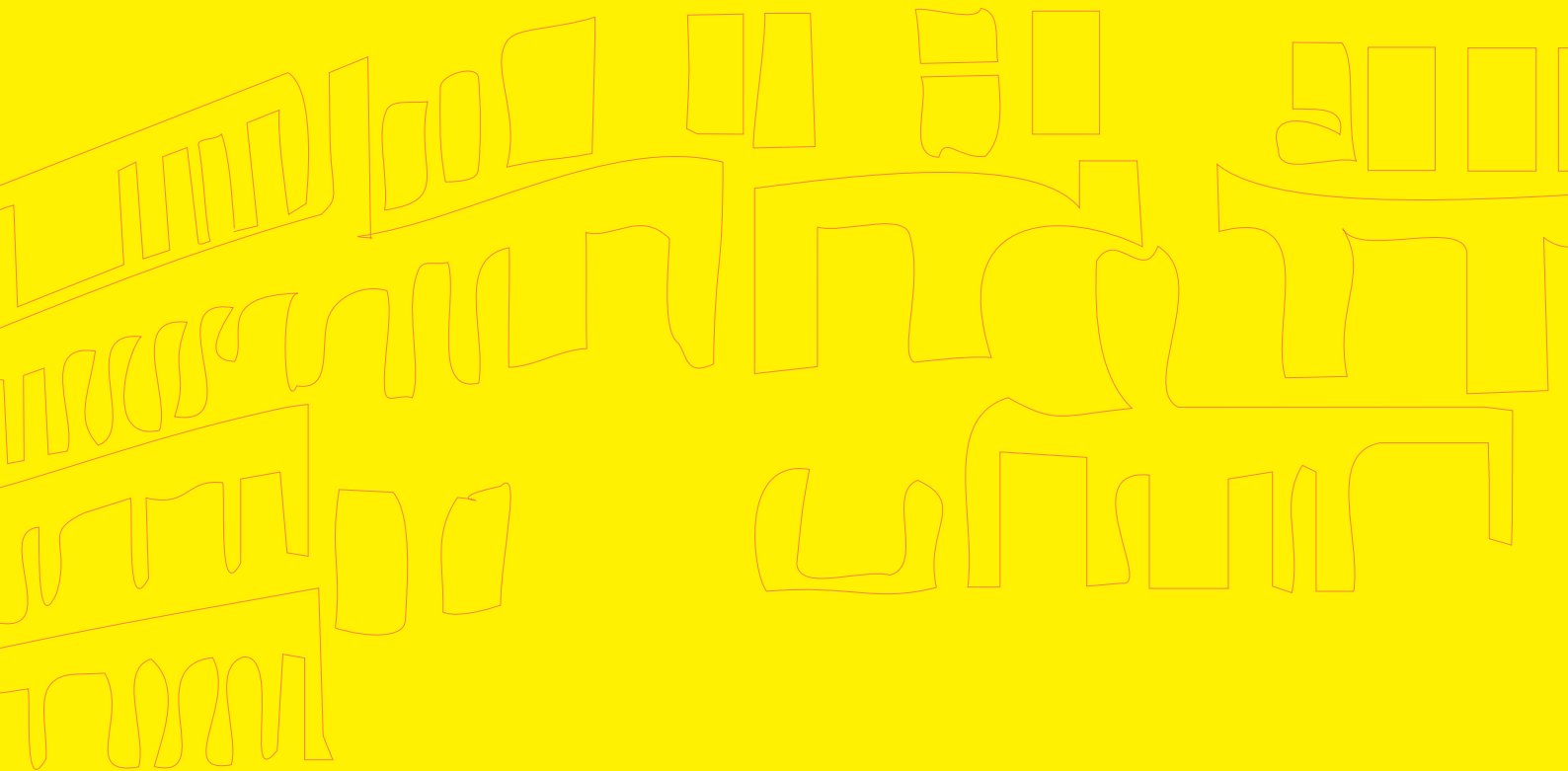


# BYRUMSPLAN

NØRREBRO

2012



## TRAFIKPLAN FOR NØRREBRO, 2012

### Udarbejdet af:

Nørrebro Lokaludvalg med bistand fra Miljøpunkt Nørrebro

### Fotos:

Nørrebro Lokaludvalg (Med mindre andet er anført)

### Layout:

Nørrebro Lokaludvalg

### Udgivelse og copyright:

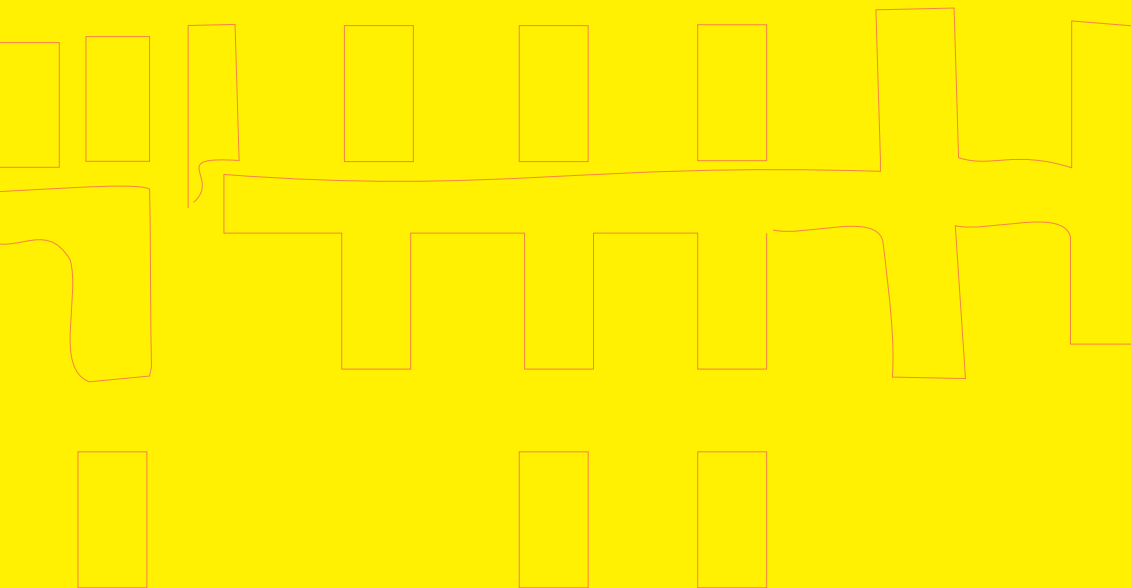
Nørrebro Lokaludvalg

### Kontakt:

Nørrebro Lokaludvalg, Københavns Kommune, Lundtoftegade 87 2200 København N

Telefon: 35371440, E-mail: [noerrebrolokaludvalg@okf.kk.dk](mailto:noerrebrolokaludvalg@okf.kk.dk)

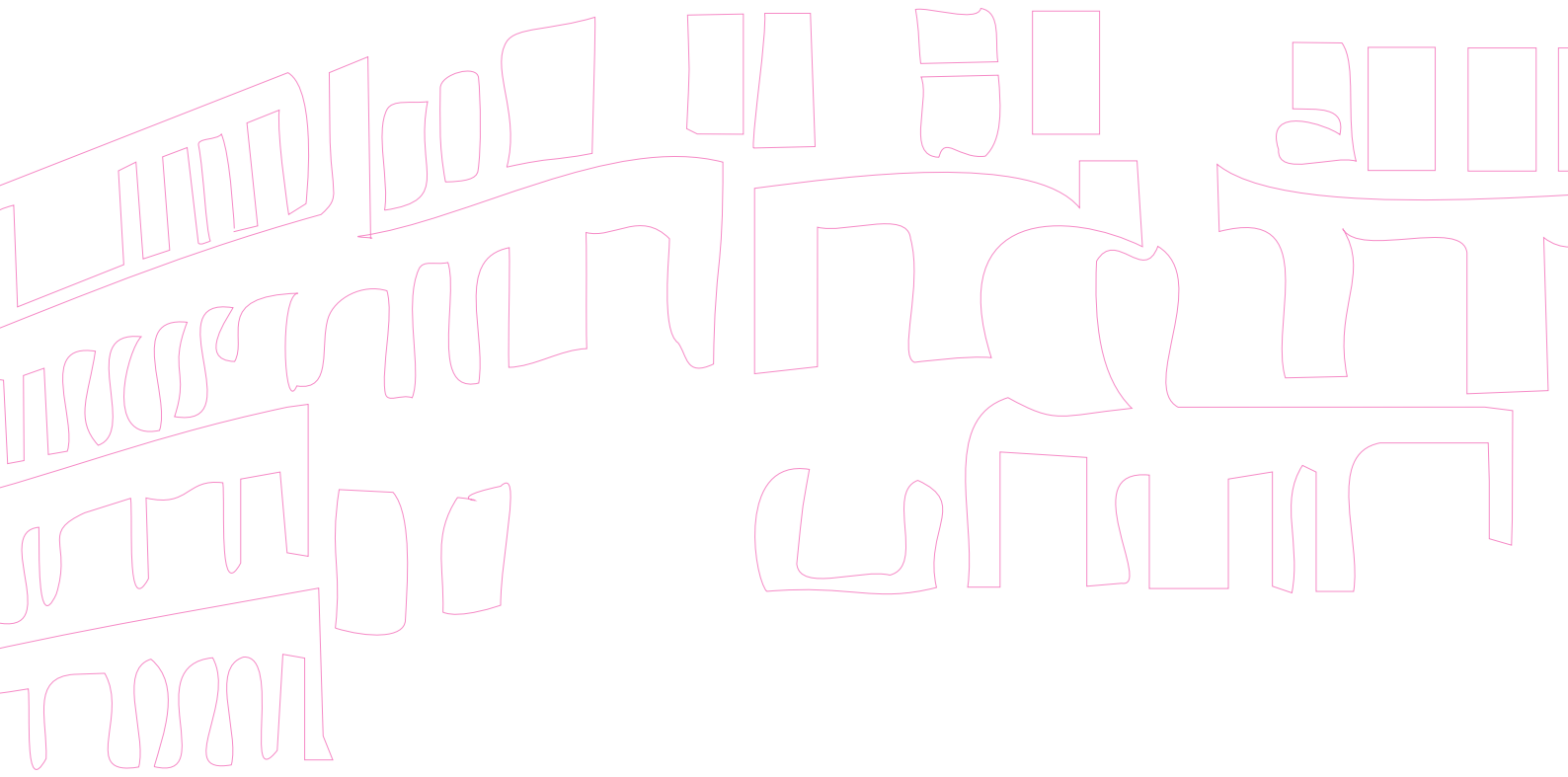
Web: <http://www.noerrebrolokaludvalg.kk.dk/>



# BYRUMSPLAN

NØRREBRO, 2012

NØRREBRO  LOKALUDVALG



## Vision:

Nørrebro Lokaludvalg drømmer om et byrum, der er bæredygtigt, har plads til alle og er indrettet på en sådan måde, at det åbenlyst indbyder til samvær og aktiviteter. Samtidig skal byrummet tilgodese bevægelse og sundhed og være med til at skabe rekreativ værdi. Desuden skal byrummet understøtte og håndtere klimaforandringer, biologisk mangfoldighed og innovation.

