

# PROBLEMSTILLINGER

## Infrastruktur

- Stærkt trafikerede og brede veje med dårlige krydsningsforhold danner barrierer internt samt til og fra kvarteret. Dette genererer ringe kontakt til de øvrige bydele.
- Der er et højt niveau af gennemkørende trafik, specielt i Haraldsgade, hvor trafikken udgør en voldsom fysisk barriere i kvarteret. Biltrafik har overalt en højere status end cykeltrafik. Parkeringen er ustruktureret og er flere steder i vejen for gangtrafik. Der mangler fokus på de bløde trafikanter og i særlig grad på gode cykelforbindelser.
- Der er stort set ingen offentlige grønne rekreative områder i kvarteret og dårlig forbindelse til grønne områder uden for kvarteret (Fælledparken og Lersøparken).
- Lersø Parkallé er overdimensioneret i kapacitet, og de grønne arealer har begrænset rekreativ værdi.

## Ingen mødesteder

Der er:

- for få opholdssteder og liv i gaden.
- for få aktivitetstilbud.
- intet fællesskab på tværs af områder, bebyggelser og offentlige rum.
- for få kulturelle tilbud.
- for få handelsstrøg, der kan generere mødesteder.
- få grønne arealer og ingen sammenhæng mellem dem.

## Miljø og bæredygtighed

- Der er ingen miljøpolitik i kvarteret – er ikke i folks bevidsthed.
- Bæredygtighed er ikke et synligt tema i kvarteret.

## Identitet

- Der er ingen tydelig identitet i forhold til København: Der er ingen tilbud af kulturel, økonomisk, social, geografisk, fysisk eller arkitektonisk karakter til synliggørelse af kvarteret og tiltrækning af folk udefra.
- Der er meget få handelsmæssige tilbud.
- Kvarteret er midt i en forandringsproces fra høj industriel aktivitet til færre/mindre industrielle aktiviteter. Hvilken identitet har kvarteret, når denne proces/konvertering er gennemført?

## Forandring

- Kvarteret er konstant under forandring: Professionshøjskolen, metro, baneterrænet, KTK-grunden mv. Den konstante udvikling vil forrykke eller skabe nye centre, tyngdepunkter og muligheder. Hvordan ændres bydelens flow?
- Der ligger uudnyttede potentialer i nogle af områderne – kan de sættes i spil?

## Byrum

- Manglende rumligt og funktionsmæssigt hierarki: Hvor går man tur? Hvor er der noget at se på? Hvor er der interessant? Det er svært at orientere sig.
- Manglende pladsrum som grundlag for mødesteder.
- Intet centrum, der skaber hierarki og orientering, til sammenbinding af bydelen.
- Det er et sammensat område både arkitektonisk, funktionelt og kulturelt – føles fragmenteret.

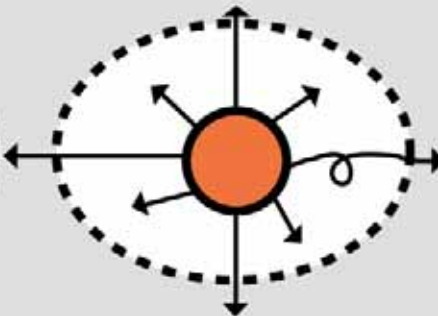


# MÅLSÆTNINGER

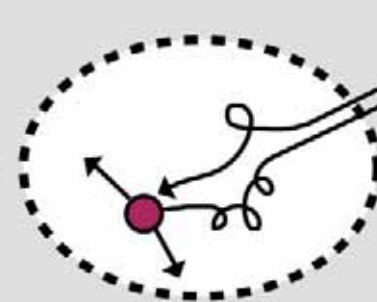
Fremtidige forhold:



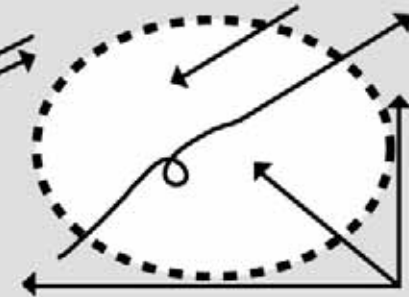
Boliger: Stadig introvert aktivitet, men også aktivitet udefra, som opsøges af beboerne



Boliger: Bevægelser ud af området, men også rundt i området



Arbejdspladser: Stop undervejs til og fra, aktiviteter opsøges i området i arbejdstiden



Folk udefra: Stop undervejs ved gennemgang i området, aktiviteter opsøges i området



# MÅLSÆTNINGER

## Identitet

- At skabe kulturelle og oplevelsesmæssige / miljømæssige tiltag, som vil tiltrække en bredere bruger- og brugersammensætning i det offentlige rum.
- At skabe oplevelsesmæssige og funktionelle "dynamoer", som fremmer synergien mellem borgere og brugere.
- At gøre disse tiltag så stærke, at de kan tiltrække borgere fra andre bydeler og regioner.
- At skabe bedre forbindelse til den omkringliggende by, herunder de store grønne friarealer.
- At indføre et byrumsmæssigt hierarki, der skaber orientering og overblik i kvarteret.

## Miljø og bæredygtighed

- At gøre bæredygtighed til en hovedfaktor i arbejdet med byrummene og i at give bydelen identitet ved at gøre miljøtiltag synlige og mærkbare i kvarteret.
- At miljø og bæredygtighed skal ses i både stort og småt.
- At nedsætte mængden af gennemkørende trafik og definere arealer og veje, som prioriterer de bløde trafikanter i forhold til transport, bevægelse og ophold.
- Herunder: At redefinere vejarealer, der ikke bliver brugt optimalt så de kommer til at fungere mere som rekreative arealer, og at anvende disse arealer bl.a. til begrønning af kvarteret.

## Mødesteder

- At give mulighed for aktivitet, samvær og fællesskab i bydelen på tværs af borgere og brugere.
- At skabe mulighed for, at detailhandel, værksteder, beboelse, aktiviteter, caféer, uddannelsesaktiviteter m.m. har adgang til steder i det offentlige rum, hvor der kan interageres.
- At skabe et hierarki i byrummene, der angiver vigtige strøg og pladser, som man kan orientere sig efter, og som samler mennesker.

## Foranderlighed

- At lade planlægning tilpasse sig den forandring, der løbende sker i kvarteret, og indrette både blivende og midlertidige projekter herudfra





# KONCEPT



# KONCEPT

Byrums- og trafikplanen har som hovedformål at tilbyde en samlet opgradering af byrum og trafik i Haraldsgadekvarteret. Det betyder, at det koncept som beskrives her, tager udgangspunkt i målsætningerne og at der i bearbejdningen af denne ligger en prioritering af hvad der samlet set er mest vigtigt for bydelsløftet.

## TILGÆNGELIGHED

### Trafikalt og tilgængelighedsmæssigt design

Vores overordnede mål med gennemførelse af projektet er, at:

- skabe gode og tilgængelige forhold for alle fodgængere, herunder personer med nedsat færdselsfunktion, ældre, personer med barnevogne o.l.
- øge udfoldelsesmulighederne i Haraldsgadekvarteret, med respekt for byrumsmiljøet.

Samtidig skal projektet opretholde gode parkeringsforhold og sikre god adgang til kollektiv trafik. Ikke mindst i forhold til den kommende metrostation er tilgængelighed en vitalt forudsætning for at udnytte det fulde potentiale for anvendelse af bæredygtig transport. Tilgængelighed til og omkring stationen skal derfor have højeste prioritet ved den detaljerede planlægning og udformning af trafik- og byrum.

