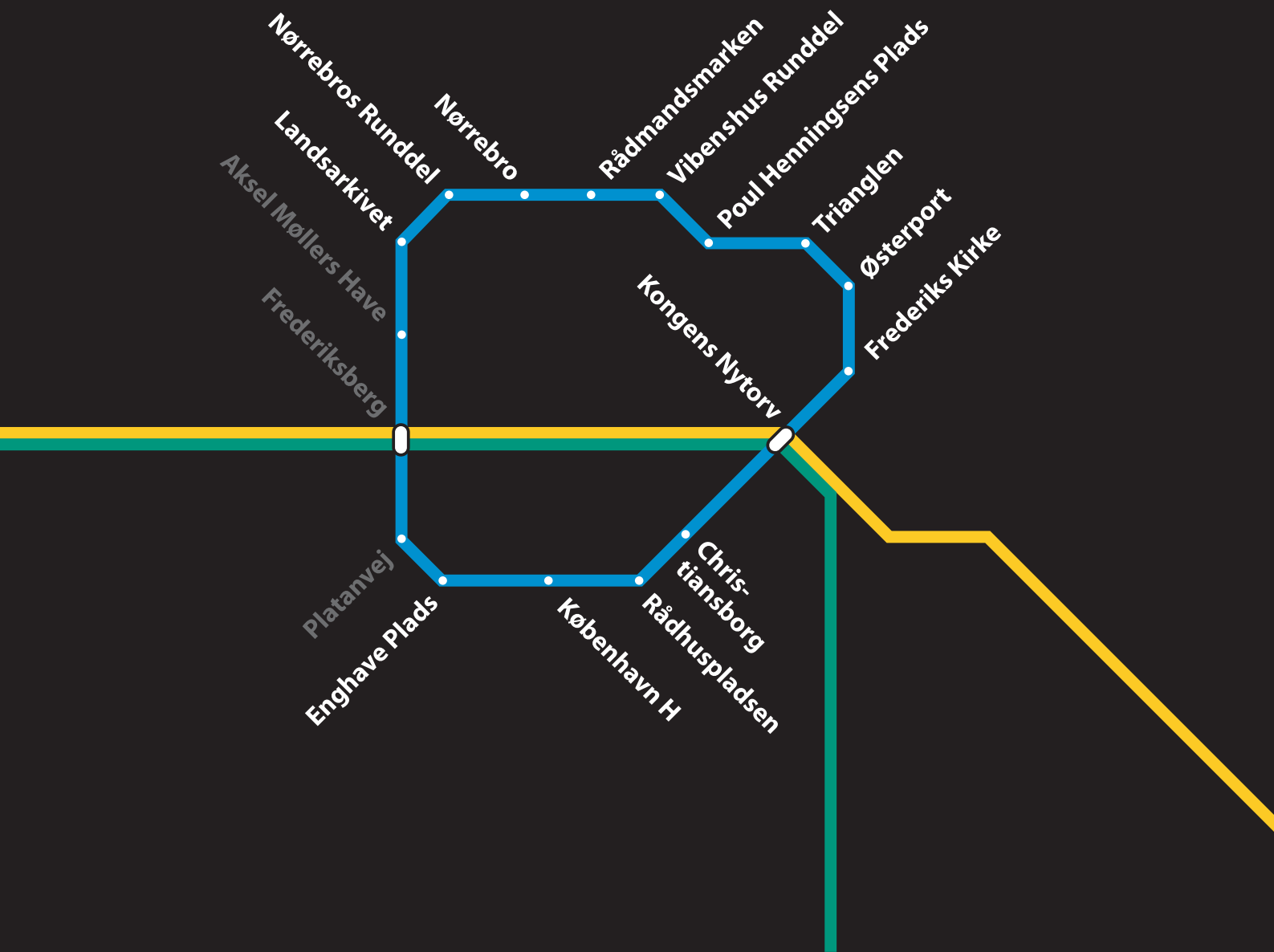
FORSLAG TIL BYRUMSPROGRAMMER - DECEMBER 2007



INDHOLD

Introduktion	side 3
København H	side 4
Rådhuspladsen	side 6
Christiansborg	side 8
Kongens Nytorv	side 10
Frederiks Kirke	side 12
Østerport	side 14
Trianglen	side 16
Poul Henningsens Plads	side 18
Vibenshus Runddel	side 20
Rådmandsmarken	side 22
Nørrebro	side 24
Nørrebros Runddel	side 26
Landsarkivet	side 28
Enghave Plads	side 30

Denne mappe indeholder 14 forslag til programmering af de byrum i København, hvor der planlægges etableret metrostationer i forbindelse med Cityringen. Disse byrumsprogrammer skal sikre:

- at byrum omkring de nye stationer udformes ud fra et helhedssyn

- at hvert enkelt byrum udformes i overensstemmelse med den lokale identitet

- at stationsforpladserne udformes optimalt i forhold til tilgængelighed, byliv og byrummets æstetiske udtryk

- at byrumshandlingsplanens sigte understøttes

- at styrke København som en unik europæisk metropol med stærk byidentitet og med plads til at udvikle sig aktivt og mangfoldigt

Byrumsprogrammerne fastlægger hvilke funktioner og krav som udformningen af de fremtidige stationsforpladser skal opfylde. Samtidig redegør de for, hvorledes stationsforpladser og byrum disponeres.

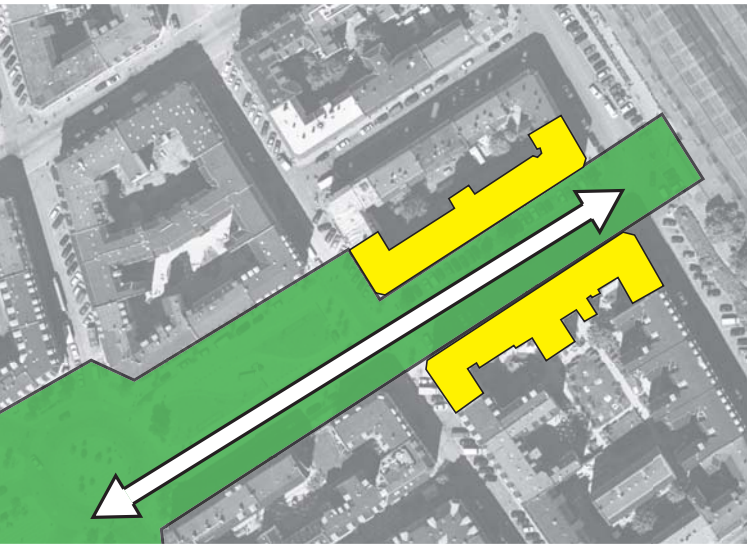
Cykelparkering
Der har været et særligt stort fokus på problemstillingerne omkring cykler ved metrostationerne. På baggrund af erfaringerne ved de eksisterende metrostationer, er der i dialog med Metroselskabet, Niras og Teknik- og Miljøforvaltningen, fastlagt et niveau for antal p-pladser der bør etableres ved de nye metrostationer. I de tilfælde hvor det er vanskeligt at indpasse det antal cykelparkeringspladser der vurderes at være behov for, må der gøres en særlig indsats. Der kan her være tale om mere tekniske løsninger, cykelparkering i 2 etager eller om at der må laves særlige løsninger i omkringliggende huse, kældre og på ude-arealer.

Trafik og parkering
Disse afsnit beskriver problemstillinger på de lokaliteter, hvor stationsplaceringen kan forventes at medføre trafikale konsekvenser.

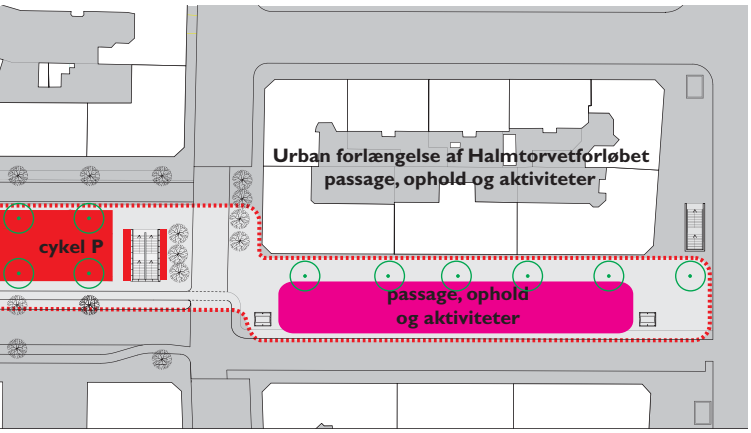
Byrumsprogrammer
Hver station behandles på et dobbeltopslag:
1.
Vises konceptdiagram og introduktionstekst samt yderligere illustrationer.
2.
Gives et hurtigt overblik ved hjælp af et luftfoto med stationsdiagram og et plandiagram.

Plandiagrammet er hovedtegningen for hvert byrum. Diagrammet er ikke udtryk for et design, men viser en disponering af byrummet og intentioner af diagrammatisk karakter.

Mappen begynder med København H. og tager stationerne mod uret og slutter af med Enghave plads.
Der er ikke en samlet konklusion eller afslutning, men 14 individuelle forslag til programmering for de fremtidige metroforpladser og byrum.



Forlængelse af Halmtorvforløbet og cykelruteforbindelse til Carlsberg.



Zoner for passage, ophold og aktiviteter.

Stemning og karakterer fra Halmtorvet og Stampesgade.

KØBENHAVN H

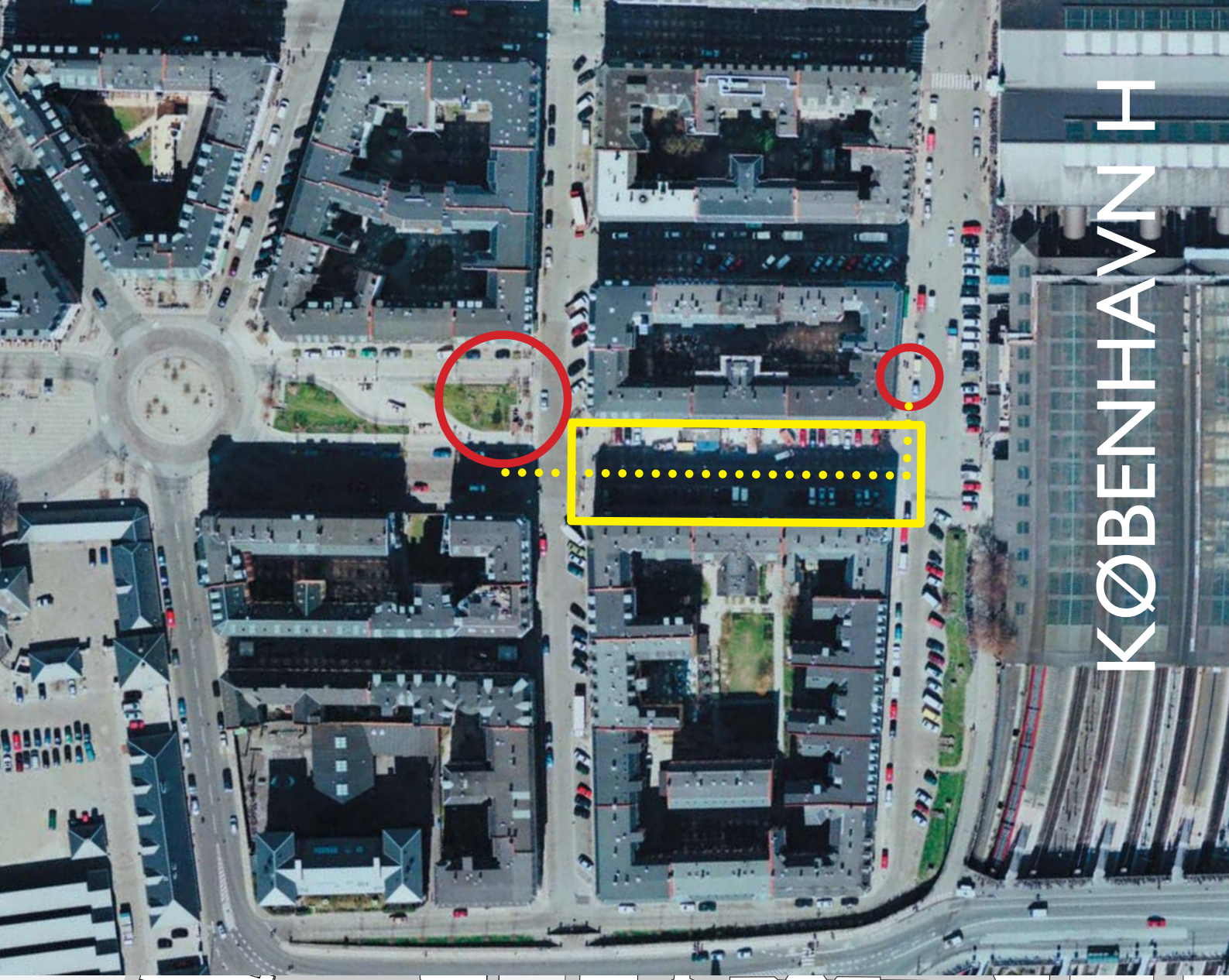
Her kobles metro og togstation sammen under jord og over jord forbedres cykelparkeringssituationen.

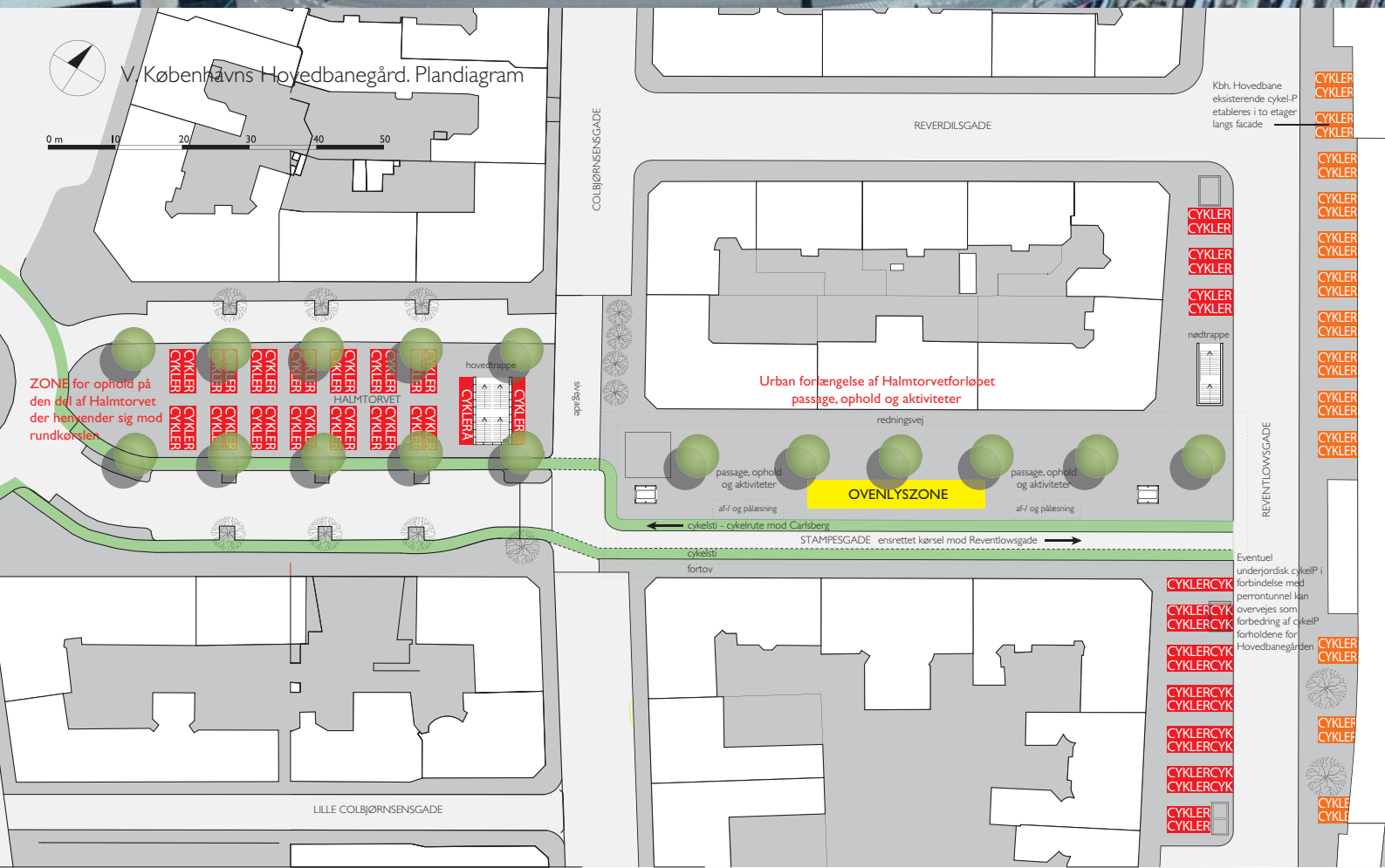
En urban og rumlig plads-forlængelse af Halmtorvet og Sønder Boulevard. Stampesgade kan ses som det sidste forbindelsesled i forløbet fra Hovedbanegården og i princippet helt ud til Carlsberg grunden.
Minimal forandring - dvs. at der stadig kan være nogen trafik (ensrettet) med afsætning i Stampesgade. Den mere solbeskinnede nordlige del kan bruges til ophold og andre mere ekstensive pladskvaliteter.
Der disponeres et areal i gaden til den planlagte 'Carlsberg-cykelrute'.
Parkeringspladserne vurderes vanskeligt at genetablere, kan dog afhjælpes ved at indføre skråparkering og tillade længdeparkering på sydsiden af Stampesgade.

Metroens hovedtrappe og nødtrappe er placeret med orientering mod hvert sit opland. Nødtrappen i Reventlowsgade vil imødekomme passagerer fra Istedgade, Vesterbrogade og Tietgensgade der ikke passerer igennem hovedbanegården. Hovedtrappen er henvendt mod et forholdsvist stort lokalområde fra Hovedbanegården hen imod Enghave Plads, hvor nærmeste næste metrostation ligger.
Elevatorer og zone for ovenlys ligger midt i Stampesgade gaderum, ventilationsriste nedfælges i fladen, for at give plads til det størst mulige antal cykelparkeringspladser og passage for redningskøretøjer over jord. Stationen sænkes således at der kan plantes træer ovenpå stationsboksen.

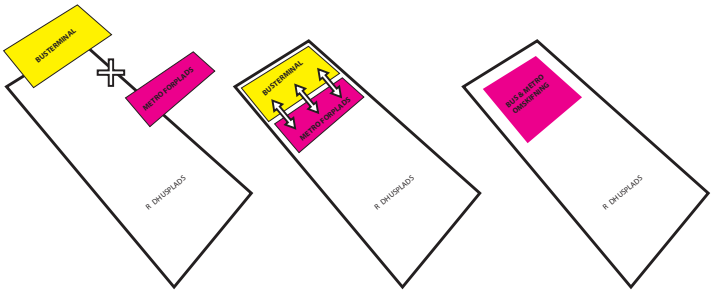
Gaderummet i Stampesgade udformes sådan at cykelruten mod Carlsberg bliver tilgodeset og ensrettet bilkørsel mod Reventlowsgade tillades. Cykelruten skal synliggøres via belægning, lys og karakter. Pladsen langs den nordlige del af Stampesgade udlægges til, passage og ophold. En fortsættelse af trærækkerne på Halmtorvet vil tydeliggøre passagen mod Hovedbanegården og de lette træer vil give "noget tilbage" til beboerne, en grøn passage langs husfacaden vil danne et filter mellem de private trappeopgange og pladsen foran, beboerne vil have et grønt byrum at kigge ud på. På Halmtorvet er den primære cykelparkering placeret i tilknytning til hovedtrappen, hvor fra det vurderes at de fleste cyklister til metroen vil komme. Nærmest rundkørslen vil der være opholdsmuligheder som i dag.