Den høje befolkningstæthed på Nørrebro giver mulighed for en bæredygtig livsstil, hvor mange behov kan opfyldes lokalt. En bæredygtig bydel tilbyder ikke blot indkøbsmuligheder og fritidstilbud, men også mødesteder, plads til samvær og udfoldelsesmuligheder helt lokalt, i grønne og levende omgivelser.

Nørrebro Lokaludvalg ønsker at gøre den tætte by mere grøn og attraktiv ved at udvikle by- og gaderum med en mere levende karakter. Gennem et grønt, frodigt og afvekslende miljø kan gaden gøres til en spændende ramme for hverdagslivet i bydelen, hvor det er attraktivt for borgere og besøgende at mødes og udfolde sig. Bylivet skal styrkes ved, at mange færdes til fods og på cykel og ved, at der i byrummet er plads til ophold og leg i sikre rammer for alle.

### Faktaboks:

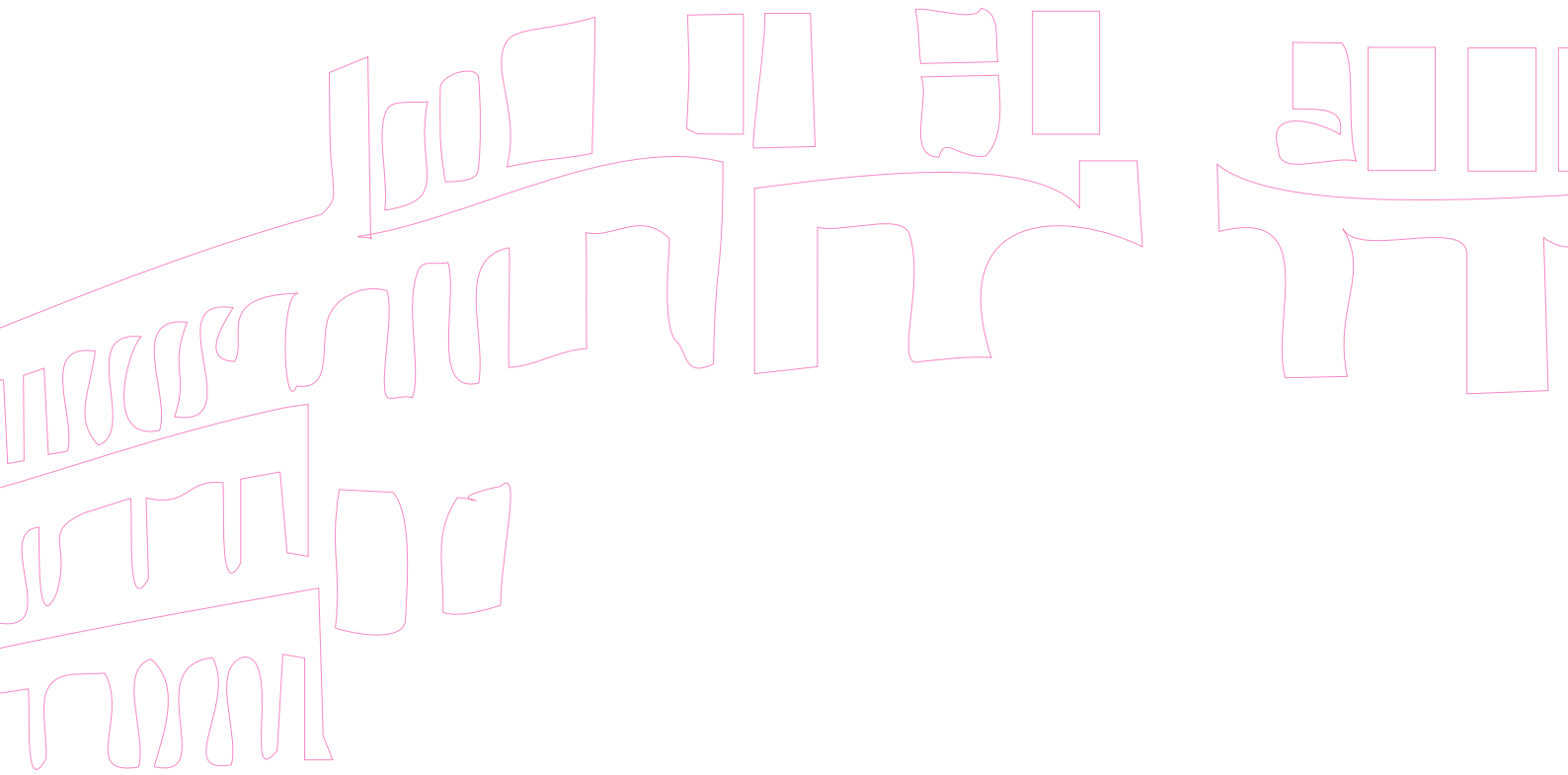
Nørrebro er et af landets tætteste befolkede områder, så pladsen til udfoldelse er trang og de grønne områder få. Pr. 1. oktober 2012 boede der 76.609 mennesker på Nørrebro (i hele København boede der 558.126) fordelt på 41.000 boliger over 4,1 kvadratkilometer. Hver beboer på Nørrebro har adgang til knap seks kvadratmeter grønt område.

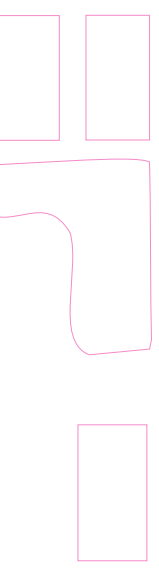
## Indledning:

Nørrebro Lokaludvalg har valgt at lave en byrumsplan for at sætte fokus på Lokaludvalgets ønske om at skabe flere og bedre byrum. Målet er at få byrum, der fremmer positiv sameksistens i gadens rum. Bydelens rum skal derfor indrettes optimalt til både samvær og fysisk aktivitet for alle. Byrummet skal samtidig udformes, så det udover at fremme positiv sameksistens også kan håndtere de kommende klimaforandringer og forøge den biologiske mangfoldighed. Derfor er LAR (Lokal afledning af regnvand) valgt som et gennemgående tema i hele byrumsplanen.

For at optimere de eksisterende byrum og undersøge løsninger på de kommende klimaudfordringer har Nørrebro Lokaludvalg udarbejdet denne Byrumsplan.

Rigtig god læselyst





BYRUMSPLANENS FEM TEMAER	08
VIVIL BRUGE REGNVANDET - LAR PÅ NØRREBRO	10
TEMA 1: STRØGGADE. EKSEMPEL: NØRREBROGADE	12
TEMA 2: KLIMATILPASNING. EKSEMPEL: ÅBNING AF LADEGÅRDSÅEN	16
TEMA 3: KREATIV BRUG AF BYRUMMET. EKSEMPEL: MOVING LINE	22
TEMA 4: GÅGADE. EKSEMPEL: ELMEGADE	26
TEMA 5: METROSTATIONER SOM BYRUM	30

## BYRUMSPLANENS FEM TEMAER

---



Foto: Nørrebro Lokaludvalg



Foto: Nørrebro Lokaludvalg



## BYRUMSPLANENS FEM TEMAER

---

Byrumsplanen er opdelt i fem temaer: Strøggader, Klimatilpasning, Kreativ brug af byrummet, Gågader og Metrostationer som byrum. Hvert tema er illustreret med udvalgte eksempler/cases fra Nørrebro.

### Tema: Strøggader. Eksempel: Nørrebrogade

Strøggade temaet handler om hvordan pladsskabelser, brede fortove med plads til ophold og brede cykelstier, samt prioritering af den kollektive trafik og aflæsningszoner, skal fremme og sikre et alsidigt, bæredygtigt og lokalt handelsliv.

### Tema: Klimatilpasning. Eksempel: Åbning af Ladegårdsåen

Temaet omkring Klimatilpasning handler om, hvordan vi skal skabe nye attraktive grønne områder, hvis der skal tages højde for kraftige regnskyl og skybrud. Dette kan bl.a. løses ved at åbne Ladegårdsåen og lede trafikken ned i en tunnel under åen.

### Tema: Kreativ brug af byrummet. Eksempel: Moving Line

Temaet Kreativ brug af byrummet, handler om, at byrummet skal indrettes attraktivt og udfordrende, så det indbyder til leg og bevægelse. På Nørrebro kan dette bl.a. realiseres ved at etablere bevægelses- og motionsruten Moving Line, som går fra Nørrebro Parken til Søerne via Hans Tavsens Park, Vævergade og Korsgade.

### Tema: Gågade. Eksempel: Elmegade

Gågade temaet handler om at prioritere de bløde trafikanter, således at gående og cyklende er i fokus på udvalgte gader. Det kan f.eks. ske i Elmegade eller Ægirsgade, så disse omdannes til gågader.

### Tema: Metrostationer som byrum

Metroforpladserne skal ikke kun begrænses til 10-20 meter omkring opgangene. Ved at inddrage de omkringliggende naturlige pladser, hjørner mv. vil forpladserne til metrostationerne kunne integreres bedre i bydelen og medvirke til at binde bydelen sammen og give flere attraktive byrum.

I alle fem ovenstående temaer er lokal afledning af regnvand indtænkt, som en naturlig del. Det er ønsket at man i så vid udstrækning som muligt indtænker klimatilpasning i omdannelsen af byrummet. Hovedsagelig ved at regnvandet forsinkes og ledes uden om kloakkerne (lokal afledning af regnvand). Dette kan ske i form af bede, opsamlingsbassiner, regnvandsrender, grønne tage eller lignende.

## Klimatilpasning giver nye udfordringer

De forventede klimaforandringer stiller krav til byens fremtid. Derfor vil Lokaludvalget lægge op til, at løsningerne af klimaudfordringerne udnyttes til at give Nørrebro bedre, grønnere og større byrum. Nørrebro rummer mange skoleveje og trafiksanerede gader, som i dag udgør en tom og inaktiv del af bydelen – samtidig mangler Nørrebro aktive og rekreative uderum. Udfordringen er, at omdanne disse tomme og inaktive dele af bydelen til rekreative og grønne byrum.

Københavns Kommune har udarbejdet en klimatilpasningsplan baseret på modeller fra FN's klimapanel IPCC I. I denne plan beskriver man den dobbelte udfordring som klimaforandringerne medfører, med på den ene side 30 % større mængde regn, i form af hyppigere og kraftigere regnbyger, og på den anden side perioder om sommeren med hede-bølger. Derudover skal enkeltstående hændelser i form af voldsomme skybrud, ligeledes inddrages i den fysiske planlægning af byrummet.