I de trafikale forslag vil der blive taget hensyn til, at

fodgængerområder (fortove, fodgængerfelter, og pladsdannelser) udformes, så de tilgodeser tilgængelighed for alle samt de nødvendige og ønskede byrumsfunktioner. Belægninger skal overholde vejreglen "Færdselsarealer for alle" og tilrettelægges efter færdselshandicappedes og ældres behov samt i forhold til andre byrumsfunktioner, som butiksudstillinger, kunst, udendørs aktiviteter, m.m.

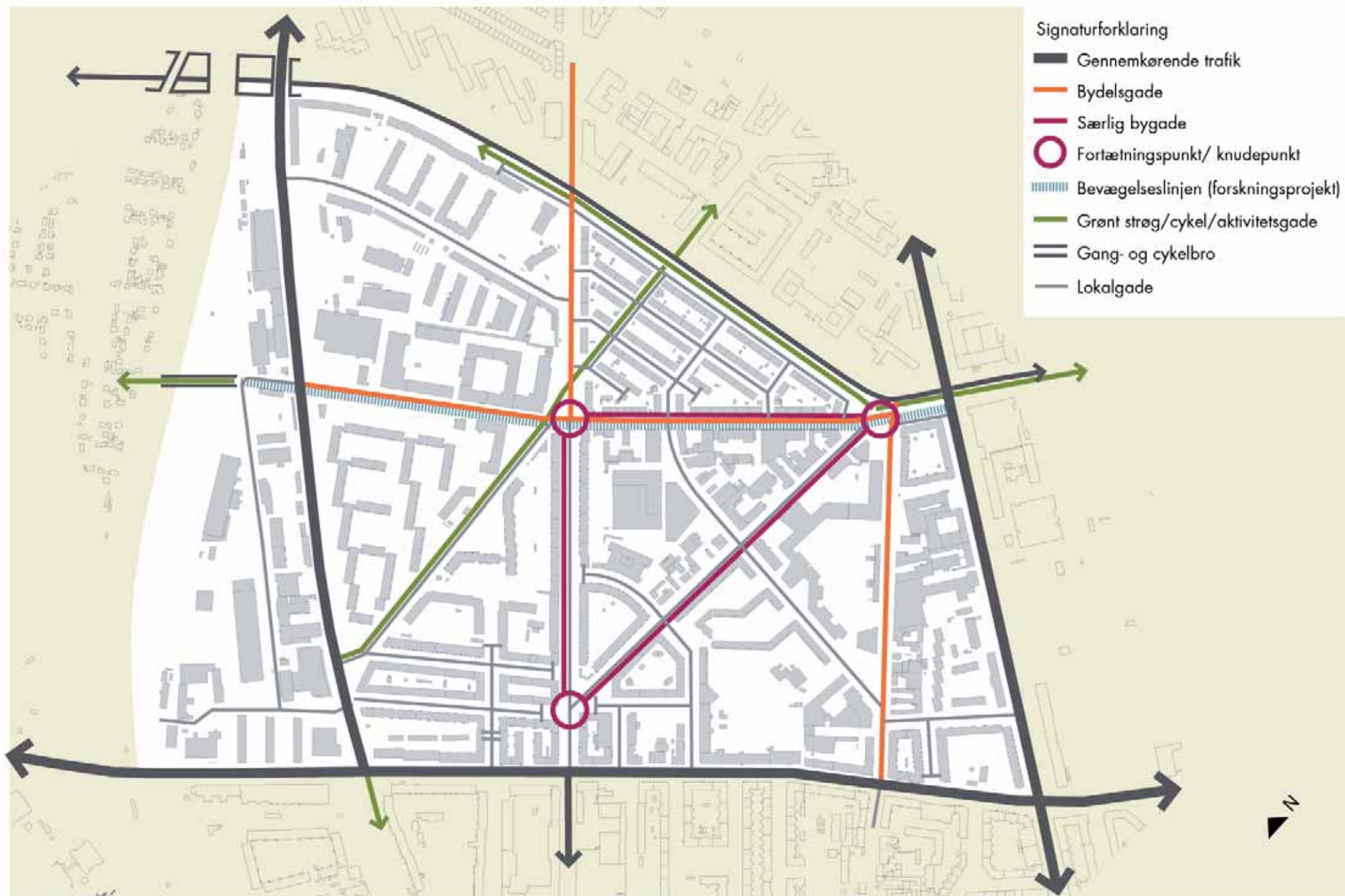
Der skal tilvejebringes et sammenhængende system af gangbaner med tilstrækkelig bredde og belægninger, som er egnede for kørestols- og rollatorbrugere. Tilsvarende skal naturlige og anlagte ledelinjer og opmærksomhedsfelter etableres som hjælp til orientering for blinde og svagsynede.