CYKELPARKERING
Cykelruten bliver tilknyttet en effektiv og grøn cykelparkeringszone, ca. 340 pladser på Halmtorvet og 360 nye pladser i RewentlowsgadeReventlowsgade, i alt 700 pladser.
Det estimerede behov er 460-760 pladser.


KØBENHAVN H


V. Københavns Hovedbanegård. Plandiagram
0 m
10
20
30
40
50
COLBJØRNSENSGADE
REVERDILSGADE
Kbh. Hovedbane eksisterende cykel-P etableres i to etager langs facade
CYKLER
nødtrappe
Urban forlængelse af Halmtorvetforløbet passage, ophold og aktiviteter
redningsvej
ZONE for ophold på den del af Halmtorvet der henvender sig mod rundkørslen
HALMTORVET
hovedtrappe
CYKLERA
svagade
passage, ophold og aktiviteter
af-/ og pålæsning
OVENLYSZONE
passage, ophold og aktiviteter
af-/ og pålæsning
REVENTLOWSGADE
cykelsti - cykelrute mod Carlsberg
STAMPESGADE ensrettet kørsel mod Reventlowsgade
cykelsti
fortov
Eventuel underjordisk cykelP i forbindelse med perrontunnel kan overvejes som forbedring af cykelP forholdene for Hovedbanegården
CYKLERCYK
LILLE COLBJØRNSENSGADE

Busterminal og metroforplads kobles sammen og bliver til én omskiftningszone..



Livet på Rådhuspladsen, fodgængere, cyklister og biler.

RÅDHUSPLADSEN

Overordnet ses Rådhuspladsen som ét samlet rum, hvor programmatiske flader opdeler pladsen i forskellige funktioner. Metrostationen placeres hvor terminalbygningen ligger i dag og vil fungere som rumlig og funktionel buffer mellem pladsen og busterminalen.

Busterminalens funktion og udstrækning bevares som udgangspunkt, dog afventes en nærmere vurdering af metroens påvirkning af bustrafikken som vil kunne begrunde en reducering af busterminalens udstrækning.

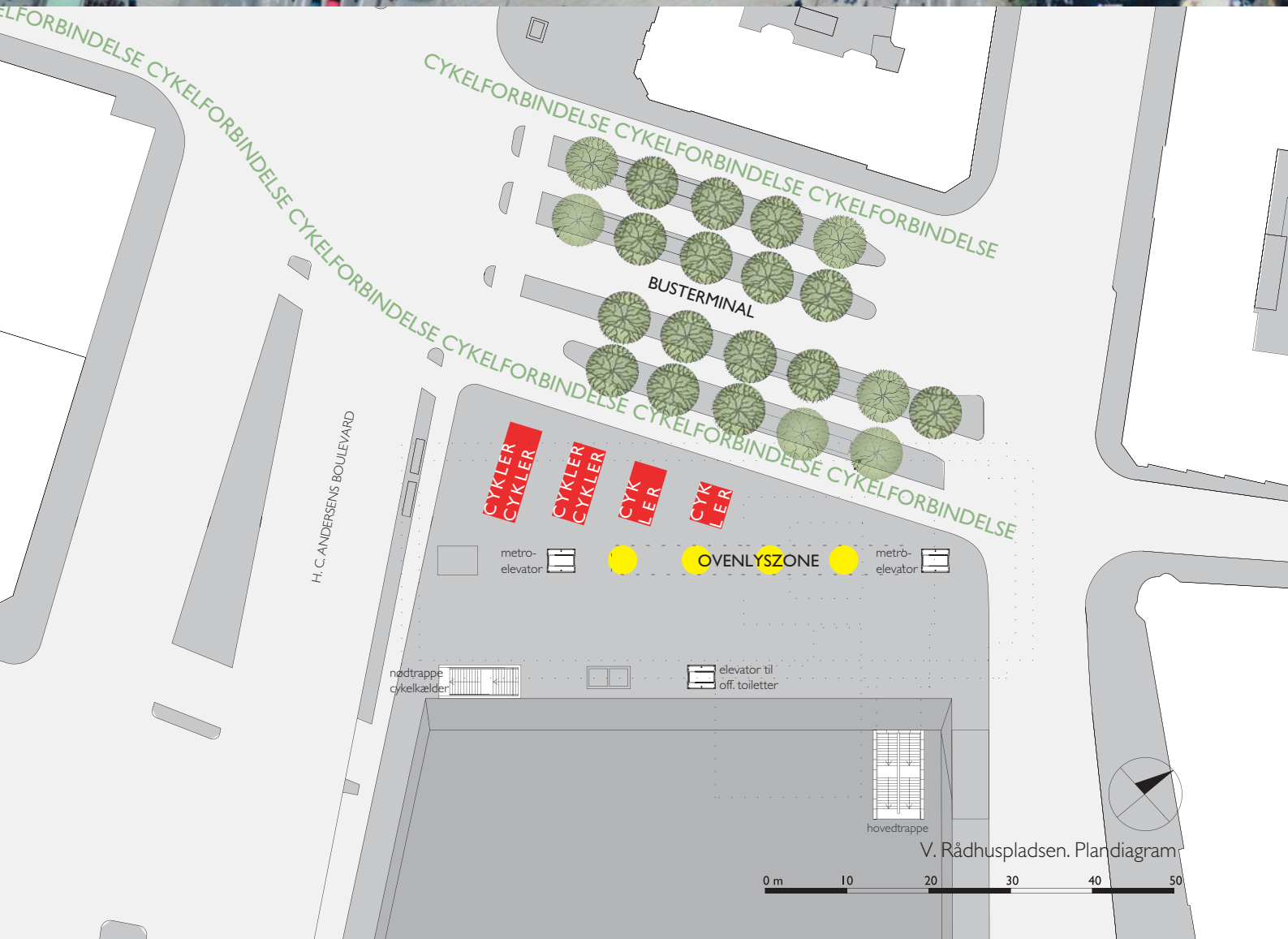
Stationen placeres parallelt med Rådhuspladsens skålformede kant (og der med også parallelt med Rådhuset). For at få tilstrækkelig plads til elevatorer, ovenlyszone og nødtrappe på Rådhuspladsens flade del, flyttes kanten på den skålformede del af Rådhuspladsen ca. 6,5 meter mod nærmere Rådhuset. Dette vil sikre de vigtige kanter på pladsen og kræve en særlig opmærksomhed senere i forløbet. Hovedtrappen placeres som det eneste metroelement ude på den skålformede del af Rådhuspladen og orienteres mod Rådhuset og Strøget. Dette vil sætte hovedtrappen i scene og markere metroen mod byen, hvor en stor del af stationens brugere kommer fra.

På baggrund af de rumlige analyser bør man tage højde for, hvordan man i fremtiden afgrænser byrummet mod de omgivende veje og hvilken oplevelse man skal få med på vejen, når man ankommer til pladsen fra metroen.

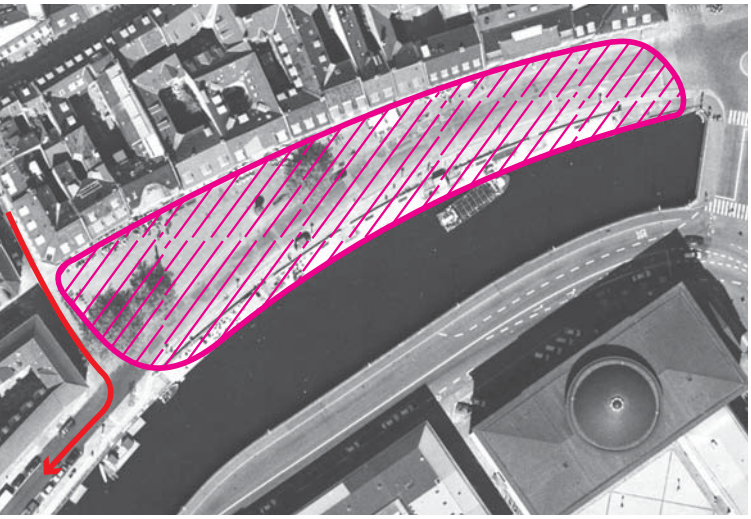
For at give mulighed for ophold til de mange forskellige brugergrupper på Rådhuspladsen bør man gøre metroforpladsen til en attraktion i sig selv og der giver mulighed for at opholde sig uformelt, på en kant, trappe eller anden form for integreret møblering.

CYKELPARKERING
Det vurderes at metrostationen vil tiltrække relativt få cyklister, men da der er mange cyklister i området med ærinder i strøggaderne etableres der ca. 200 pladser inden for metroarealet, 135 pladser på overfladen og 65 pladser i metrocykelkælderen. Der er et estimeret behov for 70-120 cykelparkeringspladser.

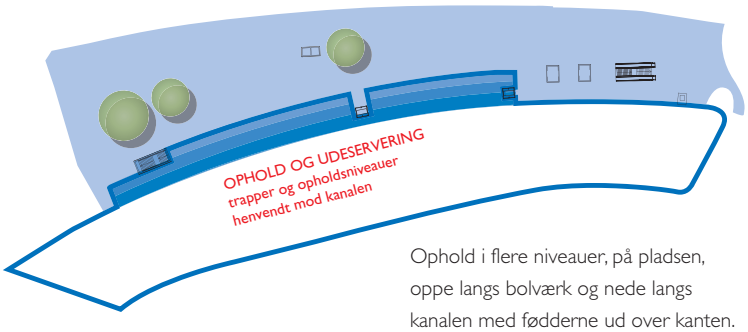
RÅDHUSPLADSEN



V. Rådhuspladsen. Plandiagram



En samlet plads med tilknytning til kanalen. .



Ophold i flere niveauer, på pladsen, oppe langs bolværk og nede langs kanalen med fødderne ud over kanten.

Stemningsbilleder af karakteren og livet på pladsen.

CHRISTIANSBORG

Bydelens historie og den unikke karakter med nærheden til vandet er temaet for de store potentialer for udviklingen af det eksisterende byrum og den ny metroforplads.
En stor sammenhængende plads kan etableres med tilknytning til kanalen ved at lukke Gl. Strand for trafik hvilket også vil give større frihed til at placere metroelementerne hensigtsmæssigt i forhold til byrummet. Afsætningspladserne for turistbusserne flyttes til Ved Stranden.

Pga. den forholdsvis lille trafikbelastning vurderes en lukning af Gl. Strand kun at have begrænsede trafikale gener. Det vurderes dog nødvendigt at tillade ærindekørsel til betjening af spisestederne langs Gl. Strand. Arealet gives derfor gågadestatus med ærindekørsel og cykling tilladt.

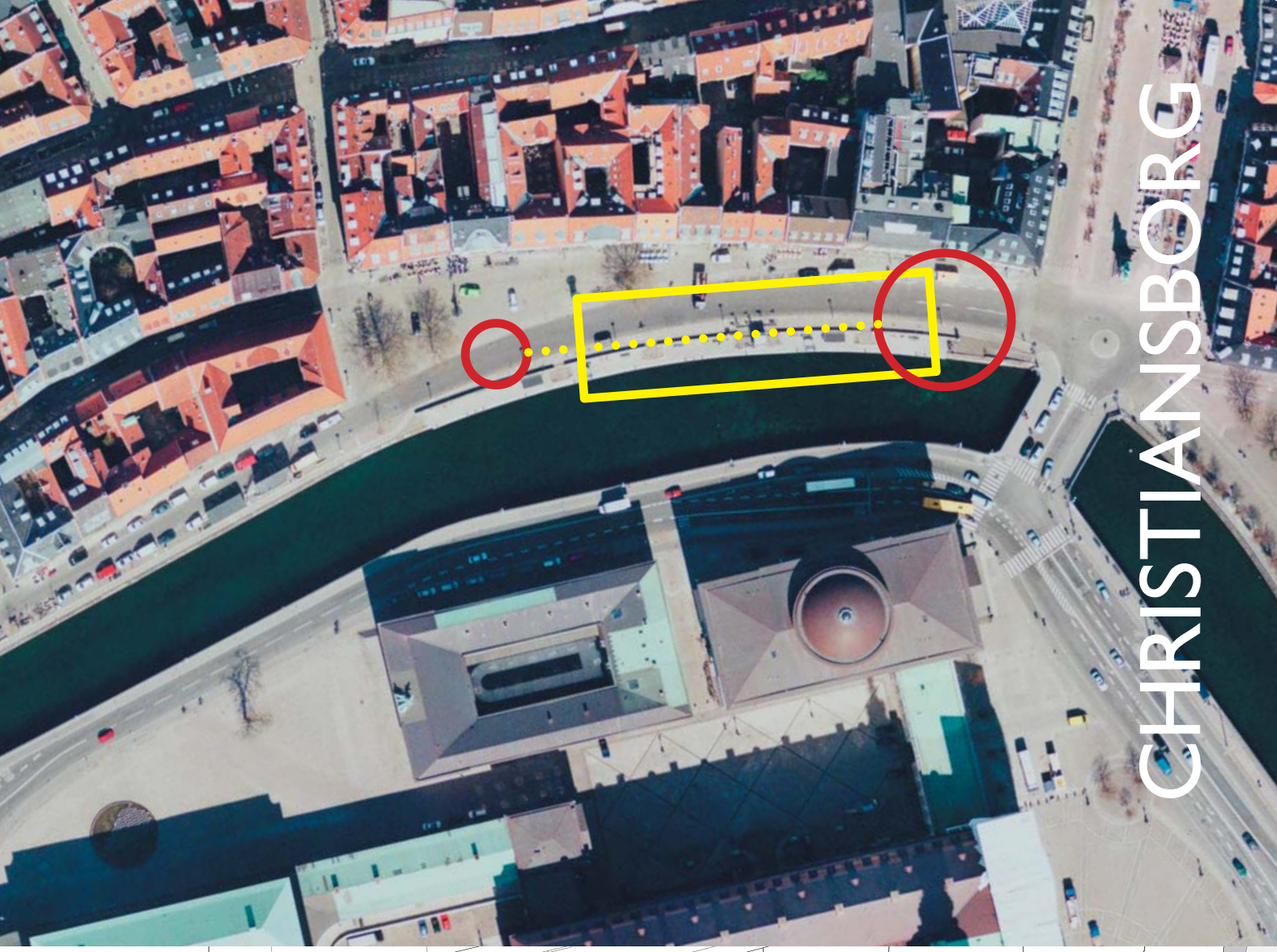
Stationen er her placeret så dybt, at der etableres rulletrapper hele vejen op til gadeniveau. Ovenlys kan placeres over rulletrapperne i en udformning med siddekanter, lyset vil give en imødekommende karakter til trapperummet.

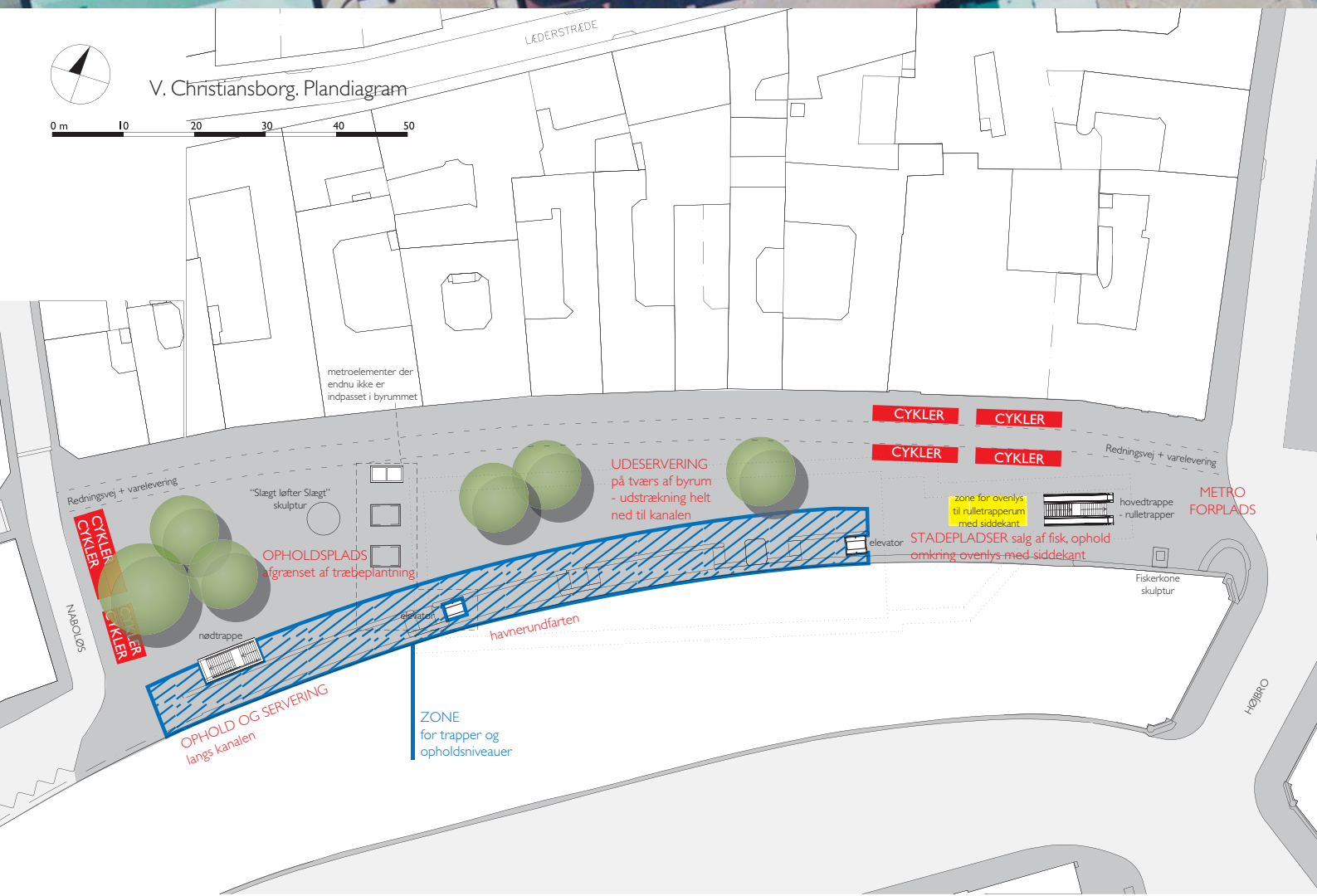
Ankomst til og fra trapper og elevatorer skal være logisk orienteret, mod et åbent rum med visuel kontakt til kendte pejlepunkter, henvendt til vej, kanal eller bro. Nødtrappe og hovedtrappe placeres med stor afstand imellem og begge med orienteret væk fra pladsens midte, og dermed kan betjene folk fra forskellige retninger. Pladsrummet over og imellem de to trapper kan udformes frit i forhold til byrummet, pladsfunktionerne og kontakten til kanalen.
Udluftningsriste og ventilationsskakte der er synlige over jord, skal designes med siddekanter og kunne indgå som en del af pladsens møblering. Glasventilationsboksen placeres i nærhed til Kunstforeningen, så den kan indgå i udstillingsevents. Elevatorer placeres i tilknytning til ankomsttrapper, langs kanter eller ved træbeplantningen, sådan at det kun er skulpturerne der står som selvstændige elementer på pladsen. Metroelementerne er ikke endeligt indplaceret på plandiagrammet, placering afventer en senere fase.