## VIVIL BRUGE REGNVANDET - LAR PÅ NØRREBRO



Illustration: Helle Rye Westphall og Kamilla Aggerlund

Højdeforskellene på Nørrebro, hvor bydelen dels tilføres store mængder vand fra de højere liggende områder omkring Nørrebro, og dels selv falder kraftigt mod søerne, har medført, at mange beboere ved skybrud har oplevet vand i kælderen. For at forebygge følgerne af de store mængder forventet regn, samt at kunne klare et skybrud á la det i sommeren 2011, mener Nørrebro Lokaludvalg, at Københavns Kommune skal indtænke klimaløsninger i form af LAR i alle nuværende og fremtidige anlægsprojekter.

Kloaksystemet på Nørrebro er fælleskloakeret med spildevand og regnvand i samme system. Det medfører at kloaksystemet belastes med 40 % regnvand, som ledes til et rensningsanlæg. Med en fremtidig forøgelse på 30 %, samt den ekstra belastning som fremtidige skybrud giver, er det vigtigt, at håndtering eller forsinkelse af regnvand tages med

allerede i planlægningsfasen for anlægsprojekter i bydelen.

København og især brokvartererne modtager allerede nu flere millimeter regn end de omkringliggende områder. Ved at lave en række mindre tiltag der medvirker til at formindske presset på kloaksystemet kan man undgå at lave en omlægning af hele kloaksystemet. I flere tilfælde vil dette samtidig tilføre bydelen en større begrønning og forhøje den rekreative værdi af byrummet.

Fleere træer og grønne bede vil samtidig have den positive sideeffekt, at det medvirker til at afkøle byen – og dermed modvirke den varmeø-effekt (= temperaturstigning) som bygninger, asfalterede veje og fortove normalt medfører. Åbne bassiner og bede, evt. med rindende vand eller springvand, vil også modvirke tørkeeffekter på græs, træer og

## VIL BRUGE REGNVANDET - LAR PÅ NØRREBRO

---

planter som følge af de hedebølger, som klimaforandringerne vil give.

»En række modeller viser næsten samstemmende, at der er tendens til, at de kommende 100 års somre vil byde på mere af den ekstreme nedbør. Jeg vil sige, at de voldsomme skybrud i fremtiden vil blive mere almindelige«, siger Ole Bøssing Christensen, ph.d. ved Dansk Meteorologisk Institut I.

### Metoder

Der findes en række forskellige metoder til at håndtere overskydende regnvand. Tre af metoderne bliver præsenteret herunder. De forskellige cases, som hører under de 5 temaer, illustrerer i hvilke sammenhænge og hvordan, de hver især fungerer bedst.

#### Regnvandsbede

Regnvandsbede kan ved længerevarende og kraftig regn, fungere som en forsinkelse af regnvand til kloak. Et regnvandsbed eller -bassin kan udformes efter behov, afhængigt af, om det er muligt at opnå nedsivningstilladelse eller ej. Ved nedsivningstilladelse udformes regnvandsbed med nedgravet bassin (en faskine) under et filtreringsmuldlag, som renses regnvandet, inden det ender i det nedgravede bassin. Derefter nedsives regnvandet til undergrunden. Hvis det ikke er muligt at opnå nedsivningstilladelse (f.eks. pga. forurenede jord), kan regnvandsbedene udformes med en underliggende regnvands kassette, der vil kunne tilbageholde regnvandet, indtil der er plads i kloaksystemet. Ofte kombineres et sådant system med en vandbremse mod kloaksystemet, der yderligere forsinkes regnvandet til kloak.

På gader, hvor det ikke er muligt at anlægge bassiner eller bede, kan man vælge alternative løsninger f.eks. i form af forhøjede kantsten, op til 15-20 cm, så selve vejbanen eller cykelstien fungerer som et opbevaringssted ved ekstreme vandmængder. Denne løsning er både enkel og billig.

#### Byrumsmøbel

Regnvandsbede kan tænkes sammen med flere funktioner f.eks. siddeplads, legeredskab, cykelparkering og plantebede. I gennem en samtænkning af flere funktioner, kan regnvandsbede udvikles til et byrumsmøbel. Disse kan placeres flere steder på Nørrebro og bør have et generelt gennemgående og sammenhængende arkitektonisk udtryk, som er fælles for hele Nørrebro, men tilpasset de enkelte steder både hvad angår udseende og funktioner.

Et byrumsmøbel der fungerer både som regnvandsbed, som siddemulighed eller kombineres med cykelstativ vil, afhængigt af produktionsantal, kunne laves i totalentreprise for ca. 300.000 kr. pr. styk (inklusive udviklingsomkostninger ved produktion af mindst 30 styk).

#### Genanvendelse af regnvand

Fra et bæredygtigheds synspunkt vil en satsning på genanvendelse af regnvand i ejendommene f.eks. til toiletter og i vaskemaskiner, kunne reducere presset på kloaksystemet betydeligt. Samtidig vil det give beboerne en besparelse i form af mindre vandforbrug.

Gennemføres der ikke nok private projekter, kan det medføre krav om flere LAR-projekter i det offentlige rum på Nørrebro. Erfaringer viser, at hvis man allerede i planlægnings- og udbudsfasen indarbejder klimatilpasningsløsninger, vil dette ikke medføre de store ekstraomkostninger. Men ved omlægning af allerede eksisterende pladser eller fortove, skal der påregnes en omkostning på mindst 300 kr. pr. m<sup>2</sup> for at aflede regnvandet.



## TEMA I: STRØGGADE. EKSEMPEL: NØRREBROGADE



Foto: Nørrebro Lokaludvalg



Foto: Nørrebro Lokaludvalg

## TEMA 1: STRØGGADE. EKSEMPEL: NØRREBROGADE

Nye pladser, fortove med masser af plads, brede cykelstier, aflæsningszoner samt prioritering af og plads til den kollektive trafik, er alle sammen vigtige elementer i hvad en god strøggade er. Herudover er mindre plads til og hastighedsbegrænsninger for den øvrige biltrafik afgørende. En strøggade er et sted, der skaber plads til ophold og aktiviteter. Ved at understøtte gaden med strøggade initiativer styrkes de levende, attraktive butikker, cafeer mv. og bidrager til et alsidigt, bæredygtigt og lokalt handelsliv.

Strøggader er bydelenes lokale store handsgader. 12 gader er blevet udpeget som strøggader i Københavns Kommuneplan 2009 heriblandt Nørrebrogade. Målet er at fremme bylivet ved at forbedre fodgængernes vilkår. Strøggader har en koncentration af butikker, caféer, restauranter og andre besøgsmaal. Dermed er der store mængder af fodgængere, cyklister, busser og anden trafik på strøggaderne. Biltrafikken skal foregå med langsom hastighed under hensyntagen til strøggademiljøet og bussernes fremkommelighed.

Strøggader er nogle af hverdagens vigtigste offentlige rum, som mange af byens borgere besøger jævnligt. Butikkernes mange tilbud på hver side af gaden frister fodgængerne til at krydse frem og tilbage, samtidig med at gaderne er præget af en del trafik. På strøggaderne skal der være plads til at gå komfortabelt og se på udstillede varer og butiksvinduer, mens andre haster forbi. Her skal også være plads til at vente på bussen eller sidde på en fortovscafé. Derfor skal den begrænsede plads fordeles hensigtsmæssigt og alle skal så vidt muligt tilgodeses.

Lokaludvalget vil bakke op omkring det lokale handelsliv på Nørrebro og bl.a. arbejde for, at der kommer større butiksvariation, som kan sikre et bæredygtigt og alsidigt lokalt handelsliv. Nørrebro Lokaludvalg mener, at netop strøggader i stor udstrækning understøtter denne hensigt.

### Nørrebrogade – et eksempel på en levende strøggade

På den første del af det nyrenoverede Nørrebrogade vrimer det med folk på de nye, brede fortove og cykeltrafikken glider nemt, samtidig med, at der er plads til den kollektive

trafik og lokale bilister. De flotte fortove og pladser har givet nyt liv. Nu skal attraktive og alsidige butikker understøttes, LAR skal indarbejdes og pladسدannelserne skal føres rundt om hjørnerne og ned af sidegaderne.

Omdannelsen af 1. etape af Nørrebrogade viser, hvordan en stærkt trafikeret gade kan udvikle sig til en aktiv strøggade med et attraktivt byrum, hvor flere bliver længere. Arbejdet med 2. etape af Nørrebrogade fra Runddelen til Nørrebro Station starter i 2013 og erfaringerne fra 1. etape af Nørrebrogade fra Søerne til Runddelen, skal indsamles og bruges, så de gode erfaringer kan bruges i arbejdet med 2. etape.

Den ydre del af Nørrebrogade skal omdannes til en attraktiv strøggade, der med større pladسدannelser og bedre byrum vil fremme større aktivitet i byrummet og et rigere handelsliv. Nørrebro Lokaludvalg ønsker at påvirke processen så denne bliver hurtig og smertefri. Endvidere er det oplagt, og i forlængelse af kommunens strategi, at LAR skal indarbejdes i alle dele af projektet.

Ved at videreføre de brede fortove rundt om hjørnerne og et stykke ned af sidegaderne, får man udvidet pladسدannelserne. Her kan brug af f.eks. klatreskulpturer og motionsredskaber tilføre byrummet liv og indbyde til ophold og leg. I forbindelse med gennemførelsen af 2. etape bør man se på, om der er naturlige steder på den indre del af Nørrebrogade, hvor dette princip kan gennemføres uden, at det går ud over f.eks. af- og pålæsningszoner.

Indretningen af byrummet skal desuden medvirke til at understøtte handelslivet på Nørrebrogade og kræver derfor, at man tænker i nye baner, når der skal etableres aflæsningszoner. Disse kan f.eks. lægges i forbindelse med busperroner. Det er også en mulighed, at man indfører tidsbegrænsede aflæsnings- og pålæsningsordninger efter principperne fra Strøget og Købmagergade.

Kommunens fodgængerstrategi skal også indarbejdes i arbejdet med 2. etape så byrummet bliver indrettet med stor hensyntagen til handicappede og barnevogne.



## TEMA I: STRØGGADE. EKSEMPEL: NØRREBROGADE



Illustration: Helle Rye Westphall og Kamilla Aggerlund

### Trafiksanering skal give flere nye pladser

Gennemførelsen af 2. etape på den ydre del af Nørrebrogade giver muligheder for nye pladسدannelser, f.eks. ved Sankt Stefans Kirken og Aksel Larsens Plads. Især hvis man udvider området til at omfatte sidegaderne og vejbanen på Nørrebrogade.

Områderne ved Sankt Stefans Kirken og Axel Larsens Plads rummer potentiale til at blive byrumsmæssige omdrejningspunkter for strækningen mellem Nørrebro Runddel og Nørrebro Station. De er nogle af de mest veldefinerede byrum på Nørrebrogade, hvilket kan udnyttes bedre gennem en inddragelse af de nære omgivelser. Her vil ønsket om en trafiksanering af de tilstødende gader kunne fremme en bedre og større pladsdannelse og fortove. De veje der løber ud til de nye pladser bør lukkes, hvor det er muligt. Samlet set vil det give nogle mere helstøbte pladسدannelser. Endvidere kan pladsens areal udvides ved at etablere en hævet overkørsel (evt. med rillet overflade for at få nedsat hastigheden yderligere) og dermed skabe et sammenhængende byrum på tværs af Nørrebrogade.

