatilpasningsprojekterne i Lersøparken

og syd for S-togslinjen.

## Tid

Forudsat at der bevilges budgetmidler på Budget2022, vil Forundersøgelse udarbejdes i 2022, som indspil til Budget24 og frem.

## Økonomi

- 1: Fra Superkilen til Vibehus Runddel - 1,2 mio. kr
- 2: Lersøparken til Fælledparken - 1,2 mio. kr.
- 3: Over/under S-togslinjen - 0,825 mio. kr.

## Ejerskab

KK, dialog med Banedanmark og DSB

## Skalering og scenarier

De beskrevne grønne forbindelser undersøges, og kan være internt afhængige af hinanden og andre projekter i forandringsplanerne. Fx er der flere snitflader mellem projektet på Sigynsgade og Krakas Plads, som skal koordineres. Forbindelserne kan prioriteres som led i udarbejdelsen af forundersøgelsen.

# Forundersøgelse - Grønne forbindelser på langs og på tværs



## Eksisterende forhold

Kvarteret omkring Den Grønne Trekant er karakteriseret ved at være inddæmmet af store trafikåre. Mod sydvest løber Tagensvej og mod sydøst Jagtvej, der begge har store trafikmængder med mange tusinde køretøjer i døgnet. Mod nordvest afgrænses kvarteret af S-togslinjen. Kvarteret opleves isoleret fra resten af byen, og underbygges ved at vejene internt i området ender blindt og der ikke er noget gennemkørende trafik. De overdimensionerede og nedslidte veje dominerer kvarteret, der også har meget få grønne områder.

## Udfordringer

I kvarteret er der få mennesker på gaden og ganske lidt gennemkørende trafik, og kun enkelte velfungerende offentlige byrum, hvilket skaber et mennesketomt kvarter, der opleves utrygt.

Trods geografisk nærhed til Lersøparken, har beboerne i Den Grønne Trekant langt til grønne områder. S-togslinjen skaber en barriere og hindrer tilgængelighed til området, og hvis man skal til Lersøparken skal man omkring Bispebjerg Station.

# Forundersøgelse - Grønne forbindelser på langs og på tværs



## 1: Fra Superkilen til Vibehus Runddel

Det skal undersøges, hvordan der skabes en grøn forbindelse for bløde trafikanter fra Superkilen til Vibehus Runddel. Forbindelsen indebærer bedre krydsningsmulighed ved Tagensvej hvor Superkilen ender, ad Rovsinggade til Sigynsgade og bedre krydsning af Haraldsgade og videre ad Aldersrogade til Vibehus Runddel.

Den grønne forbindelse vil skabe en direkte rute for cyklister der skal fra Østerbro til Nordvest, der kan køre af en tryk og grøn forbindelse frem for ad store trafikårer som Tagensvej og Jagtvej. Den grønne forbindelse der vil løbe langs Den Grønne Trekant, vil skabe en god og tryk forbindelse til resten af byen for kvarterets beboere, og gøre cykling mere tilgængeligt som transportform. Den øgede trafik af bløde trafikanter igennem kvarteret vil skabe mere tryk, og bedre integrering af bydelen.

Det skal undersøges, hvordan denne forbindelse spiller ind i kommunens planer for grønne cykelruter, og hvilke trafikale udfordringer og løsninger, der findes på strækningen, samt hvordan forbindelsen kobler sig på krydset ved Vibehus Runddel og videre gennem Fælledparken eller Jagtvej.



## 2: Fra Vingelodden til Fælledparken

Det skal undersøges hvordan der kan skabes en forbindelse der styrker cykelforholdene fra Lersøparken til Fælledparken. Forbindelsen løber fra Vingelodden ad Vermundsgade, gennem Sifs Plads og videre ad Universitetsparken, til Fælledparken og skal skabe en tryk og grøn forbindelse på tværs af kvarteret.

Forbindelsen skal styrke tilgængeligheden for områdets beboere til Fælledparken og Lersøparken, samt understøtte forbindelsen mellem Bispebjerg Hospital, Rigshospitalet og Københavns Universitet Panum.

Det skal undersøges, hvordan det er muligt at etablere forbedrede cykelforhold, såsom cykelsti og trafiksikre kryds, samt hvordan strækningen kan blive mere grøn. Det skal yderligere undersøges hvilke indvirkninger, det vil have for trafikflow og antal parkeringspladser i kvarteret.