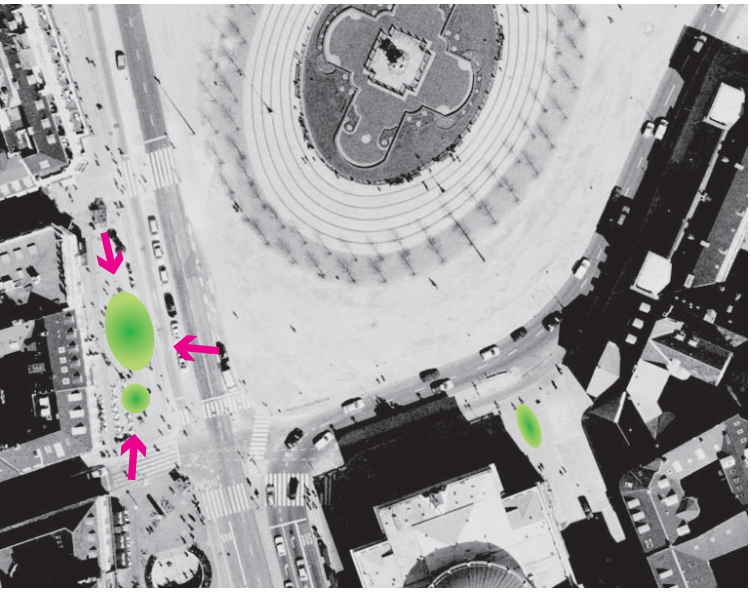
Stedets nuværende stemning og karakteristika skal videreføres. Nærheden til vandet, middelalderbyen og den historiske kystlinie skal bevares. Muligheden for at komme tæt til kanalen og vandet skal forbedres eller videreføres i en eller anden form.

CYKELPARKERING
Det vurderes at metrostationen vil tiltrække relativt få cyklister, men da der er mange cyklister i området med ærinder i strøggaderne etableres der ca. 200 pladser inden for metroarealet. Der er et estimeret behov for 100-160 cykelparkeringspladser.

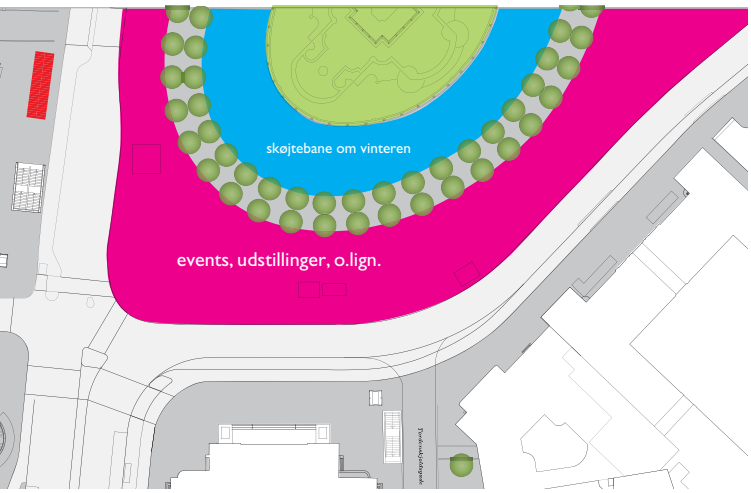
CHRISTIANSBORG







Minimal forandring af byrum og minimal eksponering af metroelementer.



Zoner for midlertidige events, udstillinger, markedsdage, skøjtebane etc.

Koncertarrangement på Kongens Nytorv.

KONGENS NYTORV

Kongens Nytorv er en af landets mest prestigefyldte kulturpladser. Et centralt, historisk og symbolsk sted for København og Danmark. Den ny metroforplads placeres over for Det Kongelige Teater tæt ved Krinsen.

Minimal Målet er en minimal forandring af det eksisterende byrums karakter. Eksponeringsfokus Metroens eksponeringsfokus ligger på hovedtrappen og elevatoren knyttet hertil. For at pladsen skal fremstå relativt uforandret, nedfældes metroelementer og ovenlys udelades. Ved at friholde Krinsen for synlige metroelementer bevares pladsens store åbenhed og fleksibilitet.

Forpladsen underordnes den eksisterende programmering og metroelementerne nedtones derfor mest muligt. Metroelementerne skal tilpasse sig den eksisterende plads ved at et minimum af metroelementer er synlige på fladen.

Metroelementerne placeres med størst mulig distance til Krinsen og området indenfor. Krinsen friholdes helt for metroelementer. Brandventilation, stationsventilation, røgventilation og ventilationsskakt nedfældes alle i belægningen for at mindske synlige elementer på fladen. Dermed bevares en ikke-programmeret zone, med stor åbenhed i forhold til midlertidige events.
Stationen sænkes således at træerne i Krinsen kan genplantes ovenpå stationsboksen.

Hovedtrappen placeres ved butiksfacaderne med orientering i retning mod Strøget og ved opstigning har man således visuel kontakt til hele byrummets udstrækning.

Nødtrappen placeres ved hjørnet af Tordenskjoldsgade ved Det Kongelige Teater og nedtones mest muligt.

Ved placering af trapper og elevatorer i yderkanten skabes også en god løsning for cykelparkeringssituationen, da cyklerne nu ikke har noget ærinde inde i midten, men holdes i yderkanten. Samtidig undgås unødig passage over vejen af folk der ankommer fra Nyhavn.

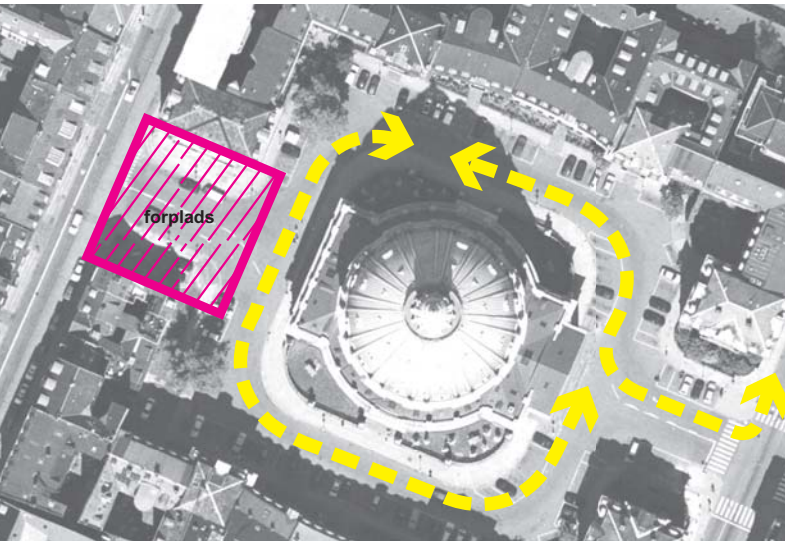
Stedets nuværende stemning og karakteristika skal bevares. Der laves et minimalt indgreb, hvor der programmeres så lidt som muligt.

CYKELPARKERING
Der etableres ca. 200 cykelparkeringspladser heraf 65 pladser i metrocykelkælderen. Det estimerede behov er 130-220.

KONGENS NYTORV

V. Kongens Nytorv. Plandiagram 1:750

FREDERIKS KIRKE



Kompakt metroforplads mellem husgavle trafik og afsætning rundt om kirken.

Byrummets stemning og karakter

FREDERIKS KIRKE
Centralt monument i Frederiksstaden.

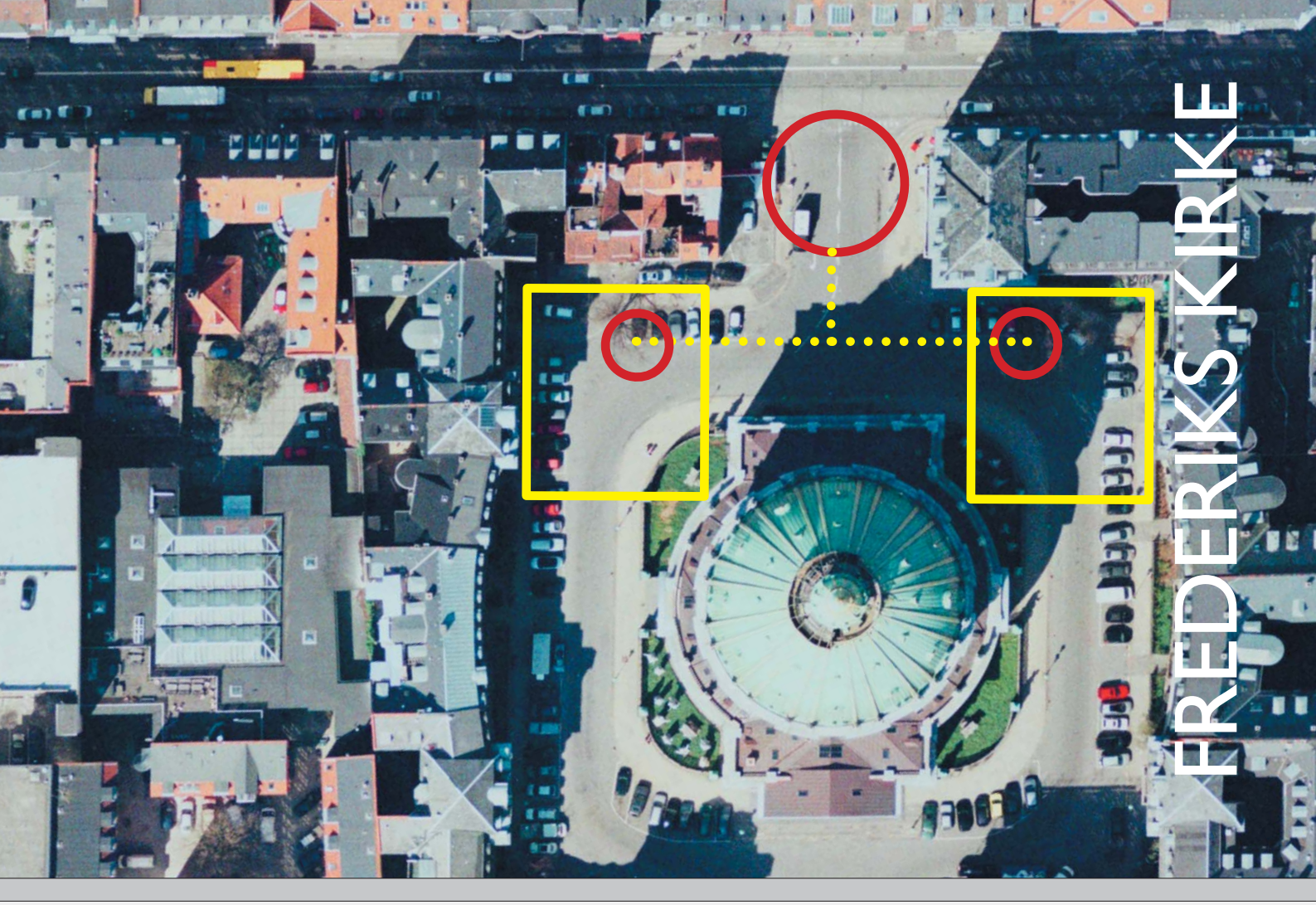
En kompakt metroforplads mellem to husgavle mod St. Kongensgade, trafik og afsætning rundt om kirken.
Byrummets symmetri forstærkes og hovedtrappen placeres frit på forpladsen.
Forpladsens aktiviteter er koncentreret omkring hovedtrappen og vil have minimal indvirkning på det eksisterende byrums stille og intime karakter omkring Frederiks Kirken.

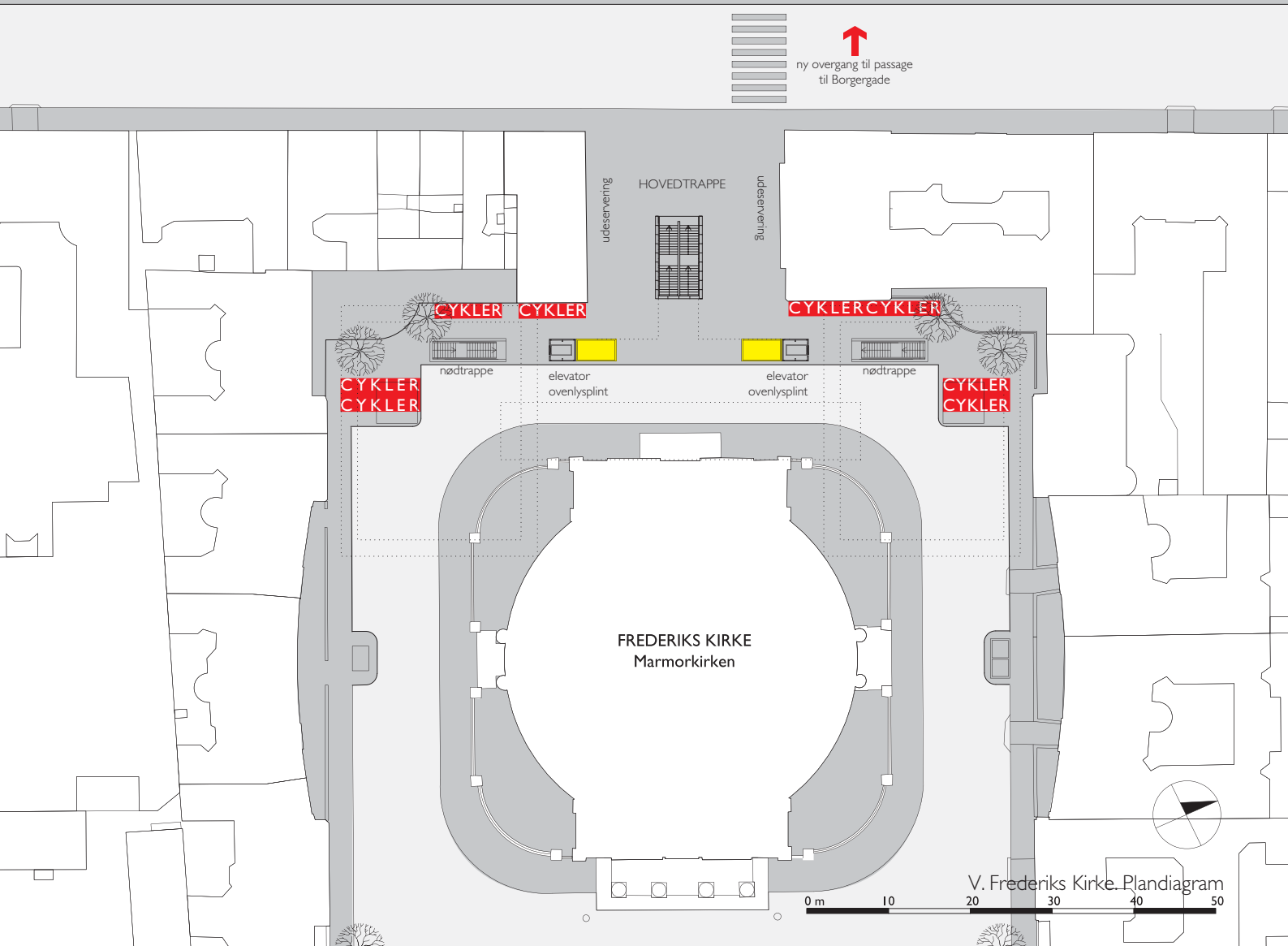
Her er valgt en trafikal løsningsmodel, hvor der lukkes for gennemkørende trafik til St. Kongensgade.
En ny fodgængerovergang vil lede folk til og fra metrostation på tværs af St. Kongensgade og videre til en ny passage mod Borgergade.

Hovedtrappen orienteres mod St. Kongensgade og trappens udtryk nedtones i forhold til Frederiks Kirken.
Enkelte ovenlys kan placeres symmetrisk omkring kirken i forbindelse med nødtrapper og elevatorer, de kan kombineres med elevatorskakte, cykelparkering, siddeplinte eller andre rumafgrænsende elementer. Alle metroelementer indpasses i overensstemmelse med byrummets symmetriske opbygning og nedtones i forhold til Frederiks Kirken.
Ventilationsriste og skakte nedfælges i fladen, så der sikres en god passage. Materialer skal være i overensstemmelse med byrummets eksisterende arkitektoniske udtryk.

Metrostationsforpladsen får her en helt særlig karakter, med en central placering i den unikke bydel Frederiksstaden.
Byrummet kan opdeles i to typer. En aktiv plads omkring hovedtrappen til metroen med biltrafik langs de to sider, tilknyttet funktioner i sidebygningerne kan det blive en art platform for turistbesøgende til Frederiksstaden. Byrummet omkring kirken forbliver et mere stille rum med de lidt hemmelige hjørner, hvor den private intime atmosfære er stærkest. For at bevare karakteren og byrummets symmetri, skal lindetræerne i hjørnerne genplantes og stationsboksen sænkes for at sikre træernes vækstvilkår.

CYKELPARKERING
Det unikke byrum, kræver at der her tages særlige hensyn ved placering og udformning af cykelparkeringen. Pladsen endvidere knap og der skal derfor udvikles særlige løsninger der kan tilgodese byrummets karakter. Det estimerede antal cykelparkeringspladser ligger på 140-240.





V. Frederiks Kirke. Plandiagram

Metroforplads som en forlængelse af alléforløb.

Østerport Station..