Med passende mellemrum etableres hvilemuligheder for ældre og gangbesværede samt krydsningsmuligheder (fortovsramper med korrekt hældning, midterheller, fodgængerfelter og lydfyr ved signaler), som kan højne fodgængernes bevægelsesmuligheder og mindske barrierevirkningen på Haraldsgade. Samtidig tilpasses byinventar, belysning og beplantning mht. arealbehov og placering.

Adgang til kollektiv bustrafik skal prioriteres med forskellige virkemidler, herunder:

- Trafiksikre og effektive af- og påstigningsforhold, som er tilgængelige for alle
- En udformning, der sikrer et hensigtsmæssigt flow af passagerer til og fra metrostation og busstoppesteder, så konflikter med bl.a. bil- og cykeltrafikken minimeres.





# TRAFIKSTRUKTUR

Diagrammet viser konceptets trafikale hieraki, som definerer, hvilke gader der er vigtige i kvarterets delområder, og som er med til at skabe dels et centrum i kvarteret i forbindelse med fremtidig metro, handel, uddannelse og smørhverv, dels et sammenhængende grønt og rekreativt forløb i forbindelse med kvarterets store boligområde.



områdeanalysen danner grundlag for trafikstrukturen

## Den trafikale strategi

Visionen for de trafikale forslag er at samle kvarteret som en funktionel og trafiksikker bydel med en trafikstruktur, der er til gavn for beboerne. I Haraldsgadekvarteret findes gode muligheder for at skabe en bæredygtig trafikal udvikling med plads til alle typer af trafikanter og nødvendige funktioner i et barrierefrit gaderum. Det vurderes, at Cityringen og metrostationen Rådmandsmarken i fremtiden vil spille en stor rolle i området og på sigt nedsætte antallet af privatbiler.

I løsningen gives også bud på, hvordan man kan indføre et alternativt hieraki i vejstrukturen, især ved at opgradere nogle veje med

specielle funktioner i det område de er en del af. Eller ved at udpege fortætningspunkter, der er af særlig værdi for kvarteret.

Kvarteret er i dag delt i to, hvor trafikken på Haraldsgade skaber en barriere gennem kvarteret. Det ønskes, at Haraldsgade i stedet skal understøtte kvarterets identitet og være en livsnerve for de lokale borgere.

I boligområderne ønskes man at nedsætte gennemfartstrafikken og skabe funktionelle adgangsmuligheder for områdets beboere.

Haraldsgadekvarteret som helhed skal virke som en attraktiv cykelkorridor mellem Nørrebro og Østerbro. Kvarteret skal desuden have et velbetjent kollektivt trafiksystem i fremtiden.

Yderligere til stræbes det, at vejene skal være fremkommelige og trafiksikre. Kvarterets børn skal kunne komme sikkert til og fra skole ad sikre skoleveje. Overordnet skal der sikres tilgængelighed for alle trafikanter som en naturlig del af løsningerne, således at der generelt sikres et barrierefrit gaderum.

Cyklistarealer skal udformes med tilstrækkelig bredde og adskillelse mod øvrige trafikarter.