En pladsdannelse ved Sankt Stefans Kirken vil yderligere kunne styrkes ved at etablere en overdækning i form af regnvandssejl. Sejlet kan opsamle regnvand til plantebede og dermed understøtte en udvidet begrønning på pladsen. Samtidig vil regnsejlene fungere som overdækning for aktiviteter og boder på pladsen – og om sommeren give skygefulde opholdssteder. Ved disse nye pladسدannelser er det også oplagt at indtænke byrumsmøbler med flere funktioner f.eks. kombinerede regnvandsbede og cykelparkering eller bænke med vandaktiviteter, der understøtter motion og leg m.m.

### Urbane regnvandsbede

I dag ledes regnvand fra bygningers nedløbsrør til rendestenen eller opsamles via vejbrønd, hvorefter det føres til kloakken. Mange steder vil det være muligt at lede regnvandet i en rende langs kantstenen og opsamle vandet i bede eller

bassiner placeret f.eks. på hjørner ved sidegaderne.

For at skabe et attraktivt byrum omkring regnvandsbede og -bassiner, skal den arkitektoniske udformning af disse tilpasses Nørrebrogades overordnede udseende og tilføre Nørrebrogade en øget begrønning. Byrummet skal endvidere understøttes og gøres attraktivt ved, at man indtænker flere funktioner f.eks. motionsmuligheder, cykelparkering og siddepladser i bedene og bassinerne.

I Nørrebro Lokaludvalgs forslag til Metroforpladser, beskrives en arkitektonisk løsning for Nørrebro Station med cirkulære byrumsmøbler med siddemuligheder, kombineret med træer eller grønne løsninger, der derudover kan kombineres med andre funktionaliteter f.eks. cykelparkering. Samme arkitektoniske løsning vil kunne bruges til etablering af regnvandsbede på Nørrebrogade.

Erfaringer viser, at regnvandsbede, -bassiner eller grønne tage kræver et areal på 5 % af det areal det afvander – dvs. at et byrum på 100 kvadratmeter kan afvandes med et bed på kun 5 kvadratmeter.

Regnvandsbede og -bassiner, der placeres på hjørner til sidegader, skal dimensioneres og tilpasses til det naturlige fald på gaden således, at regnvandet kan strømme frit til bunden af bedet/bassinet fra fortovet via render. Muld og filtermuld skal sikre, at det er muligt at beplante et sådan regnvandsbed med robuste planter, og hvor det er muligt, skabe rammer for at bedet kombineres med et eller flere træer.

Nørrebrogade kan ved at gennemføre ovenstående løsninger blive en yderst attraktiv strøggade, som løfter hele bydelen. Herigennem vil Nørrebrogade fremstå som en mønstermodel til efterlevelse og inspiration for resten af byen og hele Danmark. De nye attraktive og klimavenlige byrum vil samtidig understøtte det lokale handelsliv og gøre Nørrebrogade mere attraktivt at opholde sig på.



## TEMA 2: KLIMATILPASNING. EKSEMPEL: ÅBNING AF LADEGÅRDSÅEN



Foto: Nørrebro Lokaludvalg



Foto: Nørrebro Lokaludvalg



## TEMA 2: KLIMATILPASNING. EKSEMPEL: ÅBNING AF LADEGÅRDSÅEN

Klimaet ændrer sig – og derfor skal byrummet indrettes på en sådan måde, at det tager højde for kraftige regnskyl og tørre somre. Ved at bruge vandet kreativt i både grønne bede og dekorative installationer, kan byrummene omdannes til mere attraktive og behagelige byrum at opholde sig i. Ved at åbne Ladegårdsåen vil man kunne skabe et nyt og spændende blåt og grønt område, som vil fungere som en samlende grøn åre, mens trafikken ledes i tunnelrør under åen.

Hovedstaden skal i de kommende år tilpasse sig et mere ekstremt klima, der både byder på voldsomme skybrud og perioder med tørke og meget høje temperaturer. Omkostningerne ved at lade stå til er for høje. Alene skybruddet i 2011 kostede hovedstaden 5-6 milliarder kr. i erstatning til ødelagte kloakker, oversvømmede kældre og tabt inventar. Nørrebro er en tæt bebygget bydel, der er meget udsat, særligt når der kommer ekstreme regnmængder, pga. de højere liggende byområder mod nord. Det er derfor oplagt, at man kan imødegå dette ved at skabe nye blå-grønne byrum på Nørrebro, som kan optage de forventede regnmængder. F.eks. ved at åbne Ladegårdsåen.

Flere grønne områder og åbne vandløb vil dels kunne nedkøle byen, når der er hedebølge, og dels aflede de vandmængder, der kommer i forbindelse med kraftige regnskyl, så det ikke havner i kældrene. Grønne områder, der fremmer mangfoldigheden af dyr og planter i byen, giver også et mere attraktivt bymiljø hvilket efterspørges af borgerne i byen. Desuden kan man opfylde kommunens og Lokaludvalgets vision om at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen, ved f.eks. at lede trafik hurtigt gennem byen i en tunnel, hvor man kan afvikle trafikken glidende og undgå bilkøer og opbremsninger hvormed udledningen af CO<sub>2</sub> formindskes.

### Åbning af Ladegårdsåen

Ved at blotlægge den rørlagte Ladegård så får København tre ting i ét:

-Et nyt og attraktivt grønt byrum, som understøtter byens biodiversitet og giver afkøling i perioder med høje temperaturer.

-En smart løsning på trafikken, som ledes hurtigt gennem byen i to tunneller under åen.

-Et regnvandsreservoir, der kan tages i brug ved skybrud.

Ladegaardsåen løber under Åboulevard og Ågades forløb. Det er et naturligt, lavtliggende flodleje, som under skybrud eller kraftige regnskyl kan opsamle store mængder regnvand. De krydsende veje falder naturligt mod Ladegårdsåen, og derfor kan vejene benyttes til at lede vandet til åen. Det er oplagt, at integrere projektet med andre blå-grønne tiltag i området; herunder åbning af vandløb som Grøndalsåen og Lygteåen samt med den grønne cykelsti. Der kan etableres grønne opsamlingssteder langs forløbet, hvor regnvandet kan benyttes naturligt i bassiner eller bede f.eks. på Borups Plads og ved Korsgade. Hver liter vand, der ender i Ladegårdsåen, vil aflaste det eksisterende kloaknet og borgernes kældre.

Langs åen anlægges grønne rekreative områder og dekorative bede. Vand fra hustage og dræn i området kan ledes mod åen, hvor det renses i regnvandsbede eller -bassiner inden det ledes ud i åen. Ifølge en ekstern rapport er op mod 30 % af vandet i kloakkerne i dag forholdsvis rent vand fra omfangsdræn I. Åens overskudsvand vil kunne bruges til toiletskyl, tøjvask og lignende, og på den måde medvirke til at spare på byens sparsomme drikkevandsressourcer, samt mindske presset på kloakken og rensningsanlæg.

Der skal anlægges brede cykelstier på begge sider af åen. Langs facaderne skal der etableres et åbent område med en stabil belægning, der bevarer et grønt udtryk. Der kan f.eks. benyttes armeret græs, der både kan klare vægten fra køretøjer og give plads til græs, samt nedsive regnvandet. En sådan fleksibel belægning vil kunne benyttes af redningskøretøjer, holde til varelevering og kunne indrettes til ophold, markedsboder og udeservering.

## TEMA 2: KLIMATILPASNING. EKSEMPEL: ÅBNING AF LADEGÅRDSÅEN



Illustration: Helle Rye Westphall og Kamilla Aggerlund

## TEMA 2: KLIMATILPASNING. EKSEMPEL: ÅBNING AF LADEGÅRDSÅEN

### Trafiktunnel og vandreservoir

Trafikken ledes gennem en tunnel med to rør, som løber under den blotlagte å. Det ene rør kan i tilfælde af truende skybrud lukkes og bruges som vandreservoir, mens trafikken forsat kan køre igennem det andet tunnelrør.

Tunnellen konstrueres efter SMART-princippet (Stormwater Management and Road Tunnel).

SMART betyder, at tunnellen under normale forhold er forbeholdt for den kørende trafik, men at den i skybruds situationer inddrages til vandreservoir. Kuala Lumpur har i 2007 med stor succes implementeret SMART, og det har sparet byen for milliarder af kroner i skybrudsskader.

SMART-tunnellen konstrueres i to separate dele, der hver for sig har kapacitet til 150.000 m<sup>3</sup> vand. Den ene tunnel vil under skybrud kunne klare, at afvikle trafikken i begge retninger. Kun under de allerstørste skybrud vil begge tunneller blive inddraget til reservoir.

Når et stort skybrud nærmer sig, vil politiet afspærre indkørslen og rydde tunnellen for biler. Herefter er tunnellen klar til at modtage skybrudsvand. Efter skybruddet kan tunnellen tømmes i havnen, eller vandet kan føres til rensning, hvis det vurderes at være forurenat af kloakvand. Erfaringer fra Kuala Lumpur viser, at rengøring af tunnellen efter skybrud tager ca. et døgn.

Samtidig giver en tunnelløsning den sideeffekt, at trafikken i dagligdagen afvikles hurtigere og mere glidende, da der kun er behov for få afkørsler og signallys hvilket mindsker CO<sub>2</sub>-udledningen. CO<sub>2</sub>-udledningen og anden forurening kan yderligere formindskes via rensfiltre på tunnellens udsugning.

### Klimatilpasset byrum giver positiv bundlinje

Lokal nedsivning af regnvand, rensning af vand i regnbede og genbrug af vand er lokale og miljørigtige løsninger, der gør

det muligt for borgerne, at få det moderne byliv og bæredygtighed til at gå hånd i hånd.

Ladegårdsåen vil være et vartegn for bydelen, styrke hovedstadens image som miljømetropol og tiltrække besøgende fra nær og fjern. Erfaringer fra åbning af Århus Å viser, at hele området kan imødesee et økonomisk løft med nye arbejdspladser, stigende omsætning i erhvervslivet og stigende ejendomspriser.

Hvor der i dag er en seks-sporet indfaldsvej, vil beboerne få et nyt blå-grønt byrum, der kan danne ramme om en opblomstring af lokalt liv på tværs af bydele og sociale skel. I byrummet vil der være et behageligt mikroklima på grund af åens kølende effekt, kraftigt reduceret partikel- og støjforurening og forøget biodiversitet!

En åbning af Ladegårdsåen og nedgravning af trafikken vil styrke fodgængere og cyklisters mulighed for at bevæge sig gennem byen i grønne korridorer. I de senere år har grønne korridorer skabt biodiversitet og grøn mobilitet på tværs af byen. En åbning af Ladegårdsåen på langs af byen vil binde de eksisterende forbindelser sammen i en gridstruktur, og på den måde skabe blå og grøn sammenhæng i byen.