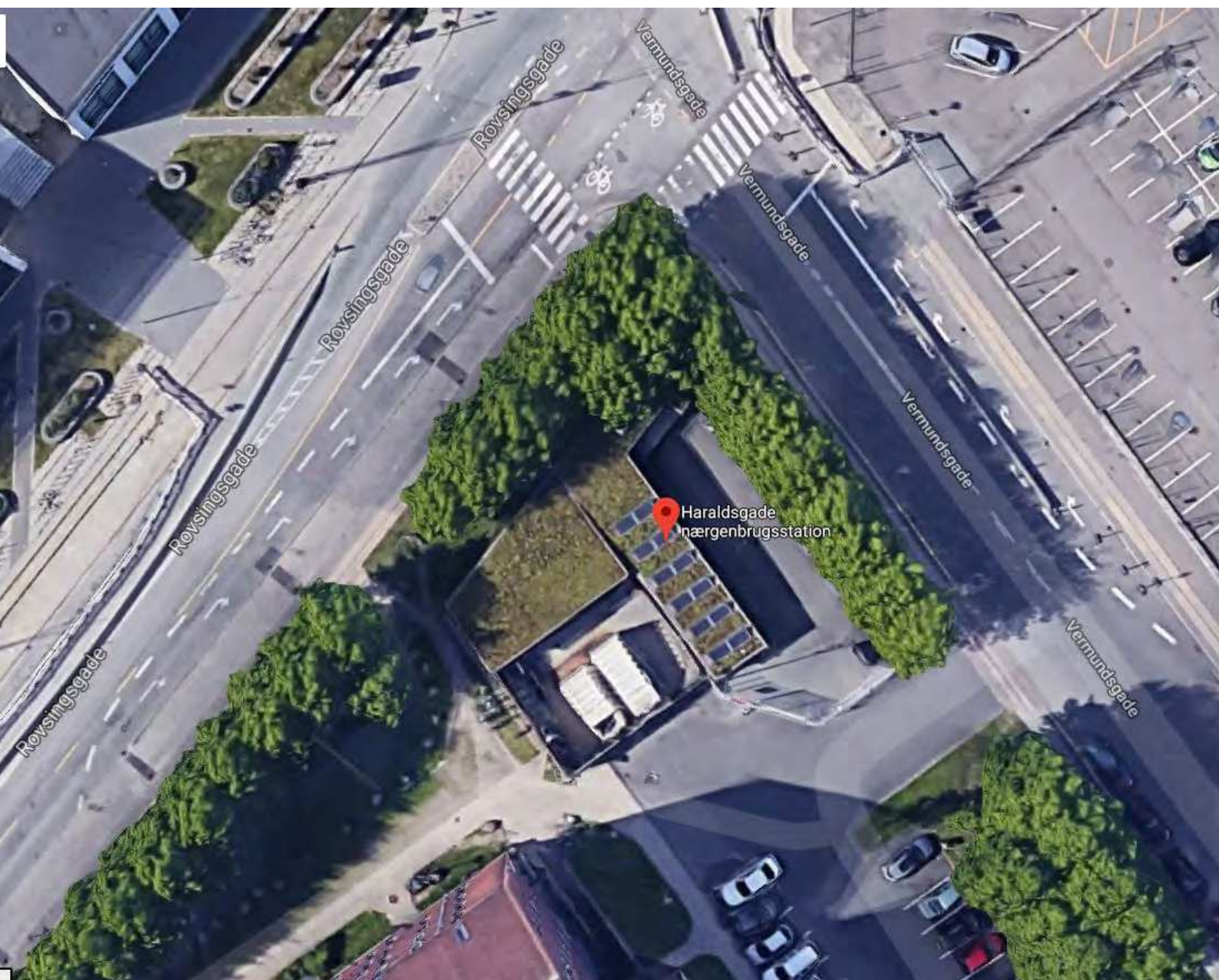
## 3: Over/under togbanen fra Lersøparken til Rovsinggade

Det skal undersøges hvordan man kan etablere en forbindelse på tværs af S-togslinjen. Forbindelsen skal krydse baneterrænet mellem Rovsinggade og S-togslinjen, og videre over den eksisterende S-togslinje, forventeligt som en broforbindelse over til Lersøparken. Forbindelsen vil gøre Lersøparken tilgængelig for kvarterets beboere, og øge nærheden til grønne områder. Forbindelsen vil ligeledes skabe en direkte rute for bløde trafikanter mellem Bispebjerg Hospital, Rigshospitalet og Københavns Universitet Panum, der har tætte samarbejder. Forbindelsen kobler til den grønne cykelrute "Nørrebro-ruten" der løber igennem Lersøparken.