# TRAFIKAL LØSNING

## Trafikale ændringer

Der er en række forudsætninger, der gør sig gældende i forhold til den trafikale løsning:

I forbindelse med VVM-undersøgelsen for Cityringen er der blevet udarbejdet en trafikalt analyse, der anbefaler trafikale ændringer i kvarteret som en konsekvens af metrobyggeriet, hvor Haraldsgade vil være lukket for gennemkørende trafik i anlægsperioden.

Disse anbefalinger medfører en lukning af Aldersrogade, idet en lukning af Haraldsgade i Cityringens anlægsperiode, vil kunne belaste Aldersrogade med uhensigtsmæssigt megen gennemkørende trafik. I nærværende plan foreslås Aldersrogade lukket således, at der skabes plads til et større sammenhængende byrum, hvor Aldersrogade møder Vermundsgade.

Aldersrogade foreslås også lukket for gennemkørsel mod Lersø Parkallé. Tilsammen gør disse trafikale ændringer Aldersrogade til en mere lokal gade, som egner sig til "shared space" brug. Dette betyder yderligere, at en del af gennemfartstrafikken i metroens anlægsperiode vil køre ad Rovsingsgade, Vermundsgade og Haraldsgade, og at krydset Haraldsgade/Vermundsgade skal saneres.

Det foreslås at ensrette den østligste del af Vermundsgade og lukke forbindelsen ad både Vermundsgade og Sigurdsgade til Rådmandsgade for at mindske kørsel over den foreslåede Lersø Parkallé plads. Vermundsgade og Sigurdsgade forbindes istedet. Denne ændring vil give mindre gennemkørende trafik og vil skabe mulighed for forbedrede parkerings- og gangforhold i Vermundsgade. Ændring af parkeringsfor-

hold skal ske med respekt for byrummenes kvalitet. Rådmandsgade vil forløbe hen over et opholds- og legeareal på pladsen, hvilket betyder, at man må køre over pladsen på de gåendes præmisser.

En mulighed for en udvidelse af parkeringskapaciteten på de belastede bolig-gader Valkyriegade og Slangstrupgade er at ensrette gaderne og give mulighed for skråparkering. Gaderne kan ensrettes på Slangstrupgade fra Rovsingsgade til Brynhildegade og på Valkyriegade, fra Brynhildegade til Aldersrogade. Ved at inddrage en mindre del af fortovsområdet i den sydlige side, kan der etableres skråparkering her.

Til forskel fra planerne for Cityringen foreslås, at Haraldsgade lukkes permanent for gennemkørende biltrafik ved Tagensvej. Det foreslås, at kørebanen indsnævres, cykelstierne fjernes og hastigheden sættes ned til 40 km/t på strækningen mellem Vermundsgade og Tagensvej. Eftersom der således ikke længere vil være gennemkørende biltrafik på denne del af Haraldsgade, er det ikke noget problem, at busser og cykler deler vejareal. ( Dette ændringsforslag fraviger umiddelbart principperne i planerne for Cityringen men skal ses som et alternativt forslag og som sådan et indlæg i debatten)

Valhalsgade foreslås ensrettet fra Tagensvej. Den gøres til et lege-opholdsareal foran Kulturcenteret, hvor parkering kun er mulig på bestemte tidspunkter.

Fogedmarken og Eddagården kan lukkes mod hhv. Jagtvej og Tagensvej for at give mulighed for at arbejde med klimaskærme til afhjælpning af støjgener i de tilstødende bebyggelser.





# PARKERING

## Overordnet vurdering

Overordnet vurderes det, at der er tilstrækkeligt med parkeringspladser i området til at dække behovet på længere sigt, bl.a. fordi en del af parkeringen i specifikke områder skyldes "fremmede" som søger at undgå afgifter i naboområderne (dette kan evt. reguleres ved en udvidelse af parkeringszonen), og fordi Cityringen i fremtiden vil mindske behovet for individuel trafik og bilparkering.