Borgere og erhvervsdrivende vil opleve, at der ikke længere er vand i kælderen efter skybrud. En SMART-tunnel som skybrudsreservoir vil kraftigt udvide byens muligheder for at håndtere skybrudsvand. Dette er ønskværdigt, fordi det ikke er praktisk muligt at lede skybrudsvand direkte til havet, og fordi reservoiret er uafhængigt af vandstanden i havnen. Reservoir-modellen er derfor sikret mod havstigninger som følge af klimaforandringer, og mod en situation, hvor højvande og skybrud falder sammen tidsmæssigt.

Københavns Kommunes klimamål kan nås ved, at vi allerede nu indarbejder LAR-løsninger ved etablering af nye byrum, veje mv. Jo længere vi venter, jo højere bliver omkostningerne for selve udførelsen og følgerne af for meget regnvand i byen.



## TEMA 2: KLIMATILPASNING. EKSEMPEL: ÅBNING AF LADEGÅRDSÅEN



Illustration: Helle Rye Westphall og Kamilla Aggerlund

## TEMA 2: KLIMATILPASNING. EKSEMPEL: ÅBNING AF LADEGÅRDSÅEN

### Trafik

De trafikale følger ved åbningen af åen og en SMART-tunnel skal grundigt undersøges. Der skal tages hensyn både til den lokale og den gennemkørende trafik.

Nørrebro Lokaludvalg har den holdning, at det er nødvendigt, at der skal foretages en større trafikanalyse som led i forundersøgelsen af projektet. Udvalget har følgende overordnede betragtninger:

- Beboere og besøgende fra hele byen kan besøge byrummet via de to metrostationer ved Forum og Jagtvej (Landsarkivet – Nuuks Plads). I forbindelse med forundersøgelsen skal behovet for yderligere offentlig transport langs åen belyses.
- Det meste af trafikken på Åboulevarden og Ågade er gennemkørende, og denne del af trafikken vil i en tunnel kunne afvikles betydeligt hurtigere end i dag, bl.a. fordi trafiksignaler vil være overflødige eller kun forekomme i stærkt begrænset antal i tunnelen.
- Antallet af biler ejet af Nørrebro borgere er lavt, og den lokale trafik bør kunne henlægges til nabogaderne, og ved, at der anlægges underjordiske p-pladser langs motortrafiktunnelen (her kan man passende forfordele pladser til dele- og elbiler).
- Tværgående lokaltrafik (og varelevering) kan føres over Ladegårdsåen via broer eller der kan laves enkelte stik-tilkørsler til tunnelen (f.eks. ved Jagtvej, som er den største krydsende trafikkorridor).

### Pris og finansiering – SMART-tunnel og åbning af Ladegårdsåen

En cut and cover SMART-tunnel i 2,8 kilometers længde, med Ladegårdsåen og skybrudsforanstaltninger på overfladen, vil skønsmæssigt koste ca. 2,3 milliarder kr.

#### Faktaboks:

##### Grundlag for beregning:

Omkostninger til konstruktionen af projektet er estimeret ud fra Århus' Marselis tunnel (indvielse 2013, 2,1 km, pris 1,4 mia. kr.), der på væsentlige områder er et sammenligneligt projekt. Den blev bygget i bebygget område under en eksisterende indfaldsvej, og delt i to etaper for at tillade trafik i konstruktionsperioden. SMART-tunnellen adskiller sig fra Marselis-tunnellen ved, at konstruktionen skal bruges som reservoir og er større. Derfor påregnes en ekstra omkostning på 50 % (ialt ca. én milliard kr. per kilometer). Men da Åboulevarden/Ågade er grænsen mellem Frederiksberg og København, er der ganske få tværgående rørføringer og hoved-ledninger, hvilket giver en besparelse på 500 mio. kr. I alt en forventet pris på 2,3 mia. Kr.



### TEMA 3: KREATIV BRUG AF BYRUMMET. EKSEMPEL: MOVING LINE



Illustration: Helle Rye Westphall og Kamilla Aggerlund

## TEMA 3: KREATIV BRUG AF BYRUMMET. EKSEMPEL: MOVING LINE

---

Et gaderum, der indbyder til spontane aktiviteter og uformelle fællesskaber kan forstærke områdets sammenhængskraft og identitet. Bevægelsesstien Moving Line kunne være sådan et gaderum. Moving Line inviterer med sine motionsfaciliteter, udfordrende bevægelsesredskaber og forløb gennem et kulturelt og grønt udsnit af bydelen til fysisk bevægelse og sociale sammenkomster.

Den nødvendige trafiksanering på Indre Nørrebro har skabt gode og sikre skoleveje, men ikke samtidigt udnyttet de nye muligheder, som de trafiksanerede gader giver for at aktivere disse nye byrum.

Københavns Kommune etablerede i 2008 "Byens Grønne Puls" som en gå- og løbe-rute for dem, der vil have blå-grønne oplevelser og måske lidt sved på panden. Byens Grønne Puls passerer gennem stille gader og veje med begrænset biltrafik, og leder hen til byens grønne og blå oaser – på Nørrebro, i Nordvest og Brønshøj.

Byens Grønne Puls kan anvendes af alle uanset alder og fysik. Til motion eller afstressning, børnehaven på tur, til skolernes idrætstimer og udeundervisning, af foreninger og sportsklubber, til stavgang og til møder i form af "Walk & Talk".

Byens Grønne Puls er tydeligt afmærket med et logo, der er trykt direkte på fortovet. En pil omkring logoet fortæller, i hvilken retning ruten går. Hver tilbagelagt kilometer er markeret på fortovet. Ruten går gennem bydelens oplevelsesmuligheder, til legepladser, naturområder, skaterbaner, mosen, unikke byrum og gemte arkitektoniske oplevelser. Langs Byens Grønne Puls er der bænke og vandposter, så der er gode muligheder for pauser.

Byens Grønne Puls er resultatet af et samarbejde mellem Teknik- og Miljøforvaltningen og Sundheds- og Omsorgsforvaltningen. Lokale- og Anlægsfonden har støttet med en million kr. til opstilling af træningspavilloner (ved Fredens Bro og i Utterslev Mose).

### Moving Line – strækning med bevægelse og kultur gennem Nørrebro

Moving Line er tænkt som en del af Byens Grønne Puls og skal binde bydelens rekreative områder bedre sammen. Nørrebro Lokaludvalg tror på, at et af de projekter, der vil kunne skabe mere attraktive byrum med en stor grad af medejerskab hos beboerne på Nørrebro, er bevægelses- og motionsruten Moving Line.

Moving Line er drømmen om, hvordan strækningen fra Nørrebro Parken til Søerne kan blive mere end bare en gennemkørende transportgade for cyklister eller gående. En del af strækningen er skolevej og til dels lukket for biler og uden parkerede biler.

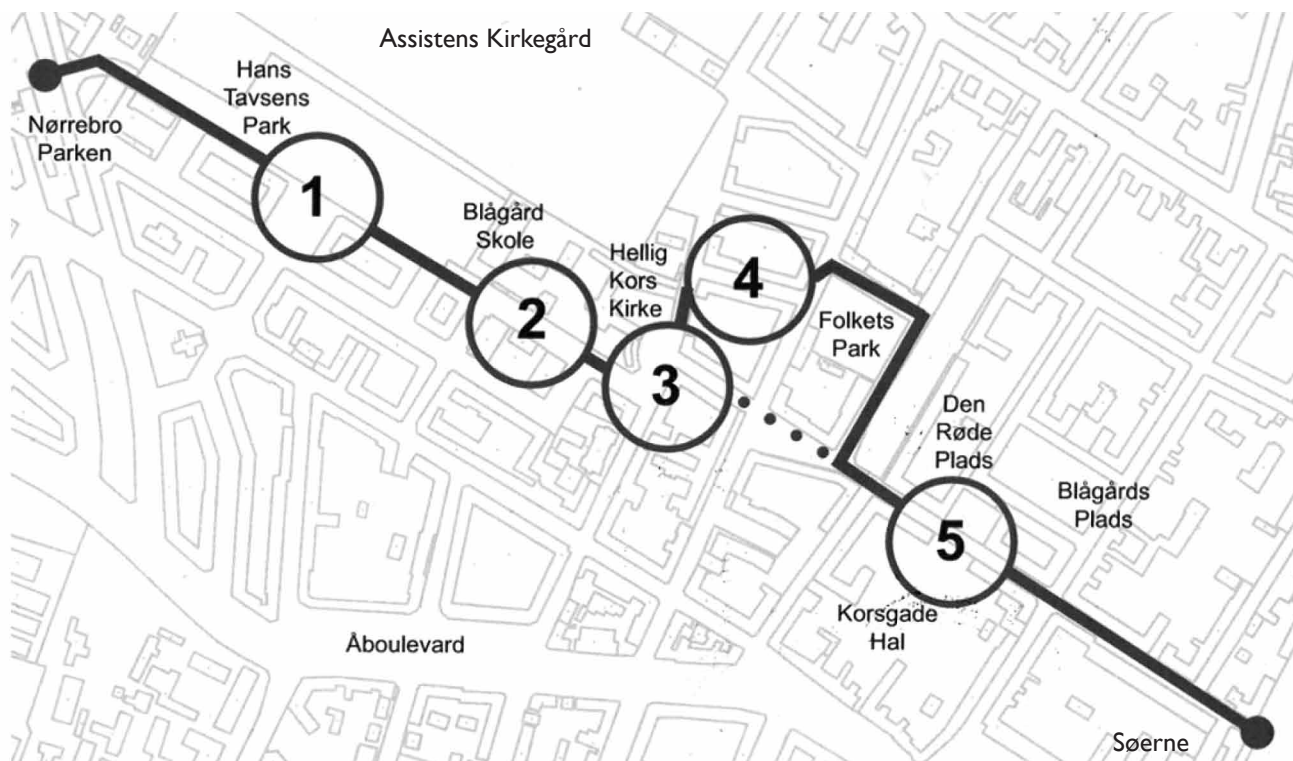
Visionen er, at transformere strækningen, med et lille sving omkring Vævergade, til et gaderum, som indbyder til spontane aktiviteter (klatring/parkour), ophold, små omveje, idrætsaktiviteter (boldspil, bordtennis) og motion (gynger). Strækningen skal indrettes med udfordrende fitnessredskaber, men også med små grønne rum. Her skal man kunne gemme sig og lade roen falde over sig, sidde og kysse kæresten, amme eller læse.

For at skabe øget tryghed i lokalområdet skal dette kombineres med etablering af tydelig og intelligent belysning langs ruten. Dog er det vigtigt, at lamperne ikke skaber lysforurening, men understøtter og fremmer brugen af Moving Line i aftentimerne, f.eks. med nedsænkede ledstriber/-bånd, der markerer løberuter.