ØSTERPORT

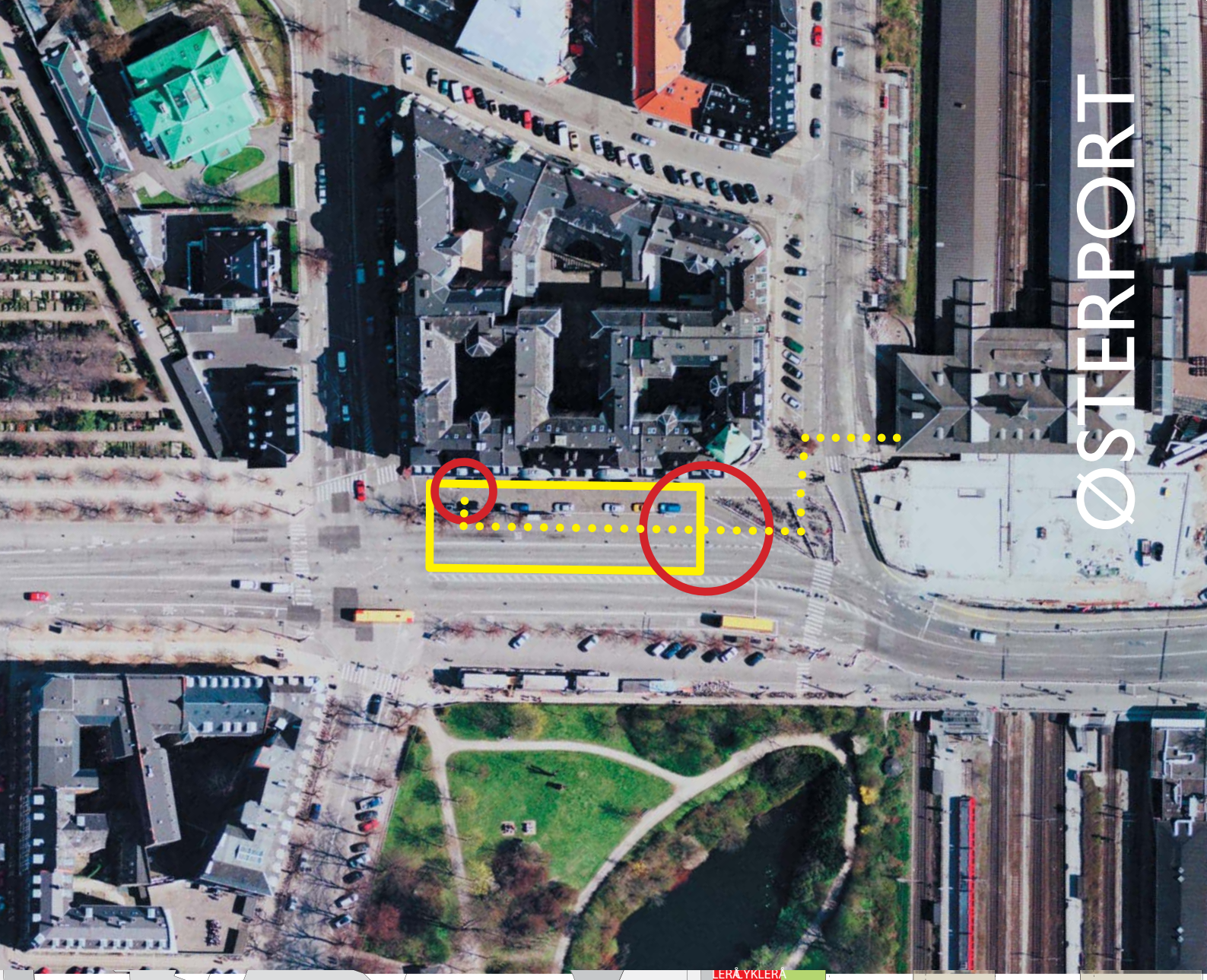
Østerport Station rummer som et eksisterende trafikknudepunkt potentialer for at blive et endnu bedre sted at færdes både som lokal og regional pendler og bruger.
Oven på metrostationen anlægges en plads der strækker sig fra den eksisterende busholdeplads frem til bygningsfacaden tværs over den eksisterende højresvingsbane der nedlægges.
Pladsen vil ligge parallelt med Oslo Plads og få beslægtet karakter. En allébeplantning vil give pladsen karakter og sammenhæng. Pladsen kan blive et aktivt byrum til ophold eller handel langs facaden. Al metroaktivitet afvikles på pladsen. Forbindelse fra stationsforhallen til metroen kan ske både gennem tunnel og forgængerovergang. Cykelparkering afvikles i forbindelse med allébeplantningen og i tilknytning til stationsbygningen. Pladsen vil kunne tilføre kvalitet til det omkringliggende bolig- og erhvervsområde med nye potentialer for ophold og handelsliv.
Stationen sænkes således at der kan plantes træer ovenpå stationsboksen.

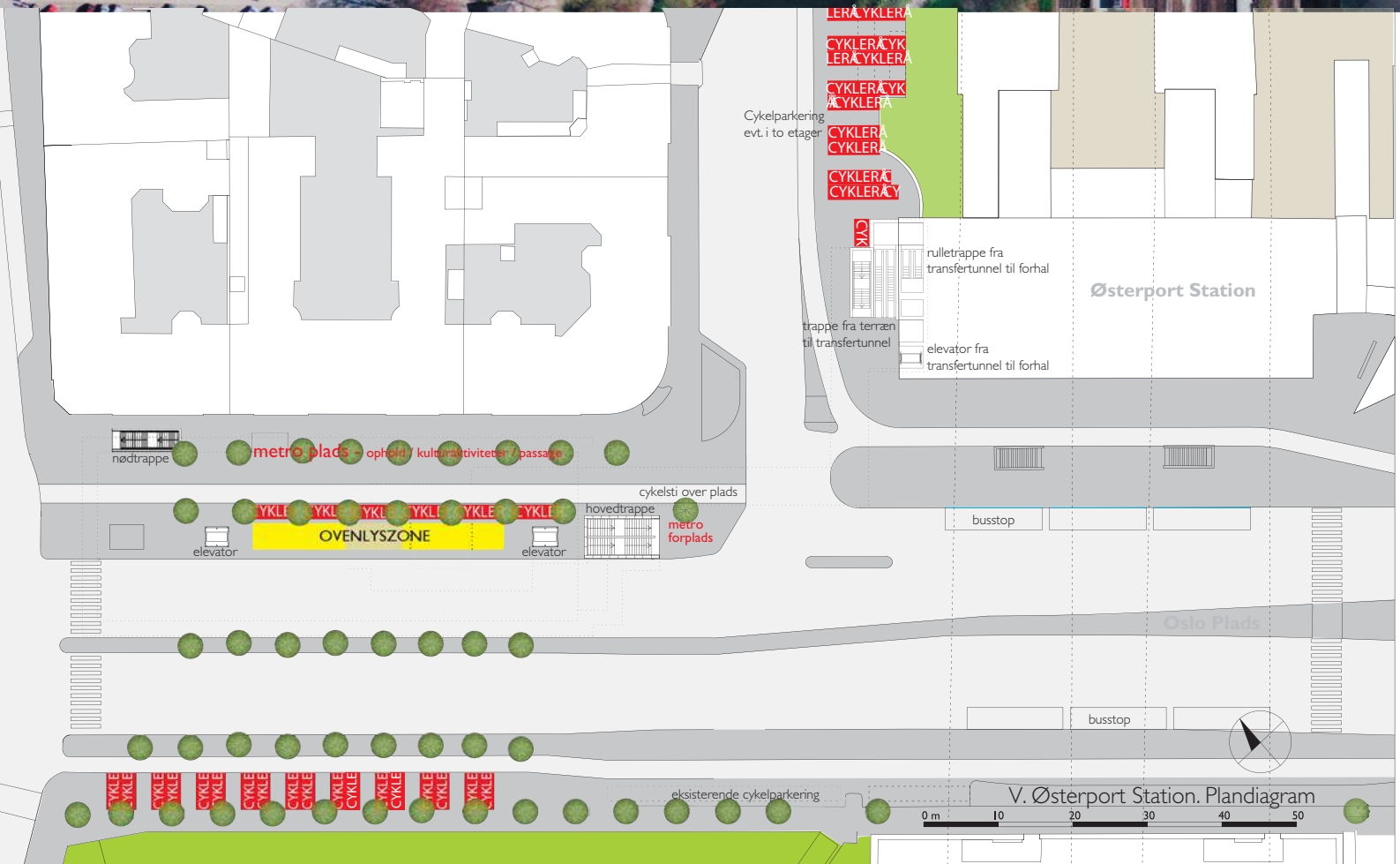
Ved Østerport placeres hovedtrappen nord for S-togsstationen mellem Østbanegade og Kristianiagade. Forpladsen gøres landfast med fortovet, og den eksisterende højresvingsbane mod Kristianiagade lukkes og den højresvingende trafik ledes i stedet ad Østbanegade, der fortsat vil være ensrettet i nord-gående-nordgående retning.
Herved forbedres forholdene for cykeltrafikken væsentligt i forhold til i dag, hvor cykel- og biltrafik krydser strømme i lokalgaden.
Hovedtrappen er landfast med bygningerne langs Oslo Plads, det er kun cykelstien der afskærer metroens hovedtrappe og elevatorer fra fortovet langs bygningsfacaderne.
Nødtrappen placeres langs bygningsfacaden på Oslo Plads i retning mod Kristianiagade.
De øvrige metroelementer placeres langs den ny plads kant, som en buffer mod trafikken . Ovenlys udføres i punktform indenfor den udlagte zone. Brandventilation nedfældes i belægning.

Med etableringen af metrostationen kvalificeres Østerport Station som trafikalt knudepunkt. Rumligt og funktionelt kan metroforpladsen være med til at forbedre de trafikale forhold for de langsomme trafikanter og tilbyde flere opholds- og nærmiljøer.
Cykeltrafikken separeres fra biltrafikken og kobles direkte til metroens cykelparkeringsmuligheder.
Den nye pladsdannelse kan danne ramme for ophold og anden aktivitet som modspil til det ellers travle transitrum.

CYKELPARKERING
Der er 700 traditionelle cykelparkeringspladser + 130 pladser i metrocykelkælderen. (i alt 830). Det estimerede behov er 500-830.

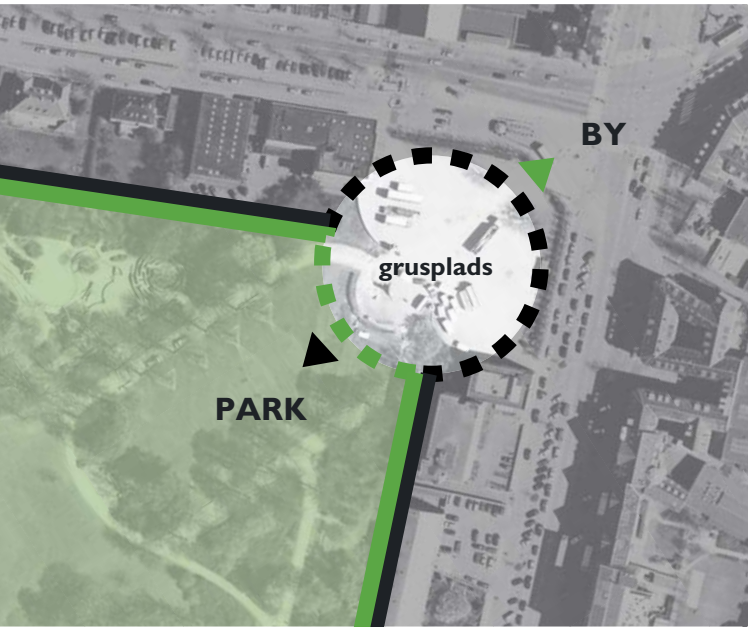
ØSTERPORT



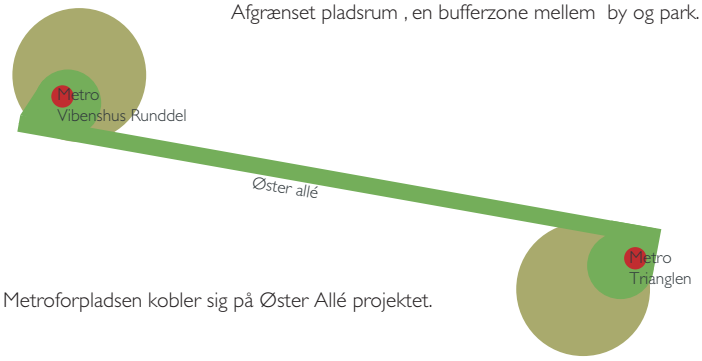


V. Østerport Station. Plandiagram

TRIANGLEN



Afgrænset pladsrum , en bufferzone mellem by og park.



Metroforpladsen kobler sig på Øster Allé projektet.

Pladsen er af grænset af trærækker.

Cirkus liv på Trianglen

Pladsen har en rumlig funktion som port til Fælledparken samt en særlig egenskab i kraft af et ikke programmeret rum - der kan tilpasses forskellige aktiviteter over tid, et stort potentiale der bør bevares.

Pladsen får en meget lokal karakter og lukker sig om sig selv som et selvstændigt byrum. Pladsen skal bevare sin nuværende identitet som en uprogrammeret plads, der kan optage både byen og parkens behov. Den kan fortsat fungere som buffer mellem de to zoner - en overgangszone, der optager kontrasten mellem på den ene side det hektiske trafikmiljø og på den anden side den rekreative ro. Midlertidigt kan pladsen understøtte en byaktivitet som fx marked, performance, biograf eller en rekreativ aktivitet som skøjteløb, petanque, motion eller lign. Programmeringen er i princippet, størst mulighed og frihed til store og små midlertidige begivenheder.

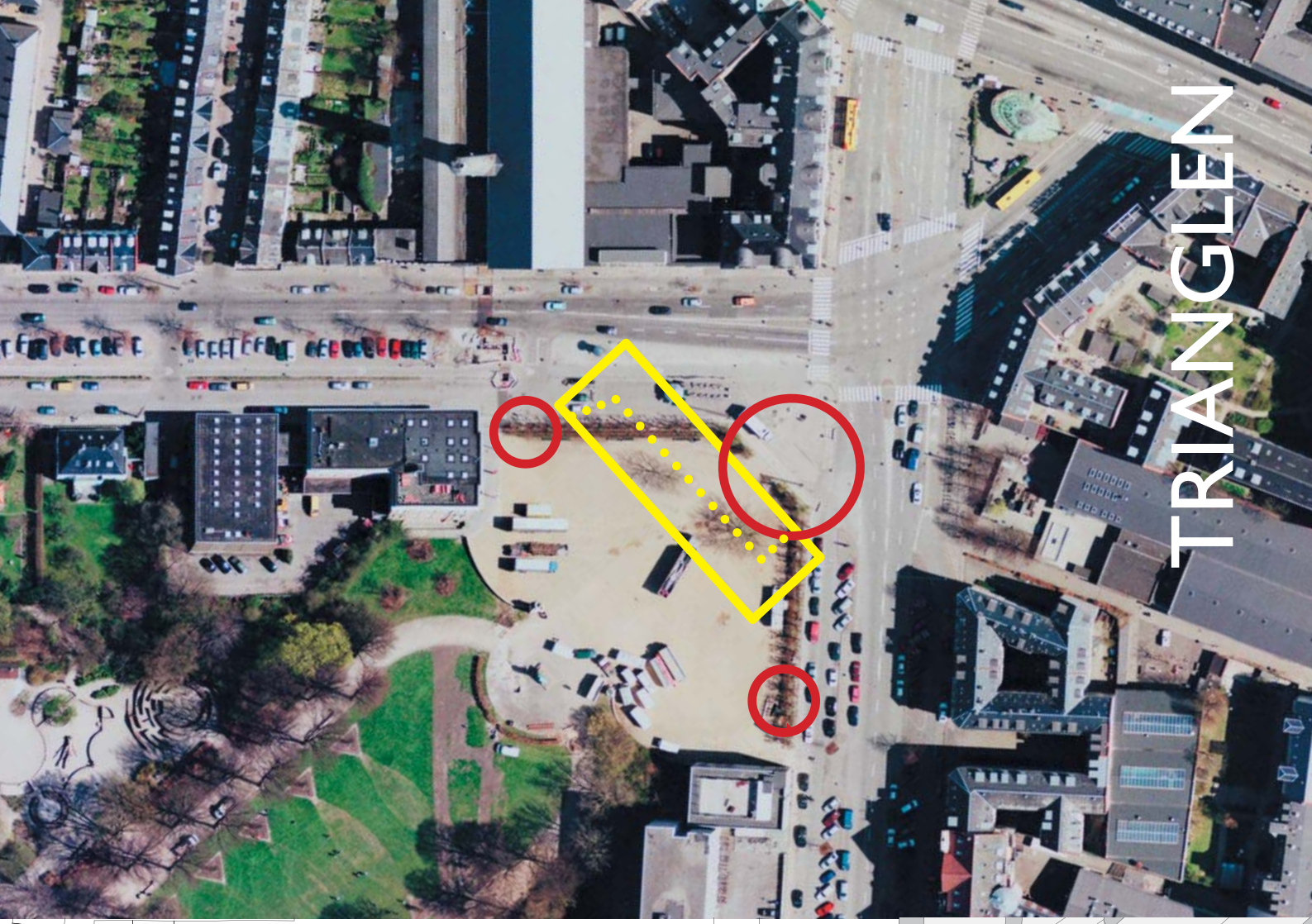
Metroelementerne placeres så pladsens grusflade stort set friholdes for elementer, tilgang til elevatorer og trapper sker fra det omgivende fortov. Hovedtrappen ligger på den lille hjørneplads parallelt med Blegdamsvej, men friholdt fra aksen i et ellers meget symmetrisk anlæg. Ovenlys udelades for at give mere rum til pladsens midlertidige aktiviteter.
Stationen sænkes således at der kan plantes træer ovenpå stationsboksen.

Stationen har en supplerende hovedtrappe ved Blegdamsvej i retning mod Rigshospitalet, samt en nødtrappe der er placeret ved Østerallé i retning mod Parken.

Byrummet bevarer med denne indretning sin åbenhed og fleksibilitet. Mulighederne for midlertidige events der benyttes flittigt i dag til fx cirkus, giver liv til byen. Det liv der opstår ved disse events er et stort potentiale der er vigtigt at bevare når metroen anlægges. Pladsens udtryk bibeholdes ved at bevare gruspladsen og dele af trebeplantningen.

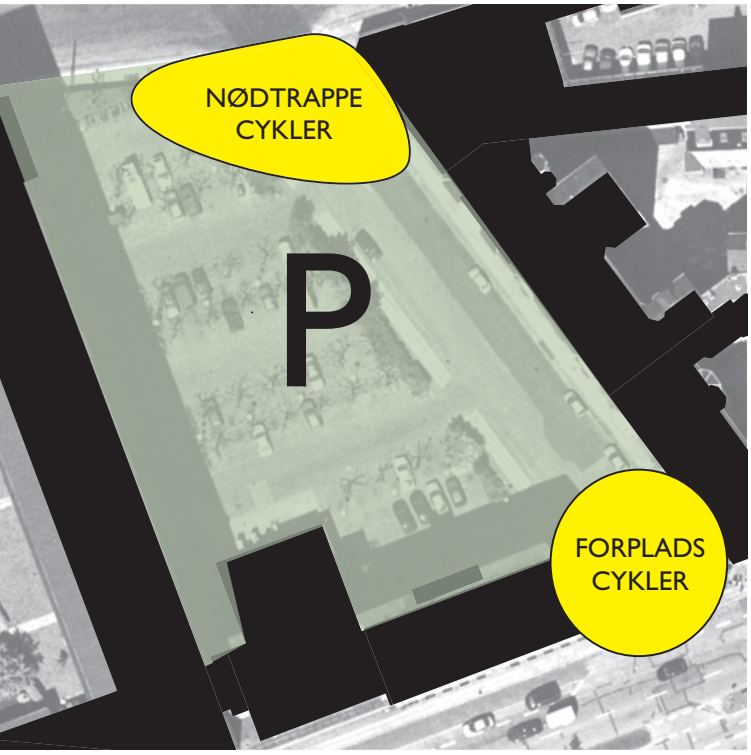
CYKELPARKERING
I alt 600 traditionelle cykelparkeringspladser + 65 pladser i metrocykelkælderen (i alt 665). Det estimerede cykelparkeringsbehov er 660-1.100.