Flytning af gadeparkeringspladser bør ske ud fra en afvejning af, hvilke steder der kan tilvejebringes alternative parkeringsmuligheder i sidegader eller nye parkeringsanlæg. Placering af nye parkeringspladser bør tage udgangspunkt i parkeringsbehovet jf. den gennemførte parkeringsanalyse i kvarteret

Det anbefales, at parkeringsbåsene i kvarteret effektiviseres i form af afmærkning. Det skønnes, at man med en samlet strategi for præcis markering af parkeringspladser med skrå og vinkelparkering kan forøge parkeringskapaciteten med 10-12%.

I det videre forløb skal der arbejdes med en kortlægning af et generelt parkeringsprojekt for kvarteret under hensyntagen til, at parkering skal bidrage til bedre byrum for trafikanter og borgere som helhed.

# BELYSNING

Haraldsgadekvarteret vil efter den planlagte opgradering have en belysning, der generelt er af høj lysmæssig kvalitet. De nye armaturer giver et godt lys over vejmidten, men bør suppleres af væghængte armaturer ved alle indgangsdøre for at skabe tryghed.

En udvikling af en belysningsstrategi i kvarteret bør, ifølge Københavns Kommunes samlede lysstrategi indeholde belysning, der fremhæver bylivet og iscenesætter byen om natten.

Denne særlige belysning bør også indgå i det byrumsmæssige hierarki og understrege særlige steder som pladser, strækninger og aktiviteter, samtidigt med at der skabes tryghed og tilgængelighed, for dem der færdes i byens rum.

Lyset kan bruges som kunstnerisk indslag eller understrege kunst og arkitektur – ny eller i forbindelse med eksisterende.

I forbindelse med hvert af de foreslåede tiltag skal det vurderes, om belysning kan indgå som en del af løsningen. Vigtigt i denne sammenhæng er det dog, at belysningstiltag samlet set skal understøtte kommunens mål om at nedsætte elforbruget til belysning.





## MØDESTEDER, BLIVENDE OG MIDLERTIDIGE

Mødestederne i kvarteret skal være af forskellig karakter, både indholdsmæssigt, arkitektonisk og mht. levetid. Der arbejdes med blivende og midlertidige tiltag. Nogle mødesteder anlægges i blivende form og materialer, mens andre etableres for en periode – i måneder eller år – for derefter at blive flyttet eller nedlagt.

Nogle mødesteder vil opfordre til ophold og nogle til fysisk udfoldelse. Nogle vil understøtte handel, og nogle vil udfordre og opfordre til kreativitet. Fælles for mødestederne er, at de alle medfører en kvalitativ forbedring af de sociale og fysiske rum i bydelen. De vil understøtte fællesskabet og den sociale udveksling, både internt og eksternt, og derigennem styrke kvarterets identitet.

Mødestedernes forskellige brug vil også være bestemt af, hvordan de er placeret i byen – rumligt, trafikalt, bevægelsesmæssigt og hierarkisk.

Antallet og størrelsen af mødestederne skal afstemmes efter, i hvor stor udstrækning der vurderes at være brugere til dem.





# GRØNNE STRUKTURER

Strategien for de grønne strukturer er, at de skal understøtte den trafikale og bevægelsesmæssige struktur i kvarteret og være med til at understrege et hierarki i gadestrukturen.

Haraldsgades sydlige del har en karakterfuld grøn allé hvis vækstvilkår bør vurderes. Hvis man dæmper trafikken i Haraldsgade, vil man kunne inddrage nogle arealer til plantefelter, som kan forbedre vækstvilkårene.

Det opløste grønne træk i Aldersrogade skal styrkes for at opgradere det til et grønt strøg, der forbinder Den grønne cykelrute i syd med Lersø Parkallé i nord med et videre forløb til Fælledparken øst for kvarteret.

Aldersrogade skal efter en trafiksanering fungere som et delvist rekreativt areal, hvor cyklister og leg bliver prioriteret

I hele udviklingen og ved alle tiltag skal der arbejdes bevidst med de grønne træk. Det skal vurderes, om de enkelte projekter kan tilføre kvarteret en grønnere profil, som kan bidrage med tiltrængte pauser i bydelen .