Dermed spiller Moving Line sammen med bydelens kulturelle og blå-grønne byrum, samtidig med at Moving Line videreudvikler og udfordrer den lokale del af "Den Grønne Puls". Sammen udgør de to strækninger en perfekt ramme omkring lokale aktiviteter, der kan styrke nærområdet.



## TEMA 3: KREATIV BRUG AF BYRUMMET. EKSEMPEL: MOVING LINE



### BOKS/TABEL I:

#### Etablering af MOVING LINES elementer:

KORSGADEHALLEN Aktivitetsområde 300 kvadratmeter 0,85 mio. Kr

DEN RØDE PLADS2 Kulturplads 600 kvadratmeter 1,50 mio. Kr.

VÆVERGADE Aktivitetsrum 1000 kvadratmeter 2,50 mio. Kr.

KIRKEHAVEN Aktivitetsområde 400 kvadratmeter 1,00 mio. Kr.

BLÅGÅRDS SKOLE Leg og idræt 2.500 kvadratmeter 3,40 mio. Kr.

HANS TAVSENS GADE 4 aktivitetsområder á 600 kvadratmeter 9,00 mio. Kr.

HANS TAVSENS PARK Dansescene 200 kvadratmeter 2,20 mio. Kr.

SAMLET PRISOVERSLAG Ca. 20 mio. Kr.

ÅRLIG DRIFT: ca. 0,5 mio. Kr.

NB: Hertil kommer yderligere 1 mio. kr. og 45.000 kr. i drift til etablering af bassin i Hans Tavsens Park til håndtering af regnvand. Samt 800.000 kr. og 15.000 kr. i drift til etablering af i Vævergade. Udvikling af byrumsmøbel til håndtering af regnvand integreret med cykelparkering og ophold vil koste ca. 500.000 kr. I



## TEMA 3: KREATIV BRUG AF BYRUMMET. EKSEMPEL: MOVING LINE

---

Lokalt medejerskab af Moving Line er et vigtigt fokusområde, både for at vedligeholde allerede eksisterende fællesskaber og udvikle nye. Derudover vil et lokalt medejerskab sikre en forankring i lokalområdet og gennem dette sikre projektets bæredygtighed og forebygge hærværk.

Ved at afvige fra den Grønne Puls og sende Moving Line via Vævergade, etableres en rute gennem en skole- og stillegade uden biler, frem for gennem den trafiktunge del af Korsgade. Vævergade er en rar vej at transportere sig igennem, og kan også blive et attraktivt sted at opholde sig – et sted, hvor man kan mødes og snakke med naboen. Ved at opsætte cykelstativer i grønne omgivelser, træer, blomster, regnvandsopsamling, kulturelle opstillinger og siddepladser i mindre ”opholdsrum” i gaderummet – suppleres Vævergades samværs- og aktivitetsrum. Ved en forskudt placering af opholdsnicher, tvinges den kørende trafik i form af biler og cykler til at sænke farten, på den måde bliver gaden mere tryk at opholde og bevæge sig i. Det er vigtigt, at der tages hensyn til trafikanternes sikkerhed ved at mærke nicherne tydeligt med lys, markeringer og reflekser.

Vævergade er allerede, støttet af Nørrebro Lokaludvalg, i gang med at omdanne gaden med blomsterkasser, som er opsat forskudt. Resultaterne er, at cyklisterne har nedsat hastigheden og uforsvarlig bilkørsel undgås.

### Moving Line og vand

Vand skal være en naturlig del af Moving Line-ruten i form af regnvandsbede, -render og -bassiner – disse vil tilsammen være med til at de lavtliggende områder undgår belastninger fra længerevarende nedbør eller skybrud.

Vand er foreslået som det universelle element, der går igennem hele strækningen. Vandet skal dels knytte strækningen naturligt sammen med andre områder før og efter søerne, og dels forbinde de enkelte områder af Moving Line indbyrdes. Samtidig vil vandet give området en markant profil/identitet og medvirke til at understøtte det gennemgående LAR-tema.

Med kulturelle rum, grønne områder og vand i forskellige udformninger, bliver Moving Line mere end ”blot” en strækning for fysisk bevægelse. Her vil en bred vifte af klimatilpasningsløsninger kunne kombineres med de overordnede visioner for Moving Line. Det gør sig særligt gældende for Hans Tavsens Parken, som ligger lavt. Hele området falder kraftigt ned mod Peblingesøen.

Ved at lave render, regnvandsgrøfter eller -bassiner i Hans Tavsens Parken, vil regnvand blive en ressource og kunne skabe et byrum, hvor der er plads til naturen og som samtidig kan fremme biodiversiteten.

Erfaringer viser, at en kombination af regnvandsrender med en vold, der kan fungere som ”siddehøj” sikrer regnvandsrenderne bedst muligt uden at fjerne den rekreative værdi. Og ved at placere dem korrekt, vil renderne og voldene understøtte brugen af parken.

Københavns Kommune udgav i december 2011 en vejledning for ”Render og grøfter” i denne vejledning er der en oversigt over de muligheder, der findes for at etablere løsninger, som gør det nemmere at håndtere regnvand. Samtidig opnår man, at det giver bedre og mere mangfoldige byrum, uden at det unødigt belaster vedligeholdelsen. Vejledningen ”Render og grøfter” beskriver samtidig forskellige løsningsmuligheder for blandinger af planter, som er godt tilpasset til regnvandsbede. Denne vejledning understøttes endvidere af kommunens strategi ”Plads til Naturen”, der skal understøtte mulighederne for større biologisk mangfoldighed.

Lokaludvalgets ønske er, at man gør alvor af at lave et gennemtænkt, velfungerende og tværgående forslag, hvori LAR- og andre klimatilpasningsløsninger indgår som helt naturlige elementer. Og Nørrebro Lokaludvalg mener, at Moving Line er et oplagt projekt.

## TEMA 4: GÅGADE. EKSEMPEL: ELMEGADE

---



Foto: Nørrebro Lokaludvalg

## TEMA 4: GÅGADE. EKSEMPEL: ELMEGADE

I gågader er biltrafikken forbudt i butikkernes åbningstid. Ærindekørsel er tilladt i yderperioderne (morgen og aften). Gågaden er indrettet med indbydende byrum, der skal lokke flere fodgængere og cyklister til således, at det samlede resultat bliver et øget byliv.

At københavnernes går i hverdagen, opleves på mange måder som en selvfølge, noget vi ikke tænker nærmere over. Nørrebro Lokaludvalg støtter Kommunens fodgængerstrategi om, at flere skal gå endnu mere, og flere bliver længere. Derfor er det vigtigt at tilgodese fodgængerne via skræddersyede løsninger som f.eks. gågader.

I gågader er biltrafik kun tilladt når butikkerne har lukket. Trafikken skal foregå i form af ærindekørsel morgen og aften – ligesom på f.eks. Strøget og Kompagnistræde/ Læderstræde.

Det er Nørrebro Lokaludvalgs ønske, at bydelens byrum samtidig skal understøtte den overordnede vision om, at byen skal være en grøn og bæredygtig by, med smarte løsninger på klimaudfordringerne. Sideeffekterne er et godt bymiljø, at borgernes sundhed forbedres og at trygheden øges gennem mere byliv.

Gå-kulturen kan udvikles ved, at vi bliver mere bevidste om fordelene ved at gå i stedet for f.eks. at tage de korte bilture. Der er store muligheder for at stimulere lysten til at gå. Bedre komfort på gangarealerne kan styrke lysten til at gå, mens dårlig kvalitet af belysning, stier, pladser og parker kan hæmme den. Fodgængerstrategien bakker op om lokale initiativer, som får flere til at gå, og dermed bidrager til at forbedre borgernes sundhed. Byen rummer mange skjulte muligheder for at stimulere gå-kulturen.

### Elmegade som eksempel på Gågade

Elmegade skal være en attraktiv og tryk bolig-, handels- og cafégade, med mulighed for et rigt byliv på de svageste trafikanters betingelser. Det er de gående og cyklende, der er grundelementet i det levende byliv. Derfor arbejdes der med en trafikstrategi, som tager udgangspunkt i de realiserede trafikforsøg, og prioriterer gang- og cykeltransport højt.

Elmegade skal indrettes med god tilgængelighed og tryghed for de gående og med gode opholdsmuligheder. Varelevering og beboerparkering skal have et omfang og ske på en måde, der understøtter det gode byliv. Nørrebro Lokaludvalg har støttet forsøg med lokal og grøn varelevering med ladcykler. Andre forsøg har vist at ladcykler i lokalområdet sagtens kan erstatte håndværkernes varevogne. Ved at prioritere disse løsninger, samt tilgodese både den gående og cyklende trafik generelt, f.eks. i form af tydelige markeringer og lys, vil den grønne mobilitet kunne blive områdets bærende transportform.

Indarbejdes regnvandsrender, -bassiner og -bede samt si-vevenlige belægnings, når de transportmæssige løsninger etableres, kan Elmegade blive et eksempel på, hvordan vi i København får klimatilpasning, bæredygtighed, det gode byliv og trafik til at gå op i en højere enhed.

I det nuværende projektforslag til ombygning af Elmegade, udarbejdet af Rambøll og Polyform for Københavns Kommune, september 2010, arbejdes der med, at man tillader en ensrettet biltrafik i Elmegade fra Guldbergsgade/Sankt Hans Torv til Nørrebrogade med modstrøms cykeltrafik.

Nørrebro Lokaludvalg ønsker, at det nuværende trafikforsøg ændres, og at der gennemføres et forsøg med en lukning for gennemkørende bil- og busstrafik i Elmegade. Hensigten med det nye trafikforsøg er at vise bæredygtigheden i at omdanne Elmegade til gågade. Samtidig ønsker Lokaludvalget, at der laves en fornyet trafiktælling i området. Varetransport og skrald kan under forsøget foretages om morgenen efter samme model som på f.eks. Strøget.

Efter gennemførelse af forsøget med lukningen af Elmegade og trafiktællingen, vil Lokaludvalget tage stilling til, hvorvidt de vil indstille til Borgerrepræsentationen, at gaden permanent skal være gågade og lukkes for biler eller fortsætte i den nuværende hybridform.



## TEMA 4: GÅGADE. EKSEMPEL: ELMEGADE



## TEMA 4: GÅGADE. EKSEMPEL: ELMEGADE

---

### Elmegade som handelsegade

Sammensætningen af gadens butikker trækker mange mennesker til og giver liv. Ved at gøre Elmegade til en ægte gågade, bliver handelslivet styrket, folk lokkes til at blive længere, og der skabes flere arbejdspladser.

Elmegade har allerede et unikt handels-, café- og byliv både om dagen og om aftenen, men på grund af gadens smalle fortove foregår ophold i gaden i dag på trafikens betingelser. En omlægning til gågade vil udvide opholdsmulighederne og skabe bedre rammer for gadens beboere, handlende og besøgende, samt skabe muligheder for lave zoner til cykelparkering. Sidstnævnte er meget påkrævet, da cyklerne nu bare bliver kastet alle steder og får gaden til at virke rodet.

Erfaringerne fra omlægningen af Blågårdsgade viser, at det er muligt gennem omlægning til gågade at skabe et levende og dynamisk byrum med plads til beboere, handlende og besøgende. Med en mindre tilpasning af de allerede eksisterende planer for Elmegade kan disse justeres, så man omlægger Elmegade til gågade fra Birkegade til Nørrebrogade.

I forhold til kommunens vision om, at skabe bedre byliv i gaden, bliver dette ikke understøttet af Elmegades nuværende profil. Dette kræver en udvidelse af arealet for fodgængere, så opholdsmulighederne i byrummet forbedres. Tryghed og tilgængelighed bør både omfatte fodgængere og cyklister, men det primære mål er at sikre tryghed for de gående i gaden, da det er bylivet som kommunen ønsker at styrke. Hvis gaden skal leve op til målsætningen om flere gående vil der også komme større behov for steder at stille cykler.

Omkring Birkegade og Egegade dannes der to pladser i Elmegade's to "knæk". Pladسدannelsen markeres med plantning af træer. I det allerede eksisterende projektudkast arbejdes der i forlængelse af disse pladsdannelser med at omdanne fire parkeringspladser i Birkegade og Egegade mod Elmegade til læssezoner for varetransport fra 8-18. Resten af døgnet fungerer disse parkeringspladser som almindelig parkering. Dette sker af hensyn til trafikikkerheden, da tilfældige varebiler ellers vil tvinge biltrafikken over i cykelstien. Ved indførelse af gågade kan der indføres tidsbegrænset varelevering, som det kendes fra Strøget.

Det allerede eksisterende projektforslag "Trafik og Byrumsplan for Elmegade" fra september 2010 anslår en anlægspris på 5,3 mio. kr. Denne pris er uden de ønskede byrumsmøbler og klimatilpasningstiltag.

Netop ved at kombinere nye indbydende løsninger som flerfunktionelle byrumsmøbler og klimatilpasningstiltag (siddeplads, cykelparkering, regnvandsbede osv.) med grøn mobilitet og gågade, kan man tiltrække et nyt publikum til gaden. Dermed kan ændringen af Elmegade fra handelsegade til gågade både støttes og løftes.

## TEMA 5: METROSTATIONER SOM BYRUM



Illustration: Thing & Wainø



## TEMA 5: METROSTATIONER SOM BYRUM

---

Metroforpladserne på Nørrebro er fire oplagte muligheder for at indrettet nye spændende, udfordrende og gennemarbejdede byrum, som både binder bydelen bedre sammen og optimerer nærområdets byrums-kvaliteter. Samtidig skal de være inspirerende udstillingssteder for nye, velfungerende og sammenhængende løsninger af klimaproblemer og byrumsmøbler.

Nørrebro Lokaludvalg ser generelt frem til, at der etableres metrostationer på Nørrebro. Fire nye stationspladser vil automatisk henlede opmærksomheden på byrummet og dets mange muligheder.

Nørrebro Lokaludvalg arbejder for helhedsbetragtninger, sammenhæng og helstøbte løsninger. Dette gælder også, når det handler om metrostationer. Derfor vælger Lokaludvalget at anskue hele byrummet omkring metrostationerne som en samlet enhed. Det er det, der skal behandles/forandres og ikke kun de nærmeste 10-20 meter omkring adgangsvejene og elevatoren.

Specielt udformningen af metroforpladsernes førstegeneration har båret præg af en ensformighed og af utilstrækkelig plads til cykelparkering. Nørrebro Lokaludvalg ønsker, at metroforpladserne og deres byrum i højere grad indrettes med hensyntagen til lokale forhold og særpræg.

Nørrebro Lokaludvalg har udarbejdet en gennemarbejdet plan, der tager højde for de prioriteter, der er hos borgerne på Nørrebro. Et eksempel på dette, er Nørrebro Lokaludvalgs ønske om, at Metroselskabet genovervejer brugen af ovenlys på metrostationerne, som tager plads og skæmmer byrummet. Et andet er borgernes muligheder for hurtigt, at kunne komme fra Bus til Metro eller omvendt uden at komme i konflikt med den øvrige trafik. Et ønske, som løses ved at lave passager (concourse) under vejen mellem metrostationerne og busstoppesteder på i hvert fald to af stationerne.

Løsningerne for de fire stationsområder er et stykke hen ad vejen ens – beplantning, klimaløsninger, indbydelsen til ophold – og så alligevel vidt forskellige pga. forskellig adgangsforhold, placering i bydelen og muligheder i byrummet mv.

Samtidig er næste afdeling af metroen på tegnebordet. Nørrebro Lokaludvalg bakker op om de kommende nye metrolinjer, som vil gå gennem Nørrebro (M6 og M7). Ruten M6 (Tingbjerg-Lufthavnen) vil bl.a. komme forbi Bispebjerg Hospital, Rigshospitalet, Nørre Campus, Skjolds Plads, Indre Nørrebro og Forum. M7 (ringbane Hovedbanegården, Islands Brygge, Amagerbro, Østerbro) skal også dække Rigshospitalet og Indre Nørrebro. Allerede i optaktsfasen er det vigtigt at få Lokaludvalgets pointe om, at de kommende forpladser skal omfatte mere end "bare" 10-20 meter omkring adgangsvejene samt, at der skal indtænkes klimatilpassningsløsninger i hele projektet. Man kunne f.eks. indarbejde åbne vandkanaler, afvandringsrender og lignende sammen med stationsnedgange og tunnelrør.

I det følgende gennemgås hver plads med sit særpræg og mulige indspark til byrummet:

### Nuoks Plads

I forslag til udformning af byrummet foreslås den lave mellembygning i Landsarkivet fjernet således, at arealet mellem de to høje stavbygninger, som er fredet, indgår i en sammenhængende pladsdannelse. Metrostationens ovenlys og nedgange indgår i pladsudformningen mod vest og syd. Her fungerer de perfekt som byrumsmøbler, hvor man kan sidde, lege, motionere mv. Cykelparkering placeres i tilknytning til metrostationen og omkringliggende veje.

Arealet mellem Landsarkivets to bygninger udformes som et opholdsareal med hævet græsflader mod vest og et forsænket areal med bassin til regnvandsopsamling, trapper og plinte mod øst. Ved at bruge træerne i henholdsvis grupper og rækker, medvirker disse til at give hele byrummet et frodigt grønt præg samt som støjmur/-dæmper.

Den udvidede pladsdannelse i Rantzaugade giver mulighed for udeservering, højbede, små bassiner, regnvandsrender og supplerende træplantninger. Belægningen på Rantzaugade mellem Jagtvejen og busslusen skal udformes på en sådan måde (f.eks. en rillet eller hævet overflade), at busserne tvinges til at nedsætte hastigheden markant, og at de bløde trafikanter tænker over, at de krydser en busbane.

## TEMA 5: METROSTATIONER SOM BYRUM

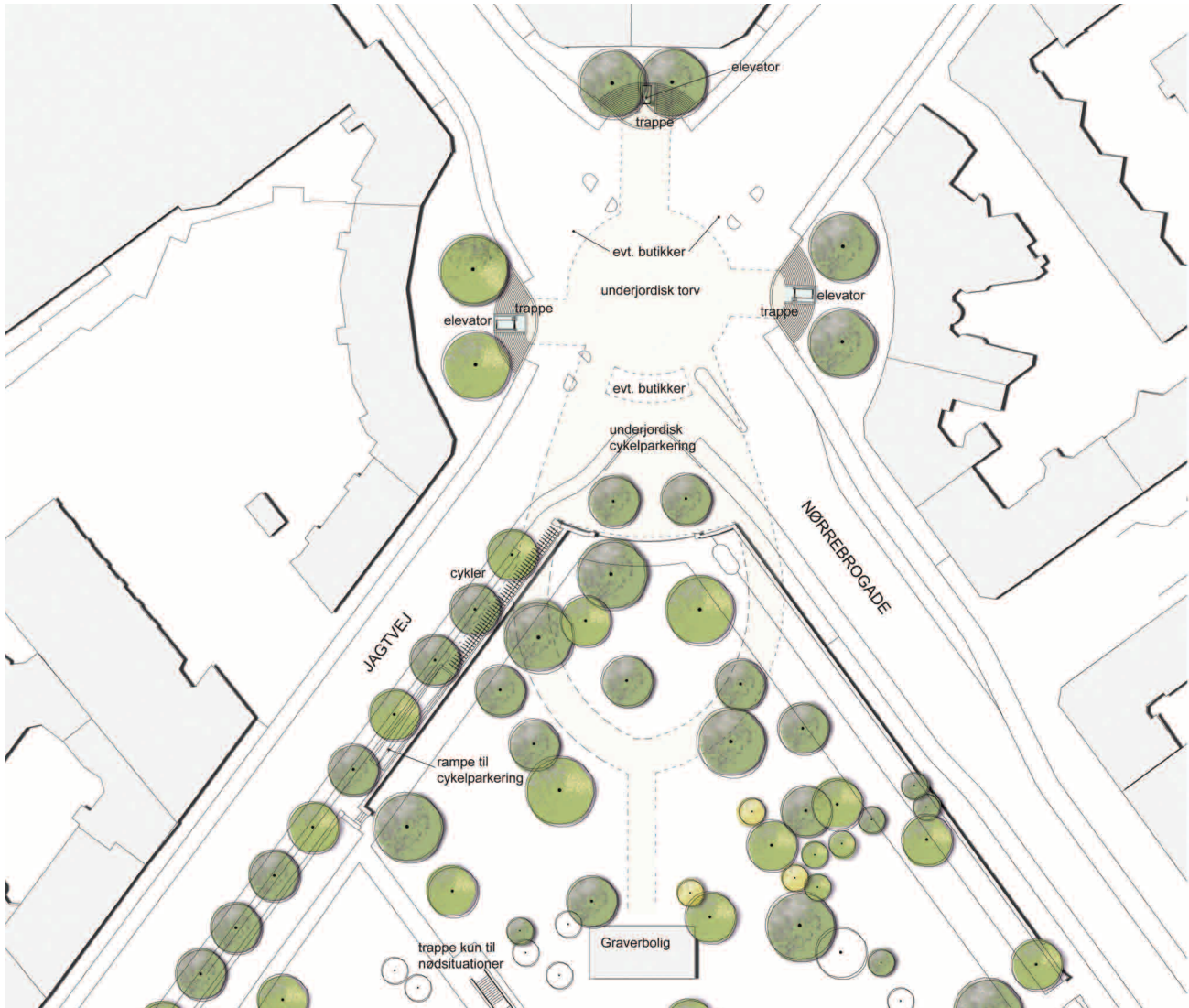


Illustration: Thing & Waino



### Skjolds Plads

Metroforpladsen omfatter i dette tilfælde den sydlige del af Haraldsgade, pladsen ved Sigurdsgade og Fafnergade og den østlige del af Valkyriegade og Slangerupgade. Pladsen understøttes med en ensartet belægning således, at området får et fælles udtryk.