TRIANGLEN

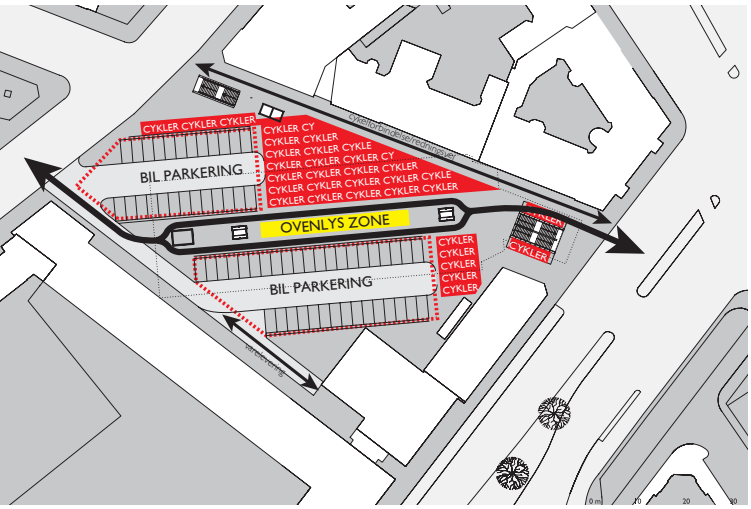


CYKLER
pavillon med udeservering
promenade areal
cykelsti
parkering
cykelsti
eksisterende fortov udvides
nødtrappe
elevator
metro forplads
plads belægning
hovedtrappe
grusplads:
aktivitetszone til midlertidige
events, cirkus etc.
elevator
cykelsti
supplerende
trappe
V. Trianglen. Plandiagram
0 m
10
20
30
40
50

POUL HENNINGSENS PLADS



Genetablering af grøn parkeringsplads - et grønt byrum i et grønt kvarter.



Zoner for bil-, cykelparkering, ovenlys og passage på tværs af byrummet.

Eksisterende karakter af parkeringsplads,
en grøn intim karakter der ønskes genetableret.

Genetablering af grøn parkeringsplads med så mange parkeringspladser som muligt ved en kompakt forplads omkring hovedtrappen med tilknytning til Jagtvej. Cykelparkering holdes inden for afgrænsede felter omkring adgangstrapperne.
Parkeringspladsens eksisterende karakter - et grønt rum i kvarteret og grøn passage, genskabes via en nyplantning af træer i rækker i et system, der underordner sig metroelementernes retning og placering.

I dag en privatejet parkeringsplads og vej i et boligområde. Kvarteret er præget af røde teglstensbygninger - andels- og lejeboligforeninger med private grønne gårdrum og brede, åbne, stille vejforløb. Indkøbsmuligheder, lokalt bibliotek og busforbindelser fra Jagtvej og Østerbrogade.

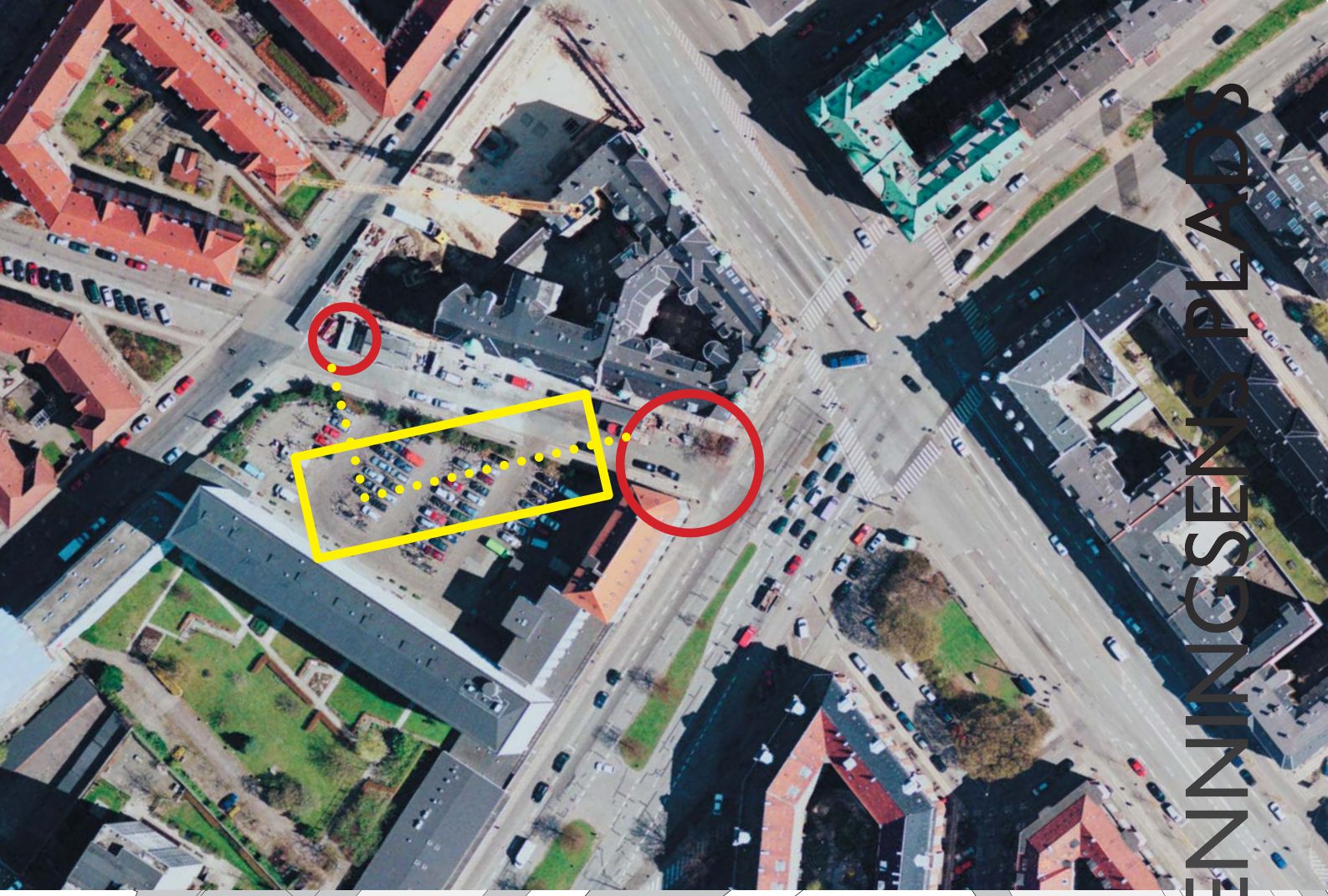
Lukning af Reersøgade mellem Jagtvej og Tåsingegade for biltrafik. Der opretholdes mulighed for ærindekørsel i den østlige side for beboerne i Reersøgade.
Parkeringspladserne i Reersøgade nedlægges, der forventes at kunne genetableres ca. 50 pladser.

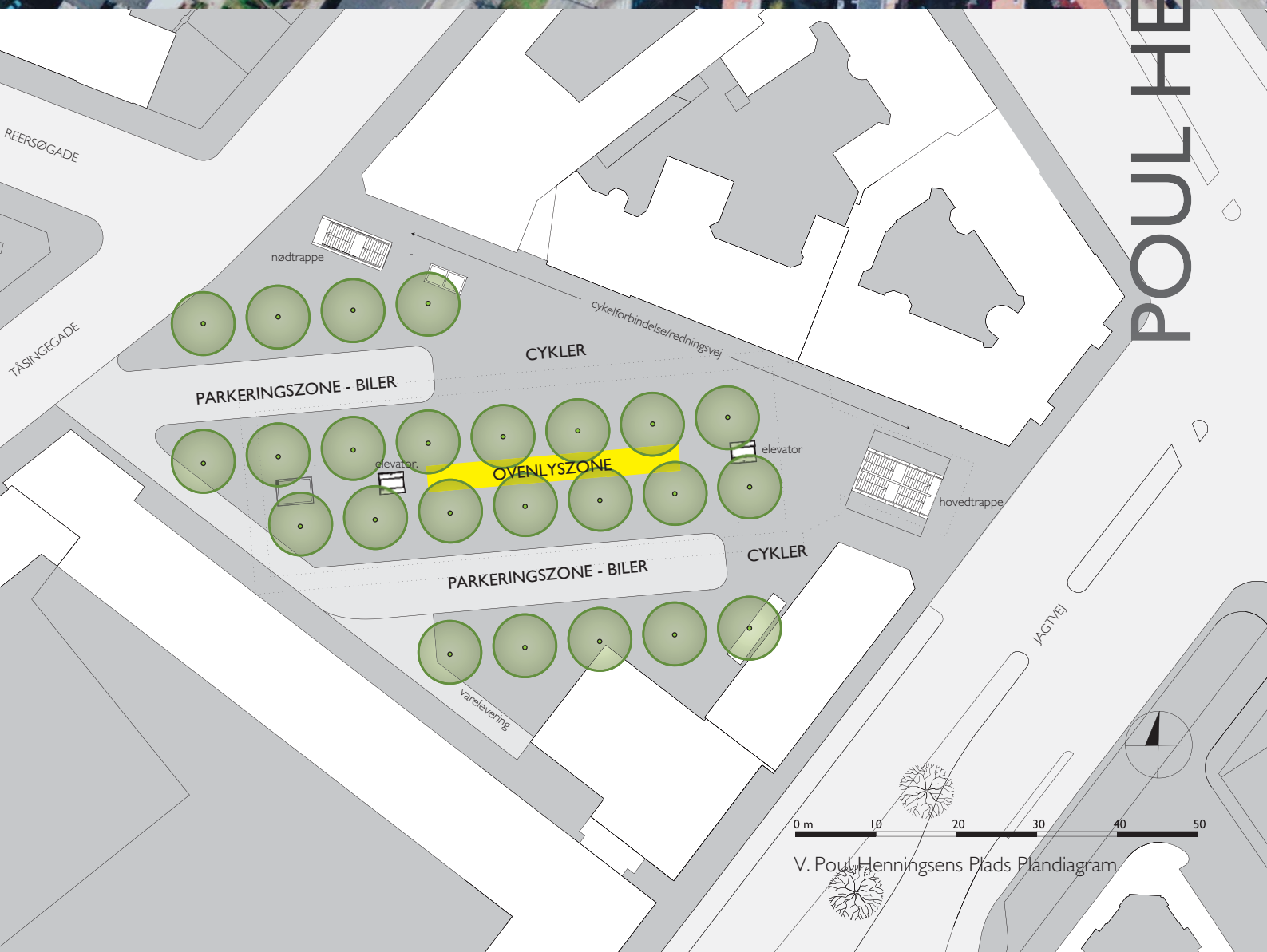
Hovedtrappen placeres midt i Reersøgades forløb trukket tilbage fra Jagtvejs fortov, for at give bedst mulig plads foran trappen til at ankomme på og orientere sig fra. Nødtrappen ligger modsatrettet henvendt mod Tåsingegade.
I tilknytning til begge trapper findes zoner for cykelparkering. Brandventilation, elevatorer og zone for punktformet ovenlys ligger umiddelbart over stationsboksen.
Trærækker plantes efter byrummets nye geometri og følger metroelementernes diagonal. Herved skabes overordnet set et sammenhængende byrum fra facade til facade.

Biler og cykler parkeres i et diagonalt forløb trukket væk fra husfacaderne. under trækronerne. En fodgængerzone på tværs af byrummet forbinder Tåsingegade med hovedtrappen ved Jagtvej. Det ny forbindende grønne strøg er møbleret med ovenlys og elevatorer, afgrænset af trærækker til begge sider. Fodgængerfladen trækkes helt ud til fortovskant ved Jagtvej og Tåsingegade, for at markere at her er en metrostation.

CYKELPARKERING
Forholdet mellem bil- og cykelparkeringspladser, kan justeres indenfor den samme zone. Det estimerede cykelparkeringsbehov på 490-820 pladser skal prioriteres fremfor antallet af bilparkeringspladser. Der er i alt caca. .560 cykelparkeringspladser inkl. 130 pladser i metrocykelkælderen.

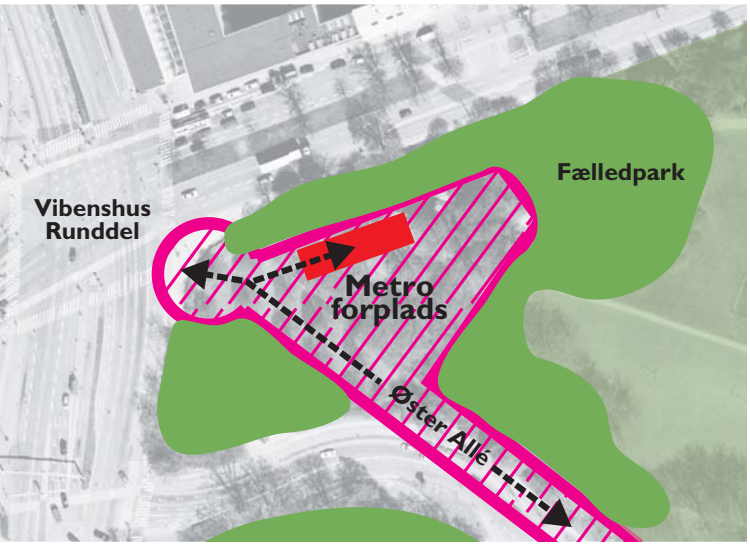
POUL HENNINGSENS PLADS



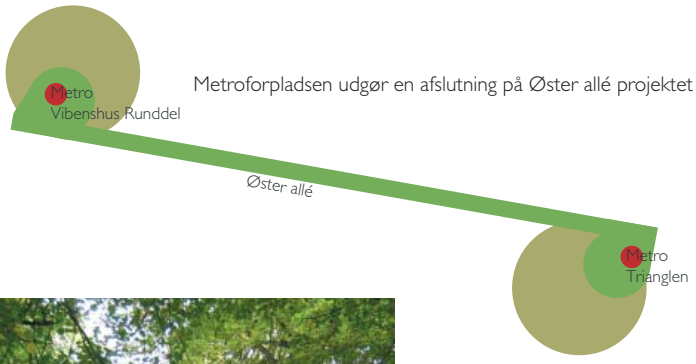


V. Poul Henningsens Plads Plandiagram

VIBENSHUS RUNDDEL



Park-metroforplads og afslutning på Øster Allé.



Metroforpladsen udgør en afslutning på Øster allé projektet

Park/skov sti mellem Fælledparken og Vibenshus Runddel

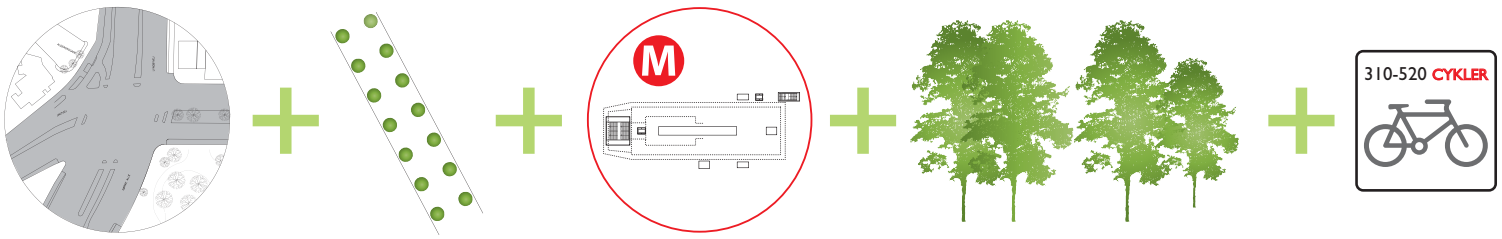
Metroen kommer op ved en af byens store parker. Metroforpladsen kommer til at ligge i Fælledparkens periferi og vil opleves som en bufferzone mellem by og park. Udfordringen ved en ny metroforplads på dette sted vil således blive at formidle overgangen mellem allé, Fælledparken, Vibenshus runddel og metrostation.

Øster Allés kommende beplantning anvendes som udgangspunkt for etablering af metroforpladsen. Pladsen bliver en rumlig afslutning af alléen - en udposning af det lineære forløb. Pladsen defineres ind mod Fælledparken, dels af fælledens bevoksning der vil stå som en grøn væg, dels af belægningen, hvor pladsens belægning hægter sig op på belægningen langs med Øster Allés grønne trækroner.
Metroens elementer vil stå kontrastfuldt som et urbant islæt på den grønne flade. Ved opstigning fra undergrund til forplads vil stedets grønne karakter langsomt tone frem gennem metroens ovenlys og blive mere tydeligt.

Her er en skarp overgang mellem de omkringliggende boligkvarterer, den hårde infrastruktur og parken. På trods af at metrostationen ligger tæt op ad et infrastrukturelt knudepunkt i byen er her mulighed for at skabe en forplads med parkfornemmelse.
Metroforpladsen og Øster Allés afslutning kobles sammen, sådan at hovedtrappen bliver synlig fra alléen. Nødtrappen placerer sig parallelt med Jagtvej med retning mod Østerbro.
Der placeres elevatorer ved hovedtrappe og nødtrappe. Øvrige metroelementer gives en udformning der giver opholdsmuligheder til parken. Stationsboksen sænkes for at sikre træbeplantningens vækstvilkår.

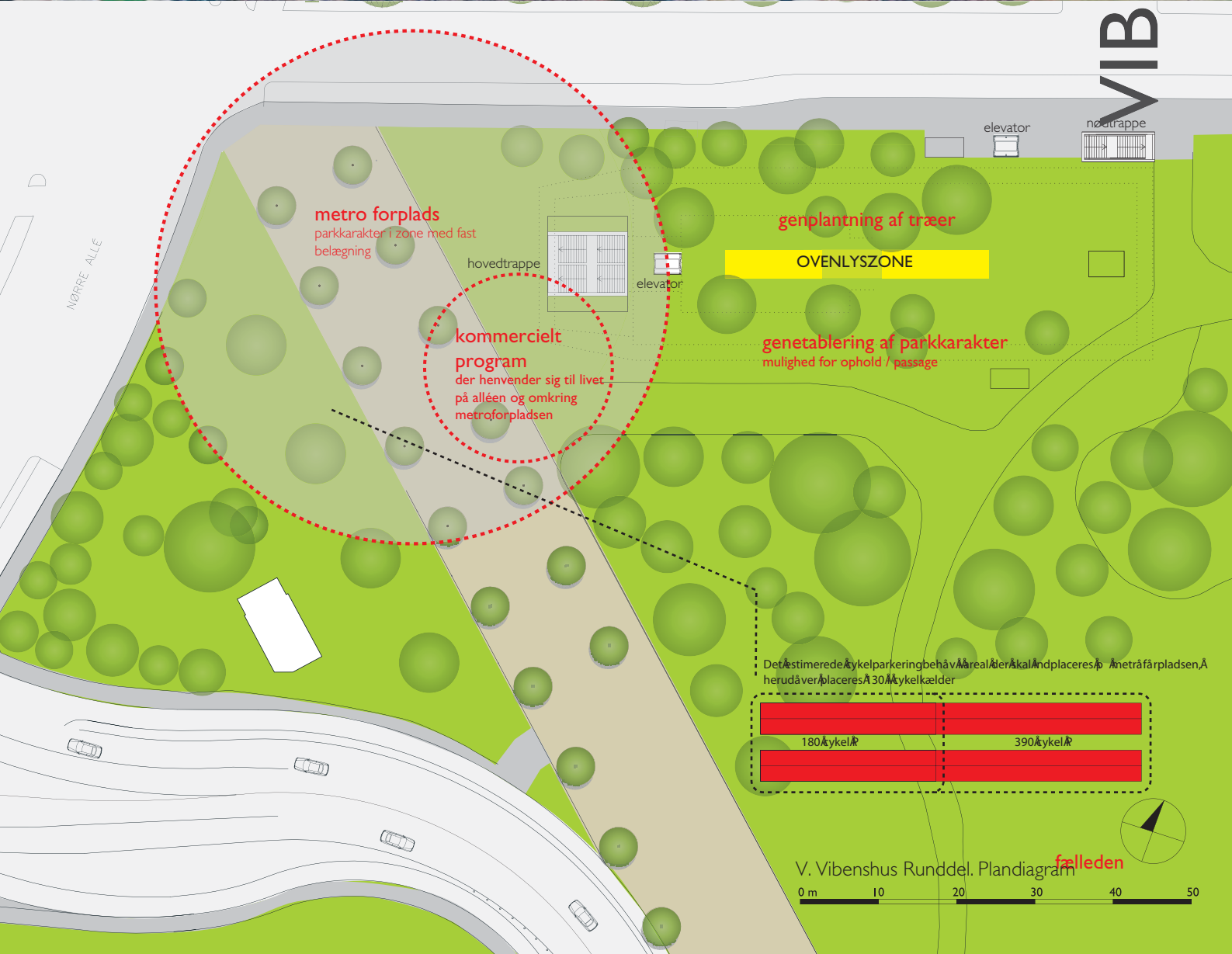
CYKELPARKERING
Der er et estimeret behov for 310-520 cykelparkeringspladser, heraf 130 pladser i metrocykelkælderen.