Det er målet at få etableret gode ,langtidsholdbare plante løsninger, der tager højde for slid, salt og andre bymæssige påvirkninger.







## BÆREDYGTIGHED

Målet er at gøre Haraldsgadekvarteret til en bydel, hvor bæredygtighed kan ses og mærkes i byrummet, og at skabe bevidsthed om vigtigheden af at behandle miljøet ordenligt og "...bidrage positivt til København som verdens miljømetropol".

Man vil i byrummet kunne arbejde videre med at styrke denne profil, synliggøre ambitionen samt gøre nærmiljøet sundere og grønnere.

Al planlægning i området skal indeholde en vurdering af miljøpåvirkninger, og der skal projekteres miljørigtigt ifølge Københavns Kommunes "Miljø i Byggeri og Anlæg". Det indebærer, at man vurderer de enkelte projekters påvirkning af miljøet på langt sigt – Herunder miljørigtige byggematerialer, levetid, vedligehold og energiforbrug i produktion og transport. I forhold til beplantning vurderes det om planterne har et ordenligt vækstgrundlag; i forhold til overfladevand om der er mulighed for lokal nedsivning.

Yderligere skal kommunens mål om at nedsætte den samlede CO<sub>2</sub>-udledning i det offentlige forbrug understøttes, f. eks. ved brug af alternative energiformer og lavenergiarmaturer i belysningen.

Der er allerede planlagte miljøprojekter i kvarteret, som kan give et meget synligt startskud for en miljørigtig udvikling i kvarteret. Bl. a. arbejdes der med idéer til støjnedsættende klimaskærme ved boliger langs Tagensvej og Jagtvej.