I den midterste del af byrummet i Haraldsgade etableres et grønt bånd med forskellige funktioner, i tilknytning til metrostationen, og rekreative anvendelser. Båndet etableres f.eks. som armeret græs således, at det kan klare vægt fra renholdelsesmaskiner mv., samtidigt med at det kan opsuge og bortlede regnvand.

Pladsen ved Sigurdsgade og Fafnergade udformes med forstærket areal til ophold og leg. Herudover rummer pladsen café, udeservering, nødtrappe, elevator til metrostationen og cykelparkering. Valkyriegade og Slangerupgade lukkes mod Haraldsgade og den østlige del rummer cykelparkering.

Ved at placere træerne med omtanke f.eks. i grupper, får hele byrummet et frodigt præg. Træerne giver både pladsen et samlende grønt udtryk, men giver samtidig mulighed for at inddеле pladsen i forskellige rum med hver sin funktion. Samtidig fungerer træerne støjdæmpende.

En gennemførelse af Nørrebro Lokaludvalgs plan for Skjolds Plads kræver en omlægning af bustrafikken fra Haraldsgade – f.eks. ved, at den fortsætter i den rute som den på nuværende tidspunkt kører i. En helt anden mulighed kunne også være, at den nuværende 4A-linje gennem Haraldsgade bliver overflødig eller skal have en helt ny rute på denne del af strækningen, da flere af Cityringens stationer dækker området.

### Nørrebros Runddel

Ved Runddelen er der tre hovedprincipper som Nørrebro Lokaludvalg ønsker at håndhæve – det første er et hensyn til trafikikkerheden, det andet er at respektere Assistens Kirkegårds fred, det tredje er muligheden for at gennemføre den parkløsning som Borgerrepræsentationen har vedtaget skal etableres i 2020.

Trafikmønstret omkring Nørrebros Runddels station er, at buspassagerne stiger af og på modsat det hjørne, hvor stationsboksen ligger. Det er uundgåeligt, at det vil give farlige situationer, når fortravlede fodgængere krydser Nørrebrogade eller Jagtvejen i myldretiden for hurtigt at nå frem til Metronedgangen. For at undgå dette, foreslår Nørrebro Lokaludvalg, at der anlægges nedgange på de tre hjørner, hvor passagerne står af og på. Via et underjordisk torv (concourse) under Runddelen føres de så frem til stationsboksen. Det underjordiske torv giver ud over cykelparkering også muligheder for butikker, som man ser det f.eks. i Berlin eller London.

Den nordlige del af muren mellem Jagtvej og Assistens Kirkegård flyttes et par meter for at give plads til flere cykelparkeringspladser samt eventuelt en rampe og nødudgang til det underjordiske torv. Der etableres ligeledes cykelparkering ved trapperne til metroen ved Runddelen.

For at give kirkegården fred, flyttes elevator og adgang til metropladsen væk fra Kirkegården. På den måde kommer metroforpladsen ikke i konflikt med den kommende parkdannelse. Jernhegnet, som er fredet, forbliver intakt, og den smukke udsigt fra gitterporten til Graverboligen bevares på en æstetisk rigtig måde uden forstyrrende elementer i form af et fire meter højt elevatorårn. Denne udsigt/sigtelinje er også grunden til at, at Lokaludvalget ikke foreslår nedgang til stationsboksen foran gitterporten.

### Nørrebro Station

Det vurderes, at Nørrebro Station vil blive landets tredje største trafikknudepunkt med ca. 35.000 daglige af/påstigninger (heraf ca. halvdelen fra Metroen).

Højbanen ved Nørrebro Station er et markant element i byrummet. Mod øst udgøres det af den vestlige del af Mimersgade og Nørrebrogade samt Folmer Bendtsens Plads. Den forholdsvis lave bebyggelse i trekanten Borgmestervangen, Nørrebrogade, Mimersgade er fjernet (bazargrunden) og arealet vil efter endt metrobyggeri indgå i det fremtidige byrum. Mod vest udgøres byrummet af et smalt areal langs baggårdene til østsiden af Nordre Fasanvej samt Lyngsies Plads ved den gamle Nørrebro Station (på den modsatte

# TEMA 5: METROSTATIONER SOM BYRUM

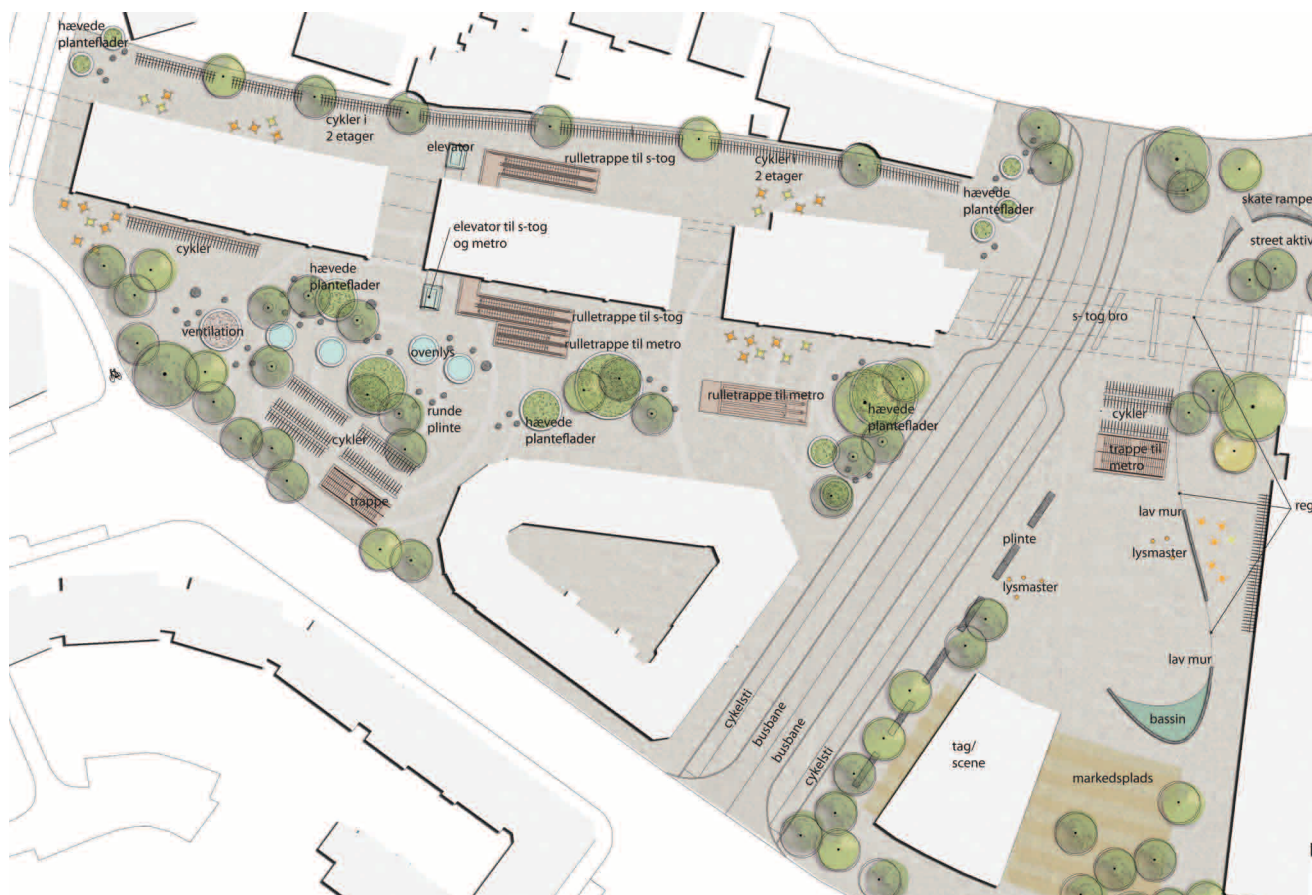


Illustration: Thing & Wainø

## TEMA 5: METROSTATIONER SOM BYRUM

side af Lygten ligger Skjolds Plads som pt. fungerer som sted for graffitimalere og som (loppe)markedsplads i weekenden – dette område kunne inddrages i planlægningen og udformningen af byrummet i samarbejde med Bispebjerg Lokaludvalg).

Byrummet øst for højbanen udgøres af et bredt strøg langs banen, der mod nord munder ud i et større torv ved Føtex bygningen og mod syd munder ud i Folmer Bendtsens Plads. Strøget langs højbanen rummer funktioner i tilknytning til såvel Højbanen som Metroen, herunder trappeanlæg, elevatorer, ovenlys og cykelparkering. Der er mulighed for udeopholdsarealer i tilknytning til butikkerne under Højbanen.

Bazargrunden foreslås indrettet som et aktivitetsområde med udendørsscene (evt. med overdækning), markedsplads, bassin og plinte til at sidde på/opholde sig ved/lege på. Det mindre torv ved Folmer Bendtsens Plads indrettes til ophold med et grønt præg.

Mod vest vil det smalle areal langs baggårdene til bebyggelsen på østsiden af Nordre Fasanvej kunne fungere som adgang til Højbanen og Metroen samt som cykelparkering. Lyngsies Plads ved den gamle Nørrebro Station foreslås bl.a. indrettet til skatere med bl.a. rampe. Pladsen er via åbne forbindelser (gennembrud) under Højbanen udformet i sammenhæng med aktivitetspladsen mod øst.

Pga. af den trafiktunge situation med busser og cyklister ønsker Nørrebro Lokaludvalg, for at højne trafiksikkerheden, at der etableres en passage fra Bazargrunden til Metronedgangen. Samtidig vil bus- og cykeltrafikken kunne afvikles både smidigt og hurtigt.

Den udarbejdede skitse, har allerede mange tiltag til større begrønning. Men der bør tilføres flere regnvandsbede, render og byrumsmøbler i det endelige projekt.

### Tidsplan og økonomi

#### Økonomi

Helhedsplan for de omkringliggende byrum for alle 4 stationsområder: 2.000.000 kr.

Midler til arkitektkonkurrence for de udvidede byrum: 600.000 kr.

Nuuds Plads, hvis Landsarkivet ikke flyttes: 5.000.000 kr.

Runddelen – etablering af sammenhængende byrum og concourse: 200.000.000 kr.

Nørrebro Station – etablering af et sammenhængende byrum, elevator og undergang for fodgængere: 200.000.000 kr.

Nørrebro Lokaludvalg bakker desuden op om at afsætte midler til at lukke busforbindelsen på Skjolds plads.

Alt i alt forventes de fire nye metroforpladser at koste ca. 405 millioner kr. til anlæg og 2,6 millioner kr. udarbejdelse af helhedsplaner og afholdelse af arkitektkonkurrence.

**NØRREBRØ**  **LOKALUDVALG**