En række elementer skal kombineres i et design for den nye metroforplads

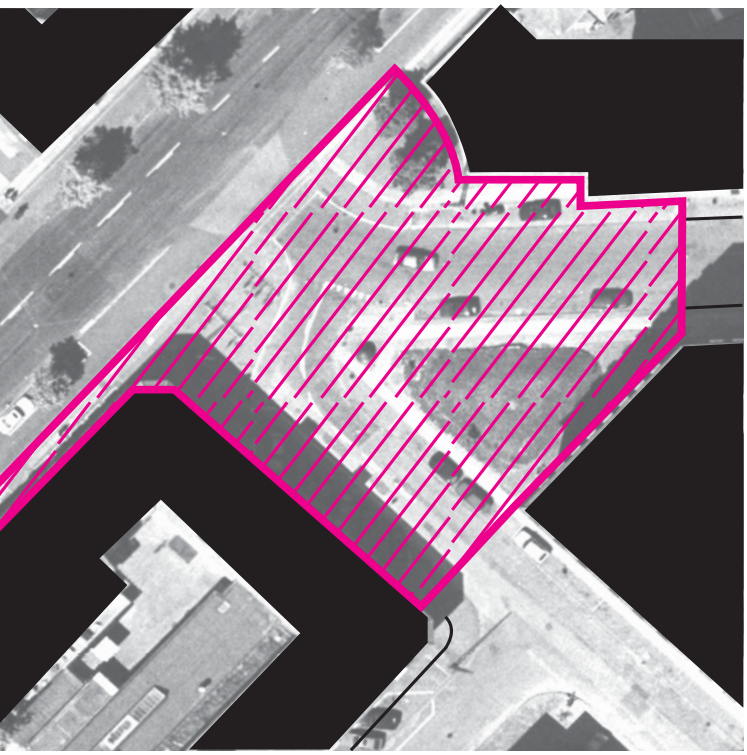


Vibenshus runddel + Øster allé + Metro station + Fælledparken + cykelparkering

VIBENSHUS RUNDDEL



V. Vibenshus Runddel. Plandiagram



En lokal plads.

Stemning og karakterer fra byrummet omkring den ny plads.

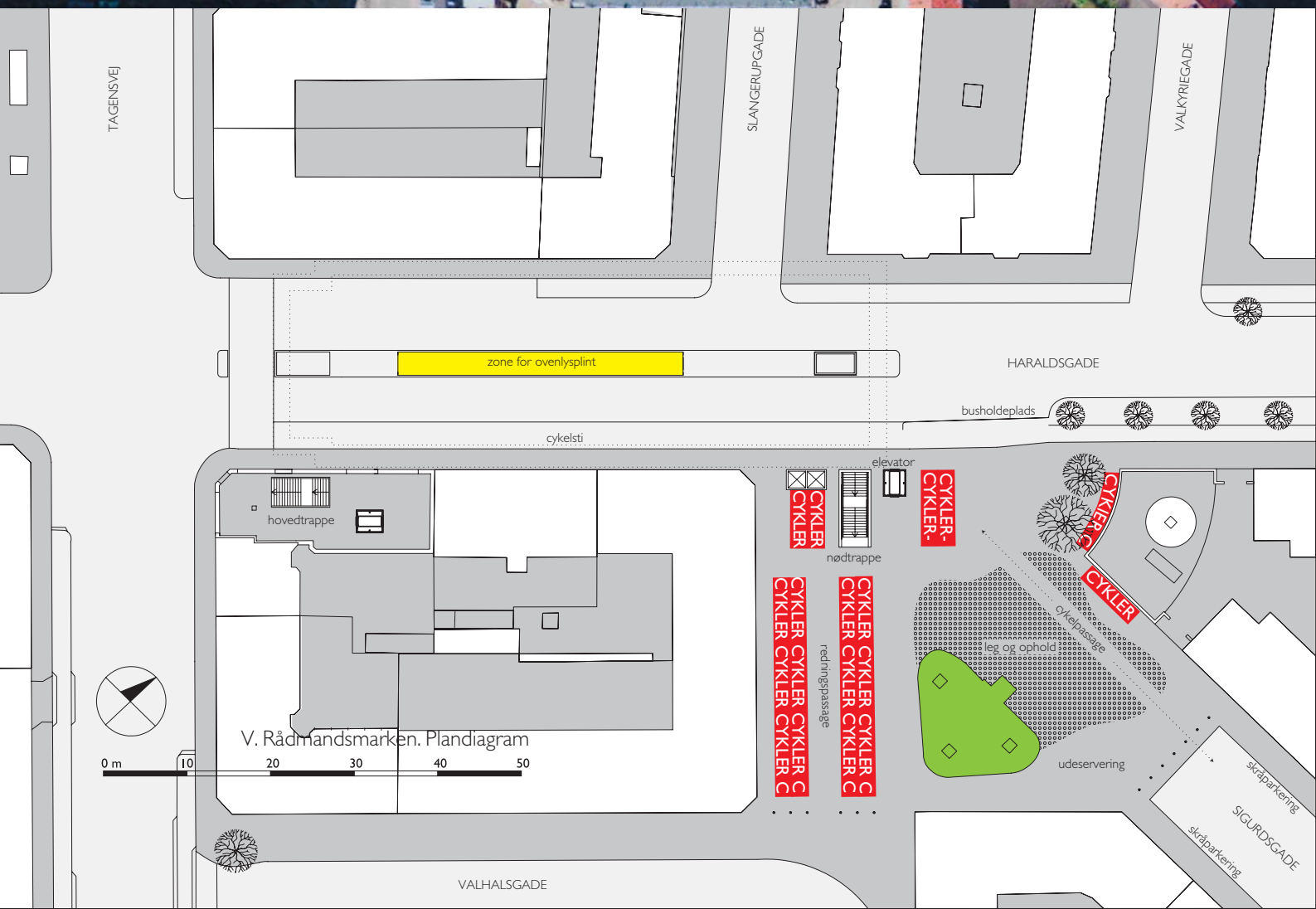
RÅDMANDSMARKEN

De to sidegader (Sigurdsgade og Fafnersgade) til Haraldsgade lukkes. Metroens nødtrappe og dækningsgraven bliver landfast - en samlet pladsdannelse.
En lokal plads trukket væk fra trafikken på Haraldsgades med tilknytning til metro, lokale kulturaktiviteter og undervisningsinstitutioner (Laborantskolen og CVU). Her kan både være plads til cykelparkering og andet program.

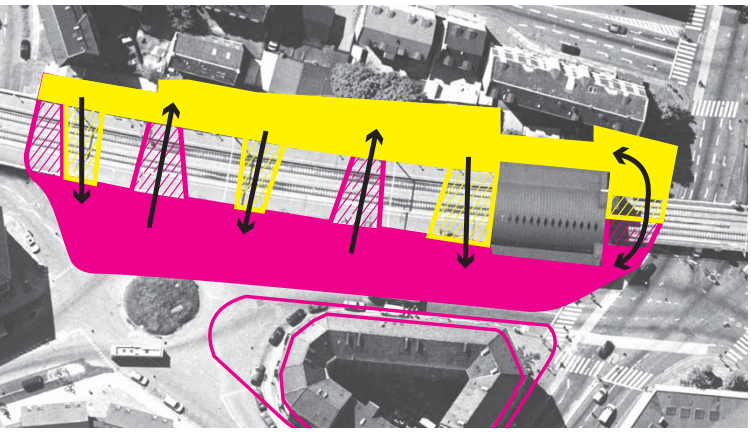
Hovedtrappen er placeret inde i en bygning. Nødtrappe/cykelk ælderadgang er placeret ved Sigurdsgade, hvorden egentlige forplads er. Trappen er orienteret mod Haraldsgade, hvorfra de fleste brugere af metroen vil ankomme og trappen vil tydeligt signalere at her er metroforplads og cykelparkering. Den endelige placering af disse metroelementer skal justeres i en senere fase.
Ovenlys og udluftningsriste placeres sammen med ovenlysplinten i på en helle i midten af Haraldsgade øst for krydset med Tagensvej. Det vurderes at have konsekvenser for trafikafviklingen i Haraldsgade, men ved at begrænse de vestgående vejbaner til to, og østgående til en, vurderes det muligt at opretholde fortov og cykelsti i samme udstrækning som i dag.
Designet af metroforpladsen handler i stor grad om, at gøre cykelparkeringszonen synlig fra hovedtrappen (hjørnet af Tagensvej og Haraldsgade) og fra de tilstødende lokale veje, både via skiltning, belysning og fladebearbejdning.
Den nye plads har rum til flere typer af program der henvender sig til forskellige brugergrupper. Der skal først og fremmest være en overskuelig cykelparkeringsdel omkring nødtrappen, der tydeligt adskiller sig fra den resterende del af pladsen, så der ikke parkeres cykler henover pladsen. Dækningsgraven kan bevares som lokale evt. tilknyttet en udendørs scene, der kunne benyttes af foreninger og private i lokalområdet. Stueetagen af karréen mellem Sigurdsgade og Fafnersgade får direkte kontakt til den ny plads.
En zone af pladsen reserveres i tilknytning hertil til udeservering.
Den endelig programmering af pladsen skal koordineres med Områdeløft i Haraldsgadekvarteret.

CYKELPARKERING
Der er vist ca. 450 pladser inkl. 130 pladser i metrocykelkælderen. Det estimerede behov er 280-470 pladser.

RÅDMANDSMARKEN

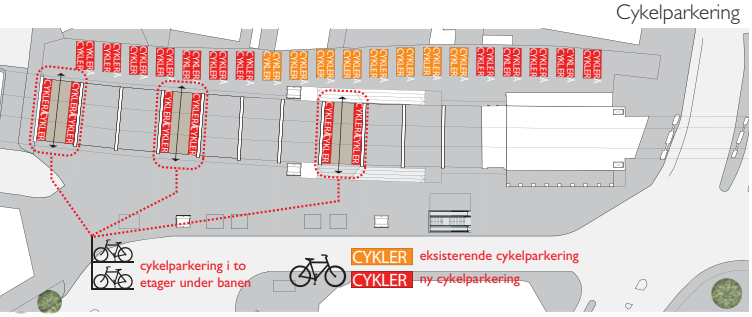


V. Rådmandsmarken. Plandiagram



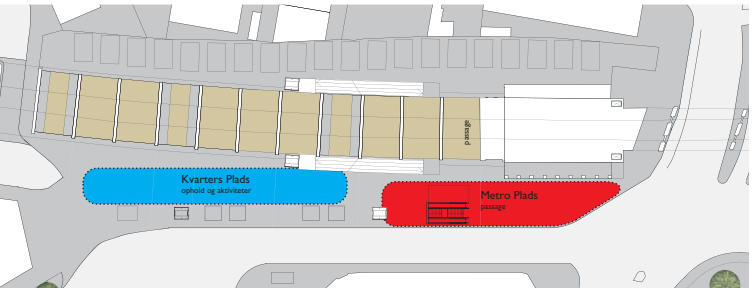
Byrum forbindes under højbanen

Cykelparkering



Nedbrydning af højbanens barriere-effekt skaber sammenhæng og passage på tværs .

Pladsdannelser med forskellige potentialer.



NØRREBRO

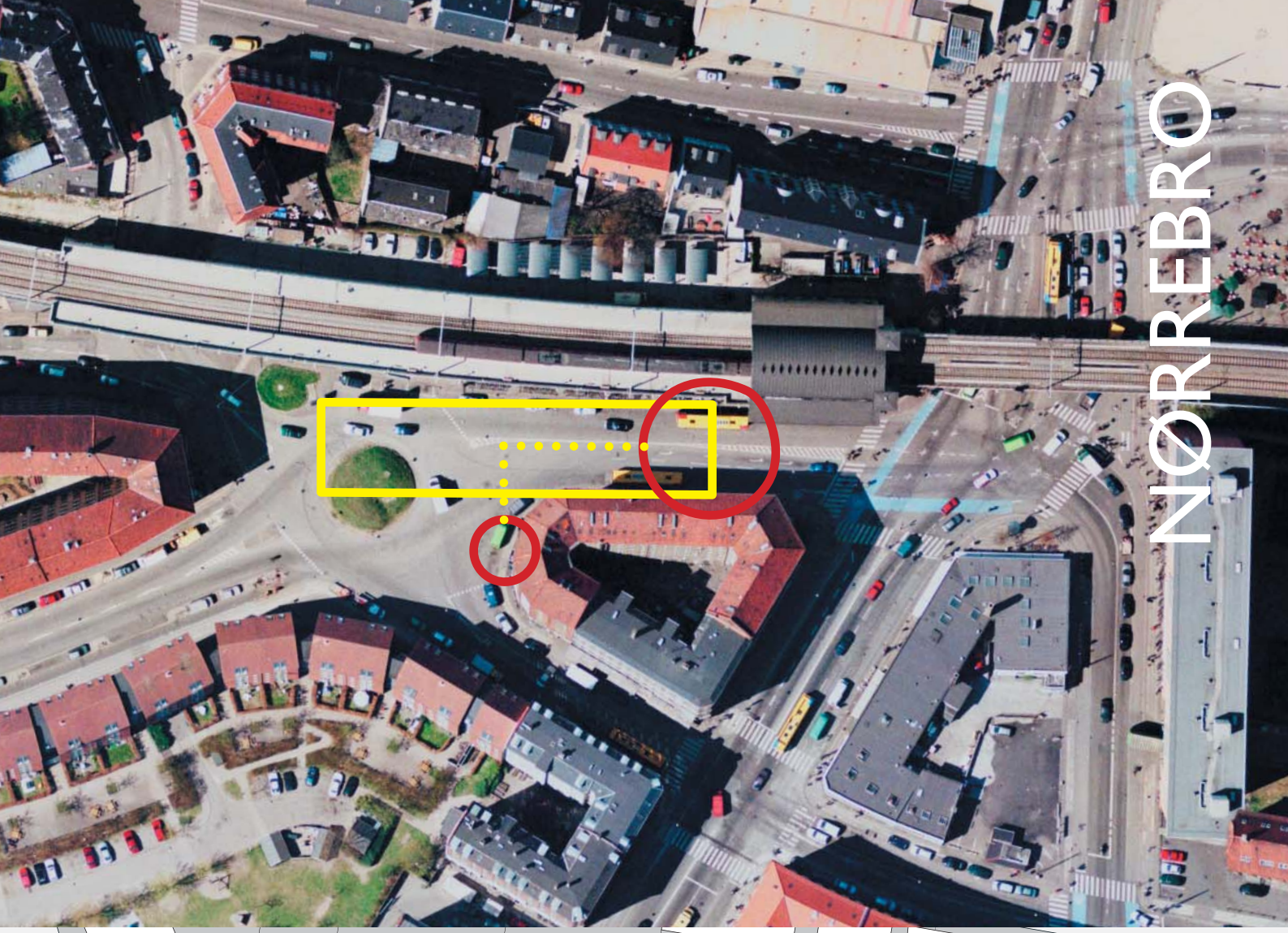
Højbanens særlige storbyudtryk og de tilhørende potentialer skal maksimeres. Højbanens barriereeffekt nedbrydes ved at åbne op til bagsiden og fjerne nogle af butiksfunktionerne. Dermed skabes en ekstra bred plads der går på tværs under højbanen. Ved at åbne op flere steder skabes en naturlig sammenhæng med de ikke udnyttede cykelparkeringsarealer på bagsiden.

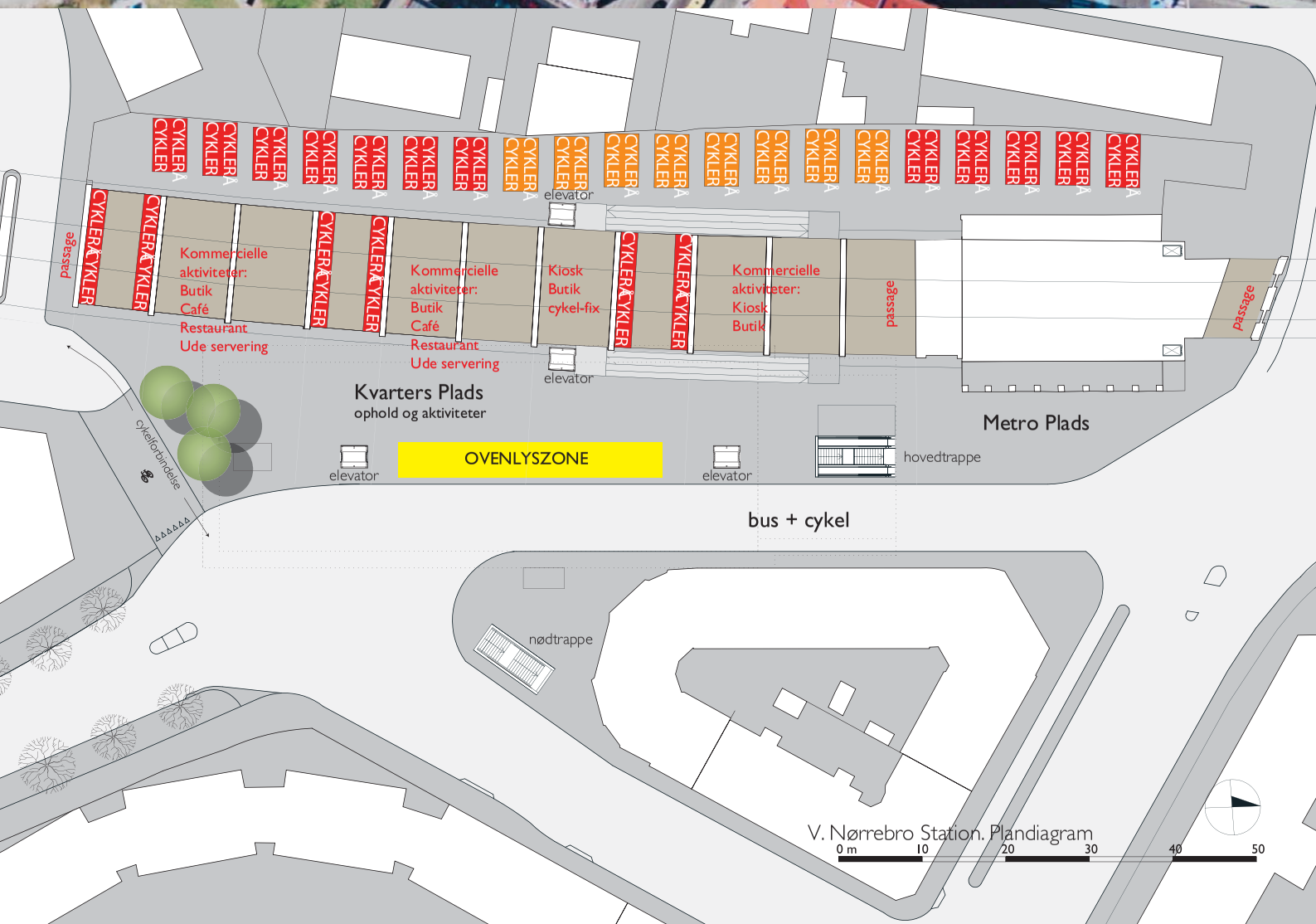
Ved metrostationen inddrages langt størstedelen af Folmer Bendtsens Plads til stationsforplads, hvilket medfører en væsentlig reduktion af vejbanearealet til busser i en retning og cykler i begge retninger.