Det skal undersøges om en løsning over eller under S-togslinjen er mest rentabelt, eller om S-togslinjen kan sænkes på en del af strækningen, så den er lettere at passere. Det skal også undersøges hvorvidt en evt. tunnel under banen evt. kan kombineres med klimatilpasningsprojekter på begge sider af S-togslinjen.

# Nærgenbrugsstationen Haraldgade

Optimering 2022



## Genbrug er guld

Den nuværende nærgenbrugsstation i Vermundsgade (kaldet Haraldsgade nærgenbrugsstation) videreudvikles til et aktivt knudepunkt i bydelen, hvor borgerne både kan sortere deres affald og mødes om up-cycling- og bytteaktiviteter i indrettede faciliteter. Med sin placering på hjørnet af Vermundsgade og Rovsingsgade rummer stedet potentialer for et mere udadvendt tilbud, som på sigt kan være til glæde for både nye og nuværende beboere i kvarteret – også for det nye byudviklingsområde langs banen.

Et af målene i Københavns Kommunes ressource- og affaldsplan, Cirkulær København, er en 3-dobling af genbrug. For at nå dette mål har nær- og genbrugsstationerne en særlig rolle i at inddrage københavnere i bedre affaldssortering og hvordan flere ting genbruges. I den nuværende planperiode (2019-2024) er der derfor afsat midler til at optimere de eksisterende nærgenbrugsstationer – herunder Haraldsgade. Københavns Kommune udviklede i 2019 en vision for, hvordan fremtidens nær- og genbrugsstationer skal se ud, og hvor en af pointerne er, at de skal opgraderes som ressource-centre. På et ressource-center tænkes affald som en ressource og giver borgerne mulighed for at genbruge, reparere, upcycling samtidig med at involvere dem i resourcedagsordenen. Ressource

har her en dobbeltbetydning og skal også forstås som at nærgenbrugsstationen er et sted, der bidrager til lokalområdet. Dette både i form af forskelligartede aktiviteter henvendt flere forskellige målgrupper og derved skabe en involvering af lokale beboere. Involvering kan også ske gennem frivillighed eller jobskabelse både i form af unge i fritidsjob eller andre typer af beskæftigelse som flexjob.

En undersøgelse af de nuværende nærgenbrugsstationer fra februar 2020 viser, at omkring 70% af de besøgende kommer for at bytte. Dvs. at aflevere ting til genbrug eller tage gode ting. Den viser også at borgere gerne gå op mod en kilometer for at bruge en nærgenbrugsstation. Det betyder at der er et særligt potentiale for også at tiltrække borgere udefra. Særligt for Haraldsgade var undersøgelsens anbefalinger, at åbne pladsen mere op, og gøre den synlig og tilgængeligt også udenfor åbningstid. Ligeledes ville der være et stort potentiale i at tilbyde flere genbrugsaktiviteter og involvere lokalområdet og frivillige heri.

Som opstart på optimeringen i 2022 igangsættes en lokal beboerinddragelsesproces, med formål at konkretisere, hvad der kan være af lokale behov bl.a. i forhold til genbrug, affaldssortering og aktiviteter. Med det som udgangspunkt udvikles





nærgenbrugsstationen i samarbejde med lokale relevante aktører. På nuværende tidspunkt er det planlagt både at igangsætte og gennemførte indsatsen i 2022.

## Nyt samlingssted i bydelen

En optimering skal eksempelvis bestå af en opgradering af de fysiske rammer herunder sorterings- og byttefaciliteter, men også rummene omkring, så nærgenbrugsstationen bedre integreres i lokalmiljøet og fremstår synligt og tilgængelig. Det er med til at give bydelen en identitet som et sted, der er langt fremme på den grønne dagsorden. Der kan bl.a. etableres nye faciliteter, som gør det muligt for borgere i området at arbejde med at skabe produkter af up-cycledede materialer, bruge værkstedsfaciliteter til at reparere cyklen eller male den nye kommode.