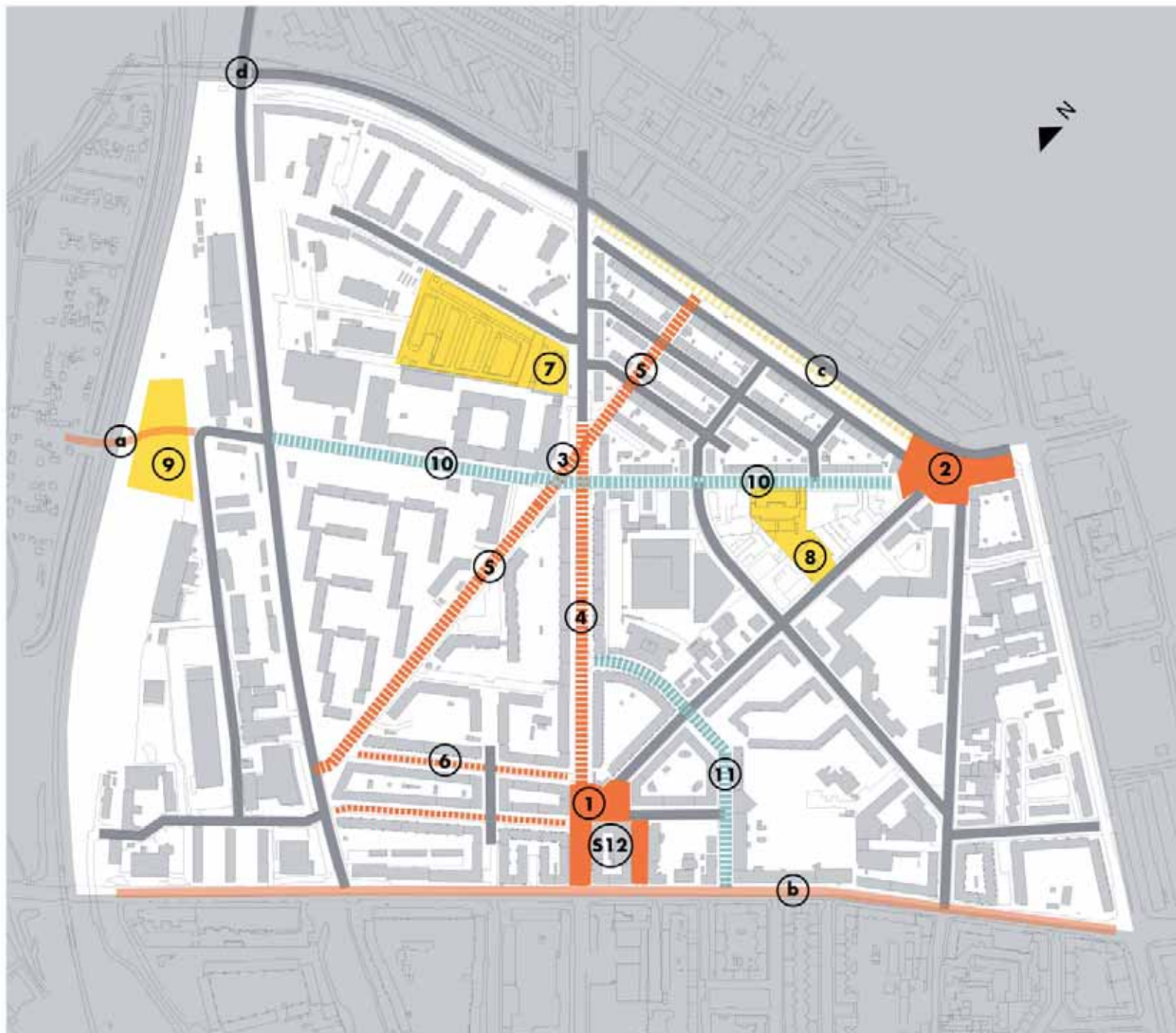


Klimaskærm på Tagensvej - under udvikling.

For at afbøde støj fra Tagensvej, vindens afkøling af bygningerne og give mulighed for at etablere gode friarealer etableres en skærm ud mod Tagensvej. Denne skærm vil samtidigt kunne være rammen omkring solceller, som kan genere energi til et miljørigtigt vaskeri i gadeniveau.

Visualisering af klimaskærm ved Tagensvej. Kilde: Svendborg Architects ApS





## Signaturforklaring

### BLIVENDE TILTAG

- 1 Metroforplads
- 2 Plads ved Lersø Parkallé
- 3 "Vartegn" i Haraldsgade
- 4 Haraldsgade som bygade
- 5 Aldersrogade som aktivitetsgade
- 6 Grønne facader, pilotprojekt

### MIDLERTIDIGE TILTAG

- 7 Torv ved KTK-grunden
- 8 Byrum i kreativt center
- 9 Park på Baneterrænet

### ANDRE TILTAG

- 10 Vermundsgade bevægelseslinje
- 11 Hermodsgade belysningsprojekt

### STRATEGIER

- S12 Strategi miljøkvarter

### ØNSKELISTE, andet

- a Bro over baneterrænet
- b Trafiksanering af Tagensvej
- c Lersøpark-sriben, midlertidigt rekreativt areal
- d Trafikal kobling mellem Røvsingsgade og Lersø Parkallé



# BYRUMS- OG TRAFIKPLAN

Planen udpeger de steder, der ifølge analyserne vil give bydelen et overordnet løft, både fysisk, socialt og mentalt. Dette munder ud i tiltag, der enkeltvis og tilsammen svarer på de målsætninger, der er sat op for Byrums- og trafikplanen.

De enkelte tiltag har en indbyrdes afhængighed og udgør tilsammen en byrumsstrategi for kvarteret.

Strategien og de respektive intentioner med tiltagene gennemgås på de følgende sider.



Aldersrogade – grønt strøg



Aldersrogade – grønt strøg



Haraldsgade – et vartegn?



Lersø Parkalle – bedre udnyttelse?



Torvmulighed ved KTK-grunden



Fremtidig metroforplads