Hovedtrappen er placeret ved indgangen til stationen og skaber med sin orientering en forplads, der relaterer sig til knudepunktet - Nørrebrogade. Nødtrappen placeres overfor på hjørnet af Folmer Bendtsens Plads og Hyltebro.
Rulletrapper og elevatorer forbinder metroforplads med højbanens perroner.
Stationen udføres med ovenlys i punktform og stationsventilationer med siddekanter, så de kan fungere som møbler på pladsen.
Metroelementerne fungerer delvis som afskærmende elementer mellem pladsen og trafikken.
Stationsboksen sænkes for at sikre træbeplantningers vækstvilkår.

Den markante lokale karakter med mangfoldighed af liv, og områdets klare identitet peger på at en udvikling af området skal ske på stedets præmisser. Det inkluderer en trafikal løsning som kan være med til at skabe plads og nye sammenhænge gennem omdannelse af gaderum til byrum. Cykelforbindelsen via Ørnevej bevares. Højbanen med dens særlige storbyudtryk har store urbane og byrumsmæssige potentialer som udnyttes ved at åbne op under banen og derved udvide pladsen ved at forbinde den til fortovet.
Programmeringen af pladsen skal ikke være en dyr og eksklusiv, men lokal og bæredygtig - en programmering der hviler i sig selv og stedet. En collage af mangfoldighed med mange udfoldelsesmuligheder og indtagelse af byrummet udfra den store diversitet af brugere så som handlende, markeds- og blomstersælgere, gademusikanter, udeservering mv.

CYKELPARKERING
Der er vist i alt 600 nye traditionelle pladser over terræn (heraf 300 under højbanen) + 130 cykelparkeringspladser under i metrocykelkælder (i alt 730). Det estimerede behov er 710-1.170.


NØRREBRO


CYKLER
passage
Kommercielle aktiviteter:
Butik
Café
Restaurant
Ude servering
Kommercielle aktiviteter:
Butik
Café
Restaurant
Ude servering
Kiosk
Butik
cykel-fix
Kommercielle aktiviteter:
Kiosk
Butik
elevator
Kvarters Plads
ophold og aktiviteter
OVENLYSZONE
Metro Plads
hovedtrappe
cykelforbindelse
bus + cykel
nødtrappe
V. Nørrebro Station. Plandiagram
0 m
10
20
30
40
50

NØRREBROS RUNDDEL

Todelt grøn metroforplads med hovedtrappen i den urbane kontekst.

Det grønne parkrums kontrast til Runddelens urbane/trafikale liv

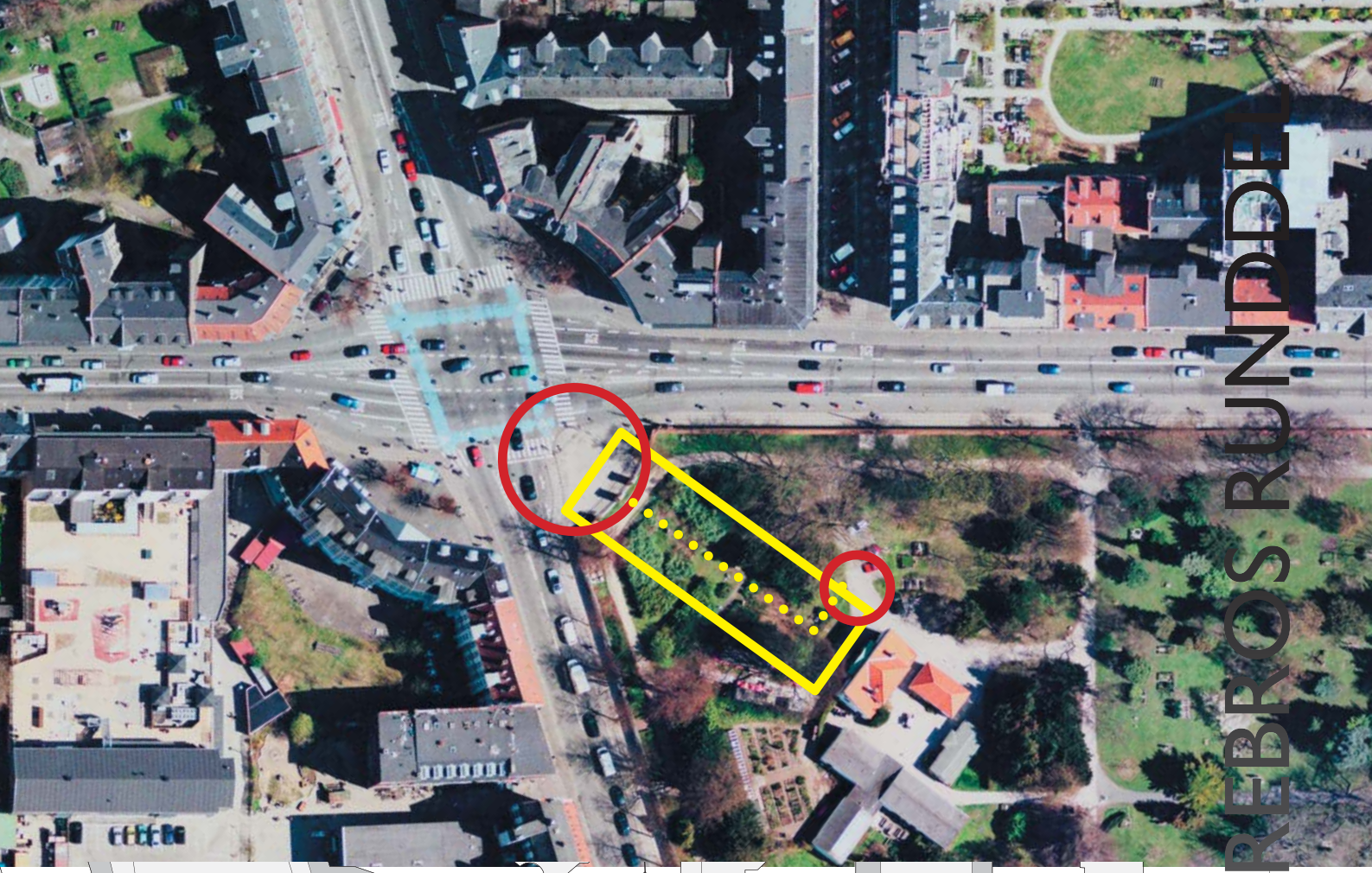
Midt mellem et af Nørrebros trafikale knudepunkter og byens kulturhistoriske kirkegård kommer metrostationen til at ligge med hovedtrappen ude i runddelen og selve stationen under den del af Assistens Kirkegård, der med tiden vil blive omdannet til park.

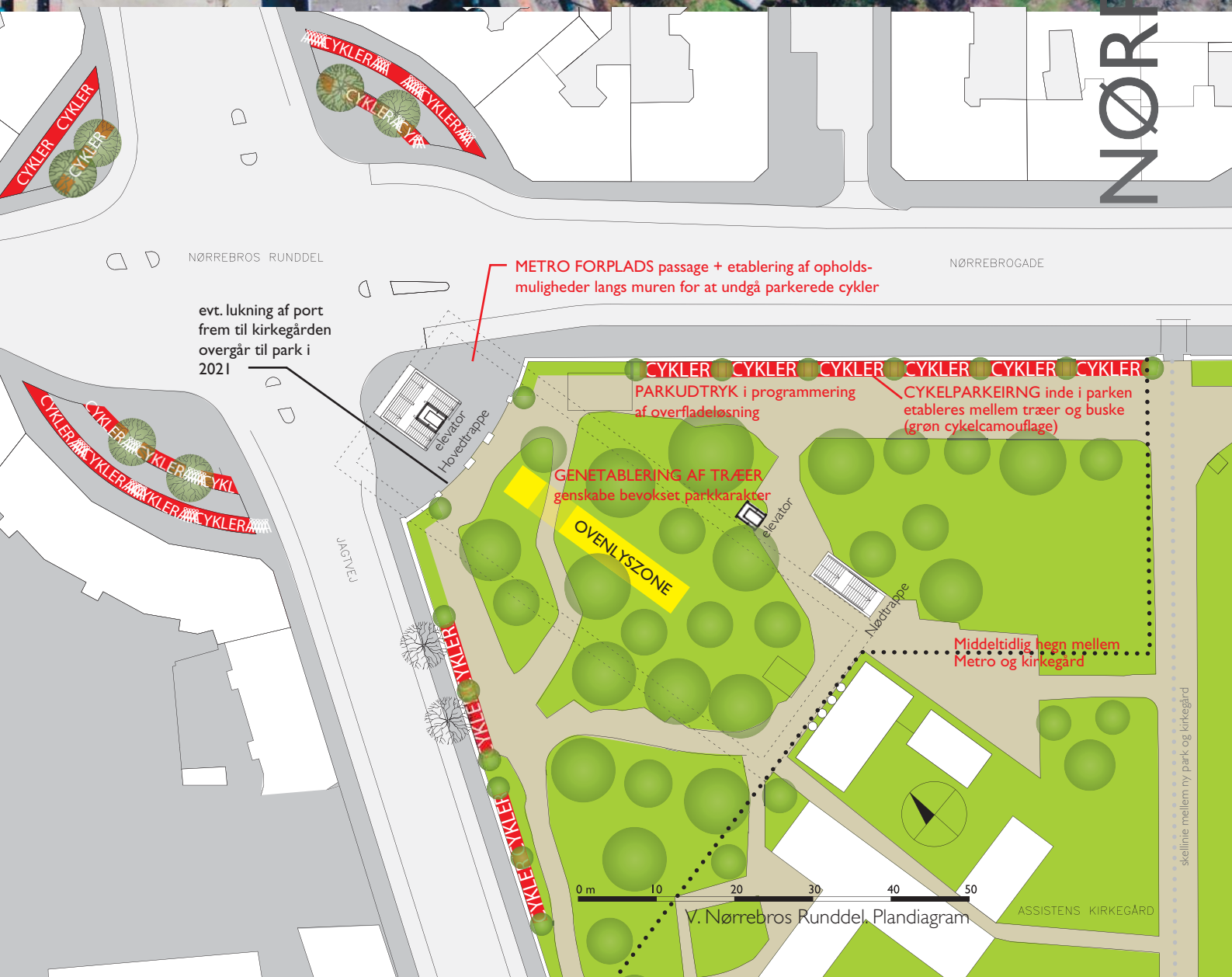
Den Grønne Metrostation - en station i dette tilgroede hjørne af kirkegården (eller kommende park). Selve hovedtrappen og elevator ligger uden for porten og er klart en del af Nørrebrogade og Runddelen. Men hovedparten af stationens overside og elementer vil ligge inden for murerne. Målet er at bevare og genplante så meget, at den helt særlige karakter i dette hjørne af parken/kirkegården kan leve videre.
Der er en klar zoneopdeling og kontrast mellem rummene inden for og uden for kirkegårdsmuren - et transtitrum præget af trafikken kontra den rolige kirkegård.
Her krydses to af bydelens mest benyttede hovedveje - Nørrebrogade og Jagtvej. Afskærmet af mure ligger Assistens Kirkegård i det ene hjørne af trafikkrydset. Der ligger et potentiale i at bevare denne skarpe kontrast og byrumsmæssige stemningsskift, som er med til at give metrostationen en hel særlig identitet

Metroens hovedtrappe ligger i Runddelen og peger tilbage ind i parken hen over metrostationen under jorden. Ved ankomst får man et blik ind i det grønne rolige parkrum, der står som kontrast til det travle byrum og trafikkrydset bag. Nødtrappen placeres inde i parken langs muren og orienteres mod en kommende langsgående sti internt i parken - i retning mod udgangen på hjørnet ved hovedtrappen.
Stationen udføres med ovenlys i punktform, der kan stå som lysende elementer i parken om aftenen. Øvrige metroelementer indpasses i en samlet landskabsplan for den nye park-forplads.
Stationen sænkes således at der kan plantes træer ovenpå stationsboksen.
Metroens forplads skal primært fungere som passage for folk, der skal med metroen. Etablering af opholdsmuligheder langs muren ved indgangen til parken eller en anden særlig programmering kan hindre at cykler henstilles. Inden for murene skal overfladen programmeres med parkudtryk. Området forventes som minimum at være tilgængelig i metroens åbningstid. Den skal bl.a. inkludere genetablering af træer for at genskabe en bevokset parkkarakter, der hvor det er muligt.

CYKELPARKERING
Cykelparkering er svær at indpasse på metroarealet der ligger på kirkegården og runddelen andvendesanvendes derfor, På plandiagrammet er vist ca. 300 pladser + 130 i metrocykelkælderen (i alt 430). Det estimerede cykelparkeringsbehov er 350-580.

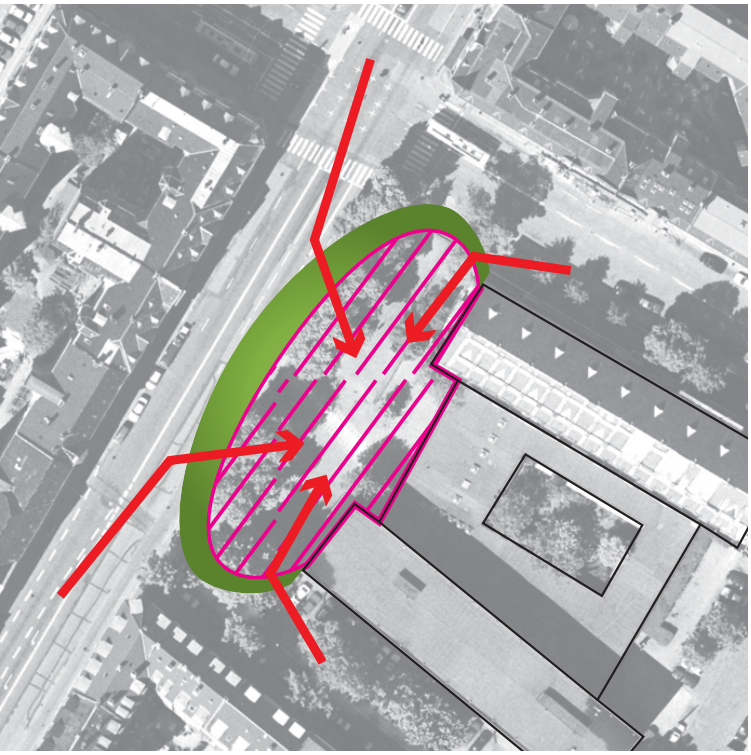
NØRREBROS RUNDDEL





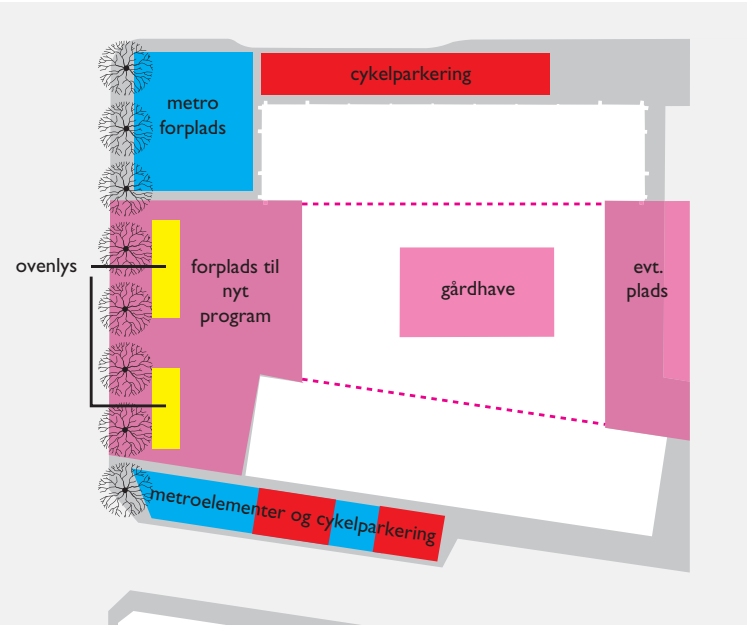
V. Nørrebros Runddel, Plandiagram

LANDSARKIVET



Genetablering af træbeplantning, en intim stille lomme langs Jagtvejens trafiklarm.

Eksisterende trarække langs Jagtvej.



Eksisterende forplads for Landsarkivet, der på sigt kan flyttes til det ny Rigsarkiv.
Ved at genetablere træ rækkerne omkring Landsarkivet, som markering af det særlige rum, der omkranser bygningen, bevares den grønne skovlignende karakter for byrummet, en afskærmning af træer mod trafikken og en karakter af stille "lomme" i byen.
Trærækken af Kastanier langs Jagtvej kæder vejforløbet sammen til et grønt forløb og refererer til den historiske Kongevej Allé, der var beplantet med Kastanietræer.

Laurids Skaus Gade ensrettes delvist, Krügersgade og Ahlmannsgade ensrettes i retning mod Åboulevarden. Biltrafikken fra Åboulevarden kan derfor kun komme til kvarteret omkring Landsarkivet via Jagtvej-Hiort Lorenzens Gade, og der må derfor forventes en stigning i den allerede begrænsede trafik her.

Ovenlys kan placeres inden for den angivne zone. Ovenlyset skal have siddekanter og udformes i arkitektonisk respekt for det byrum, der kan dannes på dette sted og i forhold til landsarkivets bygninger. Via ovenlysene, kan man skabe stor visuel kontakt til himmelrummet over stationen , så man allerede nedefra fornemmer det grønne byrum.
Brandventilationen nedfældes i fladen.
Stationsboksen sænkes for at sikre træernes vækstvilkår.

Hiort Lorenzens Gade er indsnævret med to meter mod nord for at give plads omkring cykelparkering. Det vurderes at antallet af eksisterende parkeringspladser kan bibeholdes.

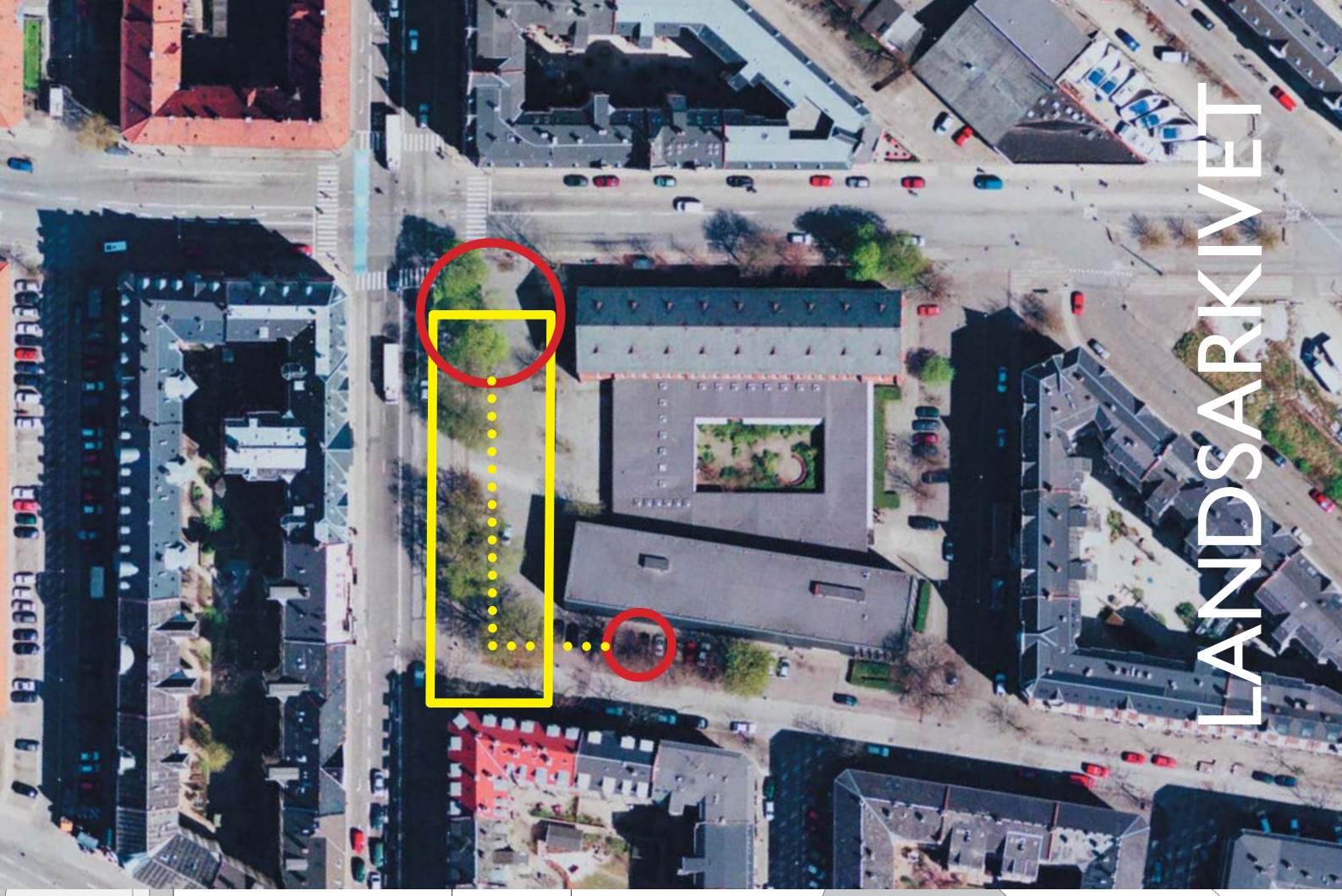
Her er potentiale for en plads med særlig grøn karakter trukket tilbage fra Jagtvejens trafik - et roligt, afgrænset rum tæt forbundet med byens trafik og omstigning til bus.

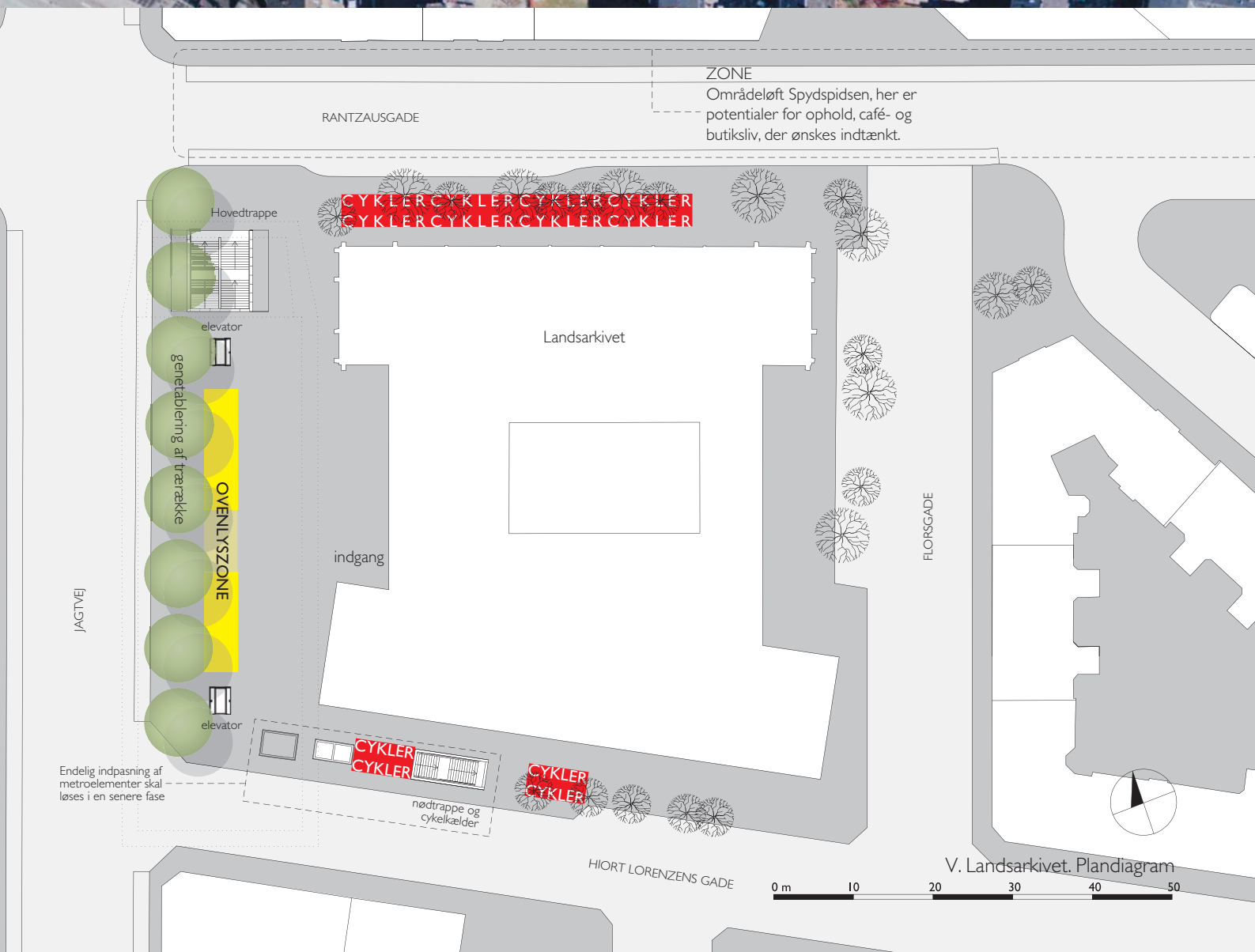
Metroen vil generere et helt nyt liv og flow af folk på pladsen der vil understøtte en mere udadvendt og offentlig anvendelse af Landsarkivets bygninger. Der er muligheder for at udvide det fremtidige program for Landsarkivets bygninger til pladsen foran og bagtil.

De speciel designede bænke foran Landsarkivet kan genplaceres, som en del af den arkitektoniske helhed i samspil med Eva og Niels Koppels bygning.

CYKELPARKERING
Her er et estimeret behov for 200-330 cykelparkeringspladser, der er vist plads til ca. 334 pladser inkl. 130 pladser i metrocykelkælderen.

LANDSARKIVET





V. Landsarkivet. Plandiagram

Genetablering og nyfortolkning af eksisterende karakter.

ENGHAVE PLADS

Enghave Plads er en lokal plads som definerer Istedgades afslutning. Pladsen ændrer karakter fra time til time, fra dag til dag... Efter den blev renoveret af Københavns Kommune i 1995 rummer den mange grupper - skaterne på de selvbyggede ramper, boldspillerne i buret, børnene på legepladsen, spritterne på bænken, trendsætterne på caféen... Alle er blevet hørt i forbindelse med den forudgående renovering som blev til i et tæt samarbejde medbeboerne.
Stemningen på pladsen er meget afhængig af, hvilken zone man befinder sig i og hvornår på dagen man er der. Et af målene for renoveringen i 1995 var at gøre pladsen mere grøn. Det er opnået med beplantning af store træer, hække og plantebede.
Der er stor opbakning blandt lokale beboere om stedet, og der er lige så stor bevågenhed omkring etableringen af metrostationen, som man må forholde sig til i den kommende designfase.

Pladsen genetableres efter metrostationens etablering og gives samme karakter som den nuværende plads - en refortolkning af det eksisterende anlægs funktioner. Metrostationen placeres som "standard" med de mere intensive metro-funktioner, trapper, elevatorer og cykelparkering placeret og ved to eksisterende befæstede arealer.
Stationen sænkes således at der kan plantes træer ovenpå stationsboksen.

CYKELPARKERING
Her er et estimeret behov for 490-820 cykelparkeringspladser. Der er vist plads til ca. 630 pladser inkl. 130 pladser i metrocykelkælderen.

Udfordringen bliver at forene funktionerne og karakteren af opholdshave med metroens ovenlys

møbler - bænk

+

beplantning - blomster

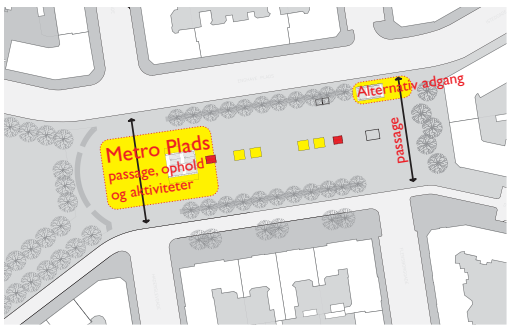
+

vandelement

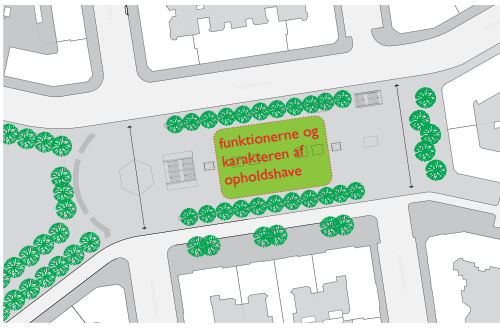
+

metroelementer - ovenlys

eksisterende forhold – med pladser, træet og opholdshave

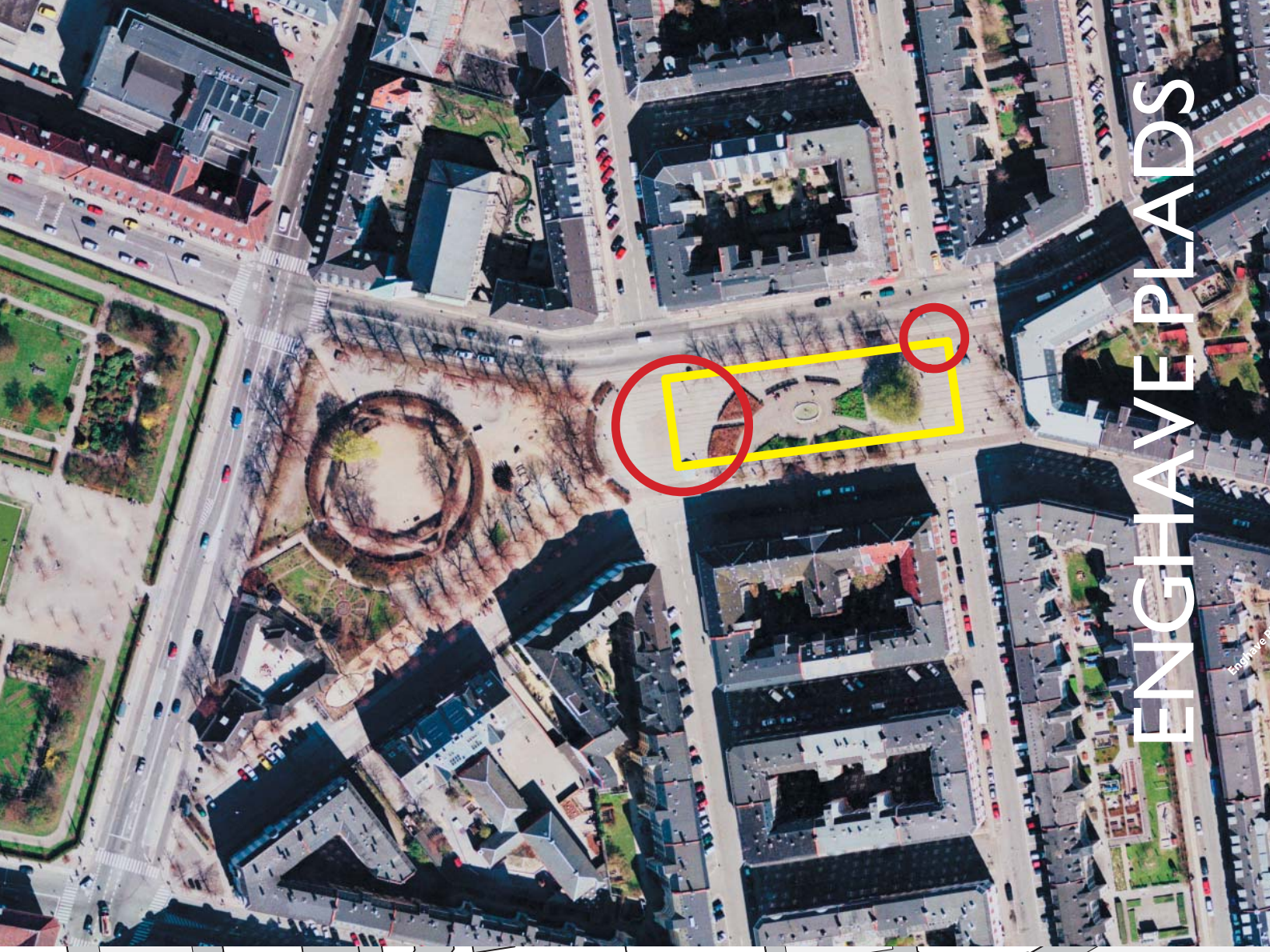


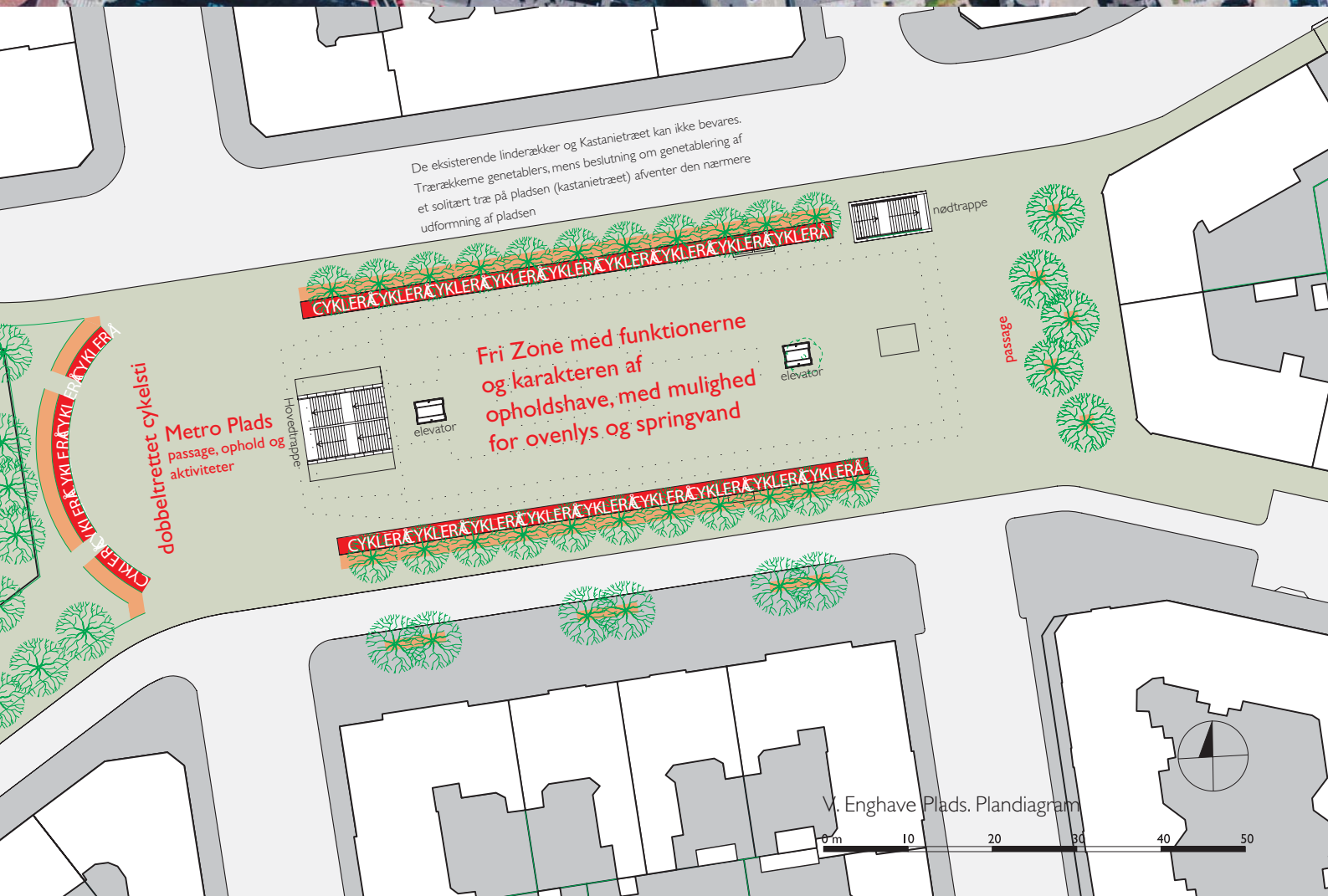
zoner og elementer i forbindelse med etablering af Metrostationen.



zone hvor funktionerne og karakteren af opholdshave skal kombineres med nogle af metroens ekstensive elementer

ENGHAVE PLADS





V. Enghave Plads. Plandiagram

Arkitema