Nogle af de igangværende optimeringer fokuserer også på at skabe et lokalt mødested og samlingssted i bydelen. Eksempelvis åbner et nyt reparationsværksted henvendt borger på nærgenbrugsstationen i Nordhavn med formålet at etbalere et interessefællesskab omkring reparation.

På Gartnergade er de fysiske rammer for byttefaciliteterne blevet 3-doblet, og der er bl.a. etableret et lokal byttebibliotek med lokale frivillige herunder en pensioneret kongeligbibliotek bibliotekar. Det betyder der særligt kommer borgere med interesse for bøger på denne nærgenbrugsstation. Tidligere har der været et hegn omkring nærgenbrugsstationen, som lukkede af og fremstod uvelkommende. Det er nu er udskiftet med en grøn væg med bænke langs, så nærgenbrugsstationen derved åbner sig op og bidrager visuelt til byens rum.

Ved Møllegade ligger nærgenbrugssta-

tionen som en del af et byrum med en bemandede legeplads – Byoasen. Her samarbejder legepladsens personale og genbrugsvejlederen om forskellige aktiviteter henvendt børn og børnefamilier, og som derfor bidrage til en aktiv plads i byen.

Særlig for de nærgenbrugsstationer der ligger som del af almene boliger som i Hørgården og Tingbjerg er der tætte samarbejder med bl.a. boligsociale helhedsplaner omkring aktiviteter for børn og unge og jobskabelse for lokale unge. I Hørgården indtænkes nærgenbrugsstationen også ind et større strategisk projekt i forhold til et stort infrastrukturprojekt (finansieret af anlægsskatten) der skal gennemføres, og dermed skal være en aktiv del af en grøn bevægelses- og aktivitets bånd.

En kommende nærgenbrugsstation i Remiseparken har særlig fokus på lokale genbrugsprojekter og iværksættere, og som en del af stedet vil lokale mindre iværksættere

og socialøkonomiske virksomheder, der arbejder med forskellige aspekter af genbrug og affald, være med til at forme stedet og aktiviteterne der.

Der er derfor stort potentiale for at en optimeret nærgenbrugsstation i Haraldsgade kan blive et nyt samlingssted i bydelen, hvor både lokale beboere, beboere i lokalområdet og forskellige foreninger, iværksættere og organisationer kan tage del i udviklingen og bidrage til et nyt samlingssted i bydelen.

Et tæt samarbejde med den kommende områdefornyelse er oplagt til at hjælpe med inddragelse af beboere, samt samarbejde omkring hvordan en frivillighedsindsats lokalt kunne fungere. Der er gode erfaringer med disse samarbejder også er med til at igangsætte og understøtte andre lokale initiativer med fokus på bæredygtighed, iværksætteri og projektskabelse lokalt - til gavn for lokale beboere.



Nærgenbrugsstationen i Nordhavn, del af P-hus og Lüders Konditæg, tegnet af Lendager Arkitekter



# Genbrug og bæredygtighed - del af bebyggelsen

I andre bydele er nærgenbrugsstationen placeret som en del af en ny eller eksisterende bebyggelse. Hvis der er i fremtiden, skal fortættes i området, er det oplagt at integrere en nærgenbrugsstation, som del af en ny bebyggelse. Her kan programmet for en nærgenbrugsstation skabe liv i gadeplan med sine udadvendte genbrugsaktiviteter, samt bidrage med historien om genbrug og bæredygtighed i området i sin materialitet og arkitektur.

## Tid og økonomi

Nærgenbrugsstationen udgør en samlet investering på min. 0.5 mio. kr.

Økonomien er fordelt på en optimering af de fysiske rammer, fokus på bedre skiltning og synliggørelse af nærgenbrugsstationen, også så den gøres mere tilgængelig for området omkring. Ligeledes ligger der afvikling af løbende aktiviteter omkring genbrug, reparation og upcycling.

Derudover er der midler til en lokal ressourcemedarbejder, lommepengejobbere samt en frivillighedsindsats, der ligger på tværs af de 3 nærgenbrugsstationer på Nørrebro.

Der er også fokus på at skabe en bedre formidling og kommunikation med bl.a. en indsats på online kommunikation (SoMe) på tværs af alle de 7 nuværende og de 6 kommende nærgenbrugsstationer. Det betyder der bliver en synergi omkring genbrugsaktiviteter og besøg på tværs af byen.

### Oversigt tidsplan og tiltag:

