



VISIONSPLAN

# HARALDSGADEKVARTERET

KØBENHAVNS KLIMAVENLIGE KVARTER





**EFFEKT**



# Indhold

Forord	5
Introduktion	6
Lokal inddragelse	8
<b>Indledning</b>	<b>10</b>
Kvarteret midt mellem	12
Historie	14
Et kvarter med tidsdybde	16
Kvarterets grå gader	18
Bag bygningernes facader	19
Et område i udvikling	20
Identitet og egenart	22
<b>Vision</b>	<b>24</b>
Vision	27
Haraldsgadekvarterets kompas	28
Kompassets delmål	29
Delmålenes indsatsområder	30
Kompassets rolle over tid	31
Hovedgreb	33
Haraldsgadekvarteret	34
<b>Delmål 01 - En sammenhængende by</b>	<b>36</b>
Gentænkningen af kvarterets veje	37
Trafikale forhold	38
Vejtypologier og hierarki	40
Cykelruter gennem kvarteret	42
Trygge fodgængerforbindelser	44
<b>Delmål 02 - Fra gråt til grønt</b>	<b>46</b>
Beplantning i Haraldsgadekvarteret	47
Fra gråt til grønt	49
Bedre vilkår for biodiversitet og bynatur	50
<b>Delmål 03 - Et kvarter med kant og karakter</b>	<b>56</b>
Bevaring af kvarterets ånd	57
Bevar eller forklar	58
De gode eksempler	59
Nybyggeri	60
Reduction Roadmap	63
<b>Delmål 04 - Et levende og roligt kvarter</b>	<b>64</b>
Et levende og roligt kvarter	65
Balancen mellem byliv og ro	66
Kantzoner	68
<b>Delmål 05 - En by for alle</b>	<b>70</b>
Byudvikling med mangfoldighed i centrum	71
Mødesteder for alle	72
<b>Udvalgte nedslag</b>	<b>74</b>
01 Haraldsgade	77
02 Vermundsgade nord	87
03 Vermundsgade syd	93
04 Røvsingsgade	99
05 Aldersrogade	105
06 Lersø Parkallé	111
07 Sifs Plads	119



# Forord

Haraldsgadekvarteret er et område i rivende udvikling. Denne udvikling vil forme kvarterets identitet og muligheder. Det er derfor afgørende, at udviklingen sker med en fælles bystrategisk vision, der sikrer at kvarterets særlige kvaliteter styrkes - og der tilføres nye. Ambitionen er, at denne visionsplan skal være et værdifuldt redskab til at skabe et grønnere, tryggere og mere sammenhængende Haraldsgadekvarter - til gavn for både nuværende og kommende generationer.

Haraldsgadekvarteret skal være byens klimavenlige kvarter, hvor der er en helhedsorienteret grøn tilgang til kvarterets udvikling, som giver en merværdi til kvarteret og byen. Beboerne skal trives i det nære, trygge naboskab og i kvarterets fællesskab samtidigt med at kvarteret skal forbinde, og forbindes, bedre til de tilstødende bydele, Østerbro, Nørrebro og Bispebjerg. Det er visionen, at Haraldsgadekvarteret i fremtiden skal være et sammenhængende, grønt, mangfoldigt og oplevelsesrigt kvarter.

Denne visionsplan tager afsæt i Kvarterplanen for Områdefornyelsen ved Skjolds Plads og understøtter de overordnede strategier i Kommuneplan 2024 (KP24) og "Vores København" - visionen for Teknik- og Miljøområdet. Disse planer sætter en ambitiøs retning for byens udvikling med fokus på bæredygtighed, livskvalitet og en grønnere by. Visionsplanen for Haraldsgadekvarteret skal sikre, at den lokale udvikling sker i tråd med disse visioner og bidrager til en samlet grøn positiv byudvikling.

Visionsplanen indeholder en række strategier for udvikling af 'forbindelser og sammenhænge', 'cykel- og gangruter', 'byudvikling, byrum og funktioner', 'bynatur og biodiversitet' samt 'kulturarv og byggeri'. Den peger på nogle principper til udviklingen af konkrete projekter. Samtidig indeholder visionsplanen konkrete forslag til indretning af centrale gade- og byrum i kvarteret, kaldet 'nedslag', herunder Lersø Parkallé og Sifs Plads.

Visionsplanen er skabt i tæt dialog med og aktiv inddragelse af lokale beboere, Nørrebro Lokaludvalg, fagpersoner fra Københavns Kommune samt en række aktører med igangværende udviklingsprojekter i kvarteret. Der skal lyde en stor tak til alle, der har bidraget med deres tid, idéer og engagement.

— *Områdefornyelsen ved Skjolds Plads*

# Introduktion

Visionsplanen for Haraldsgadekvarteret er udviklet som et konkret svar på området behov for en bæredygtig, grøn og fremtidssikret byudvikling. Planen tager afsæt i kvarterets historiske og kulturelle særpræg og har til formål at skabe en dynamisk, inkluderende og klimarobust bydel med stærk social sammenhængskraft og fokus på grøn mobilitet, bynatur og lokale fællesskaber.

Kvarteret er placeret i den nordlige del af Nørrebro – på grænsen til Østerbro og med Bispebjerg som nabo. Det afgrænses geografisk af Lersøparken mod nord, Lersø Parkallé mod øst og Tagensvej mod vest. Området rummer både historiske industribygninger, nyere boligområder og blandede erhverv, som tilsammen giver Haraldsgadekvarteret sin komplekse og karakterfulde identitet.

Visionsplanen bygger videre på kvarterplanen for Områdefornyelsen ved Skjolds Plads og er udviklet i tæt dialog med beboere, brugere og lokale aktører. Den sætter en fælles retning for kvarterets udvikling og danner et solidt grundlag for fremtidige projekter og samarbejder.

Samtidig er planen forankret i Københavns Kommunes ambitioner om at fremme biodiversitet, cirkulært byggeri og grøn omstilling. Den viser, hvordan flere grønne områder, øget artsrigdom og klimasikre løsninger kan kombineres med byliv og transformation af eksisterende bygninger til nye funktioner som boliger og kreative erhverv.

Visionsplanen søger ikke kun at styre udviklingen – men også at inspirere og skabe ejerskab. Den balancerer bevaring og fornyelse, og fungerer som et redskab til at samle og koordinere aktører og interesser omkring en fælles retning. Planen bidrager samtidig til at realisere Københavns overordnede mål om at være en grøn, inkluderende og klimavenlig hovedstad – med udgangspunkt i kvarterets egne kvaliteter og behov

Visionsplanen består overordnet af tre dele:

- Et strategisk hovedgreb for udviklingen
- Udvalgte nedslag, der konkretiserer strategierne
- Et kompas for kvarterets udvikling

Dette dokument indleder med en analyse af Haraldsgadekvarteret, som danner afsæt for de efterfølgende udviklingsstrategier og fysiske nedslag. Dernæst præsenteres visionen og kompasset, efterfulgt af en udfoldelse af kompassets fem delmål og de tilhørende strategier for udviklingen. Afslutningsvis præsenteres en række udvalgte nedslag, som eksemplificerer planens udviklingsstrategier i konkrete ideoplæg til en række vigtige byrum i kvarteret.



Visionsplanen står på skuldrene af en lang række dokumenter, strategier, analyser og ønsker, der er formuleret forud for denne publikation.

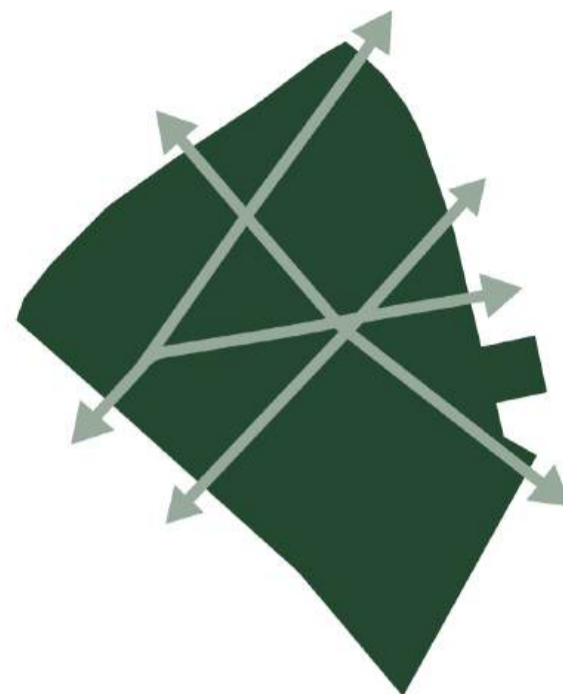
## Strategisk hovedgreb

Visionsplanens strategiske hovedgreb sætter en fælles retning for udviklingen af Haraldsgadekvarteret.

Planen fungerer som et strategisk værktøj, der både danner grundlag for konkrete projekter og samtidig bevarer fleksibilitet til at tilpasse sig nye behov og udfordringer.

Ud over den fysiske udvikling handler visionsplanen om at styrke dialogen mellem beboere, interessenter og professionelle aktører, så projekterne forankres lokalt. Den skaber en fælles forståelse af kvarterets identitet og udviklingsmuligheder – rettet mod både politikere, planlæggere, developere og borgere.

Det er samtidig planens rolle at identificere nye potentialer og inspirere til bæredygtige løsninger, der styrker kvarterets udvikling som en klimavenlig og robust bydel i København.

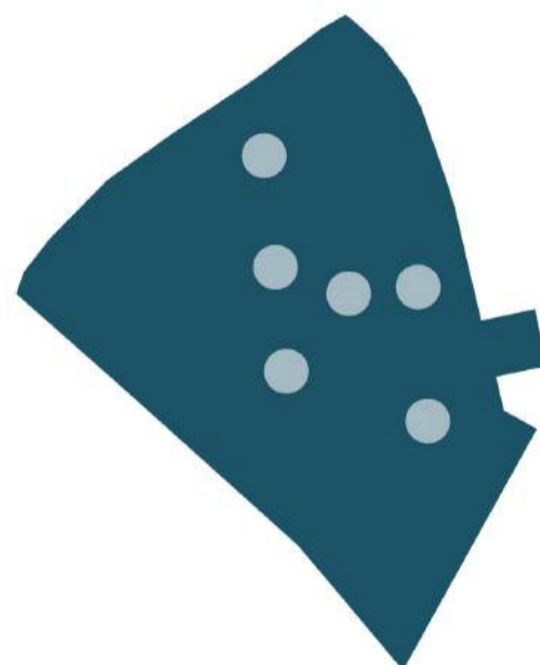


## Udvalgte nedslag

En række udvalgte nedslag i kvarteret er bearbejdet på idéoplægsniveau. Forslagene udspringer af det strategiske hovedgreb og bygger på de bystrategiske principper i visionsplanen, samtidig med at de integrerer målene for fremtidens klimavenlige kvarter. Hvert nedslag adresserer flere aspekter – såsom bynatur, grøn mobilitet og byrum – hvilket sikrer en gennemgående helhedsorienteret tilgang.

De udvalgte nedslag er Vermundsgade Nord, Vermundsgade Syd, Haraldsgade (herunder krydset Haraldsgade/Vermundsgade), Aldersrogade og Rovsinggade.

Derudover er der i et særskilt projekt udarbejdet et idéoplæg for Lersø Parkallé og Sifs Plads, som i forkortet form indgår som en del af dette dokument



## Kompas

Som en integreret del af arbejdet med visionsplanen er der udviklet et kompas for Haraldsgadekvarteret.

Kompasset bygger på de fem allerede fastlagte delmål for kvarteret, og under hvert delmål findes strategipunkter, der hjælper med at styre og koordinere indsatsen. Det fungerer som et værktøj til at sikre kvalitet og bæredygtighed i byudviklingen – særligt når eksterne parter inddrages.

Som strategisk redskab fremhæver kompasset nøgletemaer for en helhedsorienteret udvikling og bruges både som dialogværktøj mellem borgere, investorer og kommunen og som et redskab til at kvalificere konkrete projekter, så de bidrager aktivt til den fælles vision for kvarteret.



# Lokal inddragelse

## Inddragelse sikrer lokal forankring

Inddragelsen af beboere, lokale aktører og interessenter har været en grundsten i arbejdet med visionsplanen for Haraldsgadekvarteret.

Processen blev indledt i 2021 med udarbejdelsen af kvarterplanen for Områdefornyelsen ved Skjolds Plads. I den forbindelse blev der nedsat en styregruppe, der bestod af engagerede borgere, lokale ildsjæle, professionelle aktører og kommunale repræsentanter. Styregruppen har fungeret som et centralt forum og har sikret, at lokale perspektiver og behov løbende er blevet inddraget i udviklingsarbejdet.

Til arbejdet med visionsplanen for hele kvarteret blev der oprettet en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter fra Områdefornyelsens styregruppe. Dette sikrede bred lokal repræsentation og en stærk forankring i det eksisterende kvartersamarbejde. En hurtiggruppe med fem medlemmer fra styregruppen blev etableret for at effektivisere processen og bidrage til udviklingen af vision, mål og program. Hurtiggruppen har løbende leveret lokal viden og refleksioner, som har styrket både indhold og relevans i planarbejdet.

I forbindelse med idéoplægget for Lersø Parkallé og Sifs Plads blev der nedsat en særskilt arbejdsgruppe med deltagelse af lokale beboere – herunder naboer til de konkrete projektområder. Arbejdsgruppen var målrettet dette arbejde og havde fokus på at udvikle og kvalificere forslag til de konkrete steder. De to arbejdsgrupper havde forskellige roller og sammensætning, men der var enkelte gengangere blandt deltagerne.

En projektgruppe bestående af alle relevante fagspecialister fra Københavns Kommune har samtidig sikret, at visionsplanen er i overensstemmelse med de kommunale strategier, gældende retningslinjer og kvalitetskrav. Projektgruppen og de to arbejdsgrupper har mødtes ad flere omgange og været i tæt dialog om mål, strategier og delprojekter. Der har været et vedvarende fokus på samskabelse, afstemning og lokal forankring. Nørrebro Lokaludvalg og Områdefornyelsen har desuden spillet en vigtig rolle i både proces og indhold, med fokus på koordinering og sammenhæng.

Et særligt vigtigt bidrag er kommet fra netværket af byudviklingsprojekter i kvarteret. I denne netværksgruppe har udviklere og aktører med byggeplaner i området deltaget i en række møder og workshops. Her er de ikke blot blevet orienteret, men har aktivt bidraget med input og perspektiver, der har været med til at kvalificere den fælles vision og retning for kvarteret. Gennem diskussioner og erfaringsudveksling har deltagerne været med til at sikre, at visionsplanen også afspejler realiteterne i deres projekter, og at de fremtidige initiativer kan tænkes sammen på tværs. Netværksgruppen har således været en værdifuld medspiller i at skabe sammenhæng mellem den overordnede plan og de konkrete udviklingstiltag, der er i gang eller på vej.

Den brede og strukturerede inddragelse – fra lokale borgere og ildsjæle til professionelle aktører og byudviklere – har været afgørende for, at visionsplanen fremstår som en helhedsorienteret, realistisk og lokalt forankret ramme for Haraldsgadekvarterets fremtidige udvikling.



### Programmering, funktioner og krydsningspunkter

**Gennemtænkt lukning af gader:** Trafikale ændringer som fx ensretning og lukning skal være velovervejede, så de ikke hæmmer mobiliteten for beboerne.

**Multifunktionelle områder:** Nye funktioner bør kunne rumme flere aktiviteter for at frigøre plads til grønne områder.

**Offentlig vs. privat adgang:** Synliggørelse af, hvad i kvarteret der er offentligt tilgængeligt, fx kantiner og udeområder på skoler og virksomheder.

**Lommeparker:** Ønske om små parker med funktioner som bænke, fitness og klatrestativer, der inviterer til forskellig brug.

**Klima og tilgængelighed:** Fokus på klimatilpasning, fx LAR (Lokal Afledning af Regnvand) samt bedre adgangsforhold for gangbesværede

**Organiske former:** Forslag om at tilføje slyngede stier og bryde med lige linjer i designet.

### Trafik og infrastruktur

**Alternativ trafik og veje:** Lersø Parkallé bør bevares som alternativ vej til Lyngbyvej, men gerne med mere cykel- og fodgængervenlighed.

**Trafikaflastning:** Rovsingsgade bør prioriteres til trafik, mens Haraldsgade og andre veje bør beskyttes mod gennemkørsel

**Lokal adgang:** Mulighed for "ærindekørsel tilladt" på visse veje ønskes, fx langs Lersø Parkallé.

### Bystrategiske hovedgreb

**Fra gråt til grønt:** Bred opbakning til mere grønt i området, fx ved begrønning af Haraldsgade og sammenbinding af grønne områder som Fælledparken og Lersøparken.

**Attraktivt for alle:** Området skal rumme både unge, børnefamilier og ældre, så kvarteret ikke kun bliver et studieområde.

**Liv i gaden:** Haraldsgade bør gøres mere levende med butikker, opholdssteder og begrønning, især på solsiden.

**Trafiksikkerhed:** Adfærdsændringer, fx for at undgå høj fart bør tænkes ind i planen.

**Beboerpræget udvikling:** Udviklingen skal ske på beboernes præmisser og ikke kun for at tilgodese eksterne aktører

### Kulturarv og gamle bygninger

**Bevaring af kulturarv:** Stort ønske om at bevare gamle industribygninger og værksteder, der er unikke for området. Mulighed for at kombinere bevaring med byggeri i højden.

**Funktionel transformation:** Udvalgte bygninger som Figaro og Sodavandsfabrikken kan omdannes med caféer eller lignende funktioner i stueetagen.

**Balancen mellem nyt og gammelt:** Fredning skal ikke hæmme udvikling, og bevaring bør målrettes de mest karakteristiske bygninger.

### Andre kommentarer

**Mangler:** Behov for flere skraldespande og bænke i området

**Fleksibilitet:** Visionsplanen skal kunne rumme fremtidige, uforudsete behov.

**Fælles faciliteter:** Lokaludvalget ønsker flere fællesfaciliteter for sport og aktivitet på Nørrebro som samlingspunkt for alle beboere.



### Uddrag fra arbejdsgruppens og projektgruppens feedback og ønsker

**Bliv ved med at tale sammen:** Fantastisk at alle byder ind – det er afgørende at dele erfaringer og holde hinanden opdateret. Fortsæt samtalen, og aftal hvem der tager stafetten videre, især når Områdefornyelsen er afsluttet.

**Stiplede linjer, tak:** Løft blikket henover matrikelskel og tænk på sammenhænge og påvirkninger. Hvordan spiller jeres projekt sammen med naboer og det, der sker på den anden side?

**Sammenhæng og forbundethed:** Kvarteret skal hænge sammen med resten af byen. Hvad er områdets særlige kvaliteter, og hvor placeres funktioner bedst – her eller andetsteds?

**Hierarki:** Tænk i hierarkier – trafikalt, i byrummene og mellem private og offentlige zoner. Skal der være tydeligere grænser? Overvej, hvor cykler og grønne områder får en særlig rolle.

**Egenart:** Husk hvad stedets særlige karakter er. Måske skal en bred industrivej få lov at stå som en historisk reference.

**Tid:** Tænk i faser – hvad er åbningstrækkene, og hvad tager længere tid? Hvad er indbyrdes afhængigt? Nogle forandringer sker om et år, andre først om 15 år.

**Vingelodden:** Den største forandring i området. Det er afgørende, at den tænkes ind i helheden, så den understøtter resten af kvarteret.

**Forudsætninger ændrer sig:** Planer og betingelser vil ændre sig. Del den viden med hinanden, det kan skabe udfordringer, men også nye muligheder. Tal sammen, det er vigtigt.



### Netværksgruppemøde: Opsamling v. Lars Jensen, stadsarkitekt

# Indledning

## Kvarteret midt mellem



# Kvarteret midt mellem

## Kvarterets potentialer i byen

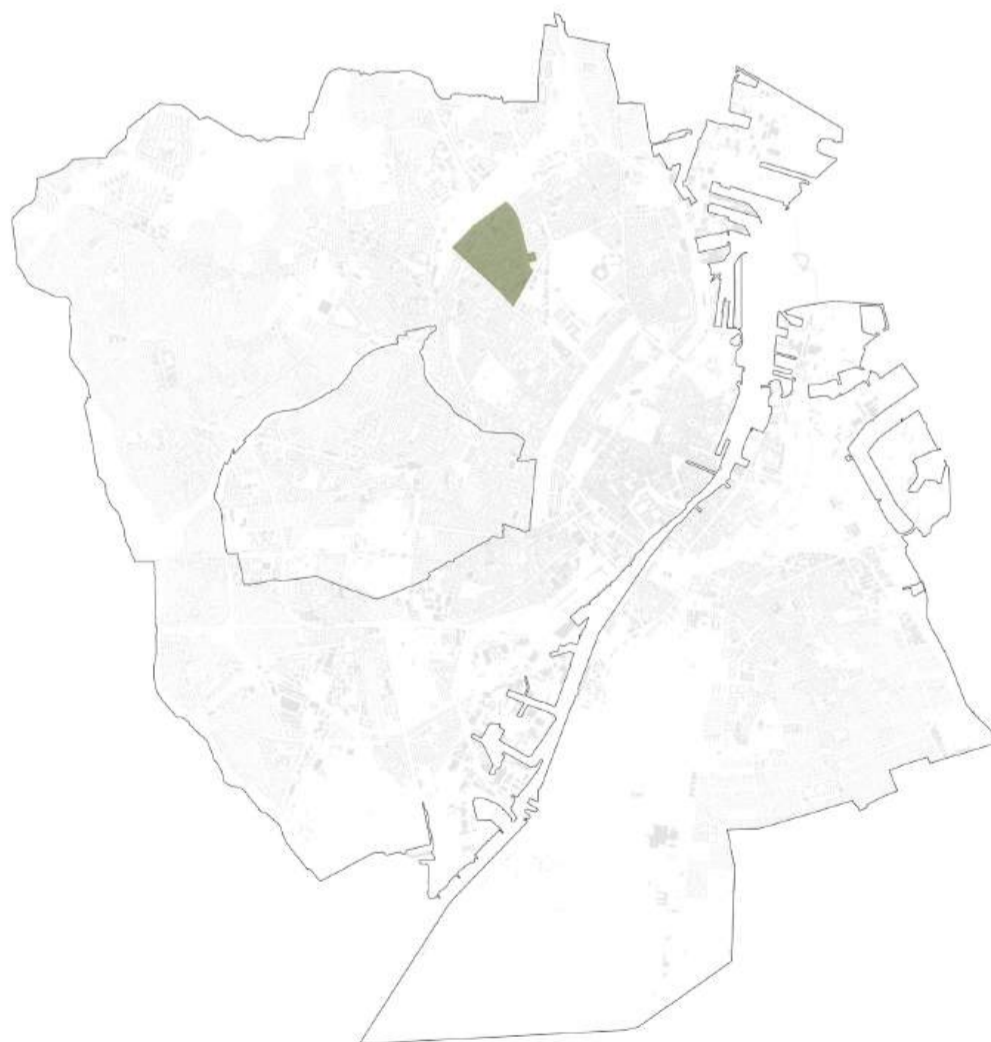
Haraldsgadekvarteret rummer et stort potentiale som bindeled mellem byens kvarterer og det omkringliggende grønne netværk. I dag er området imidlertid præget af store trafikårer som Lersø Parkallé, Rovsingsgade, Jagtvej og Tagensvej, der fungerer som fysiske barrierer og i høj grad afskærer kvarteret fra resten af byen – særligt for fodgængere og cyklister.

Med sin strategiske placering mellem Østerbro, Nørrebro og Bispebjerg kan Haraldsgadekvarteret få en central rolle i at binde byen bedre sammen – både fysisk og oplevelsesmæssigt. Ved at etablere nye, trygge og grønne forbindelser på tværs – både nord-syd og øst-vest – kan kvarteret transformeres fra en isoleret enklave til en aktiv og integreret del af hovedstadens grønne struktur.

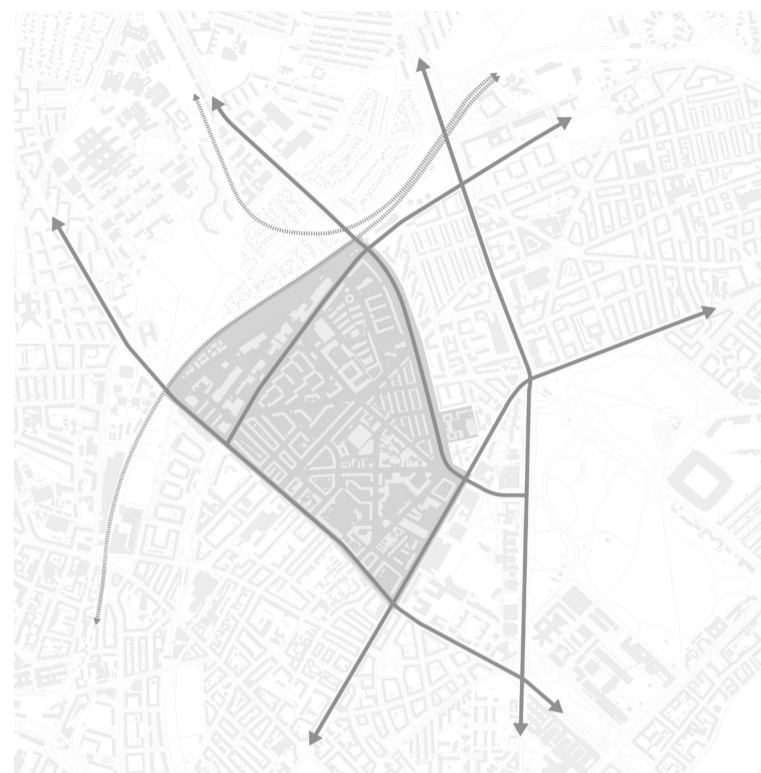
Særligt koblingen mellem Lersøparken og Fælledparken rummer store potentialer. Hvis Lersø Parkallé styrkes som grøn forbindelse, kan den blive en del af en større rekreativ korridor mellem Utterslev Mose og Fælledparken.

Samtidig kan området være med til at forbedre forbindelserne mellem byens to kommende supersygehuse og skabe en mere sammenhængende, grøn mobilitet på tværs af bydelen.

Haraldsgadekvarteret har med andre ord mulighed for at udvikle sig til et dynamisk og grønt knudepunkt, hvor mobilitet, bynatur og hverdagsliv går op i en højere enhed – til gavn for hele København.



Haraldsgadekvarterets placering i København mellem Nørrebro, Østerbro og Bispebjerg



Trafik afskærer kvarteret fra resten af byen.



Kvarteret er omringet af rekreative arealer og forbindelser.



Haraldsgadekvarteret har potentiale til at binde den omkringliggende by sammen gennem nye forbindelser



**BISPEBJERG**

**ØSTERBRO**

**NØRREBRO**

# Historie

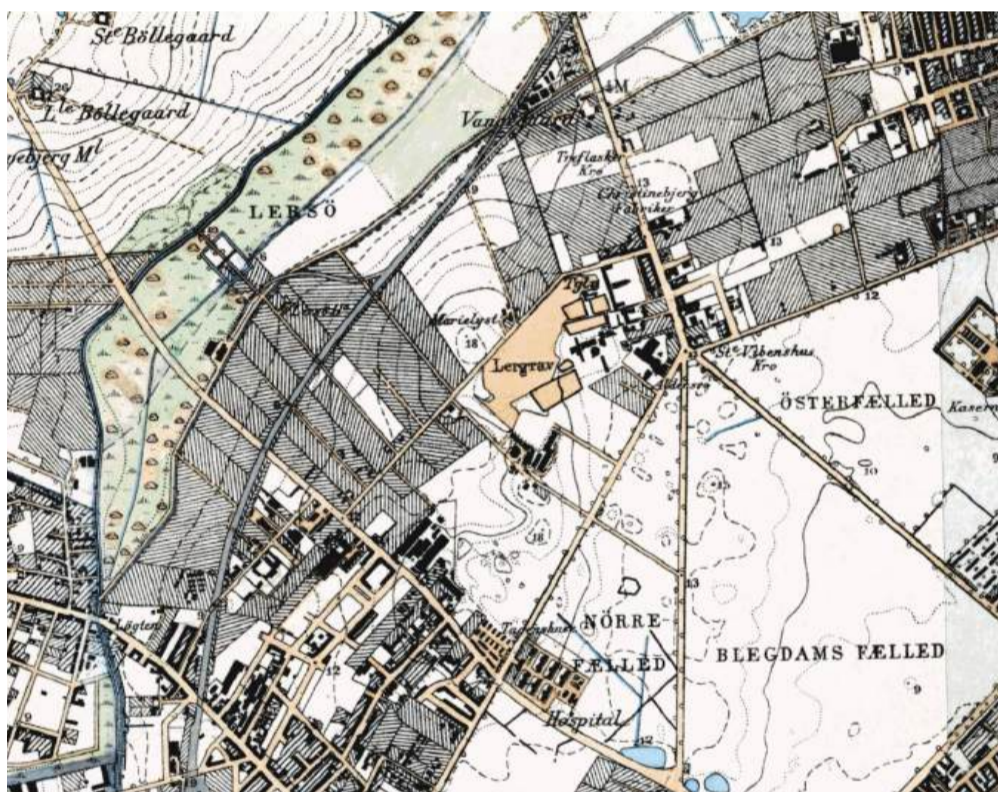
## Udvikling gennem tiden

Haraldsgadekvarteret har i århundreder været et område præget af grænser og forandringer. Hvor storbyen i dag summer af liv, var der engang åbne marker, industriområder og udflyttede arbejderboliger. Området har udviklet sig fra en udkant af København til et dynamisk kvarter med erhverv, uddannelse og boligområder.

Tilbage i 1500-tallet lå landsbyen Serridslev i dette område, men efter Grevens Fejde forsvandt den, og jorden kom under Københavns bystyre. I århundreder blev markerne brugt til landbrug, og området var præget af enge og små bebyggelser. Jagtvejen, der i dag er en vigtig trafikåre, var oprindeligt en kongevej, hvor Christian V inviterede til fugleskydning i 1694 – en tradition, der siden flyttede til Sølyst ved Klampenborg.

Området var i lange perioder et grænseland, både geografisk og socialt. I 1800-tallet var Lersøerne et vildnis befolket af "Lersøbisser" – hjemløse, der skabte deres egne normer og livsstil. Samtidig var området et populært sted for ulovlige dueller, langt fra byens lovgivning.

### 1860-1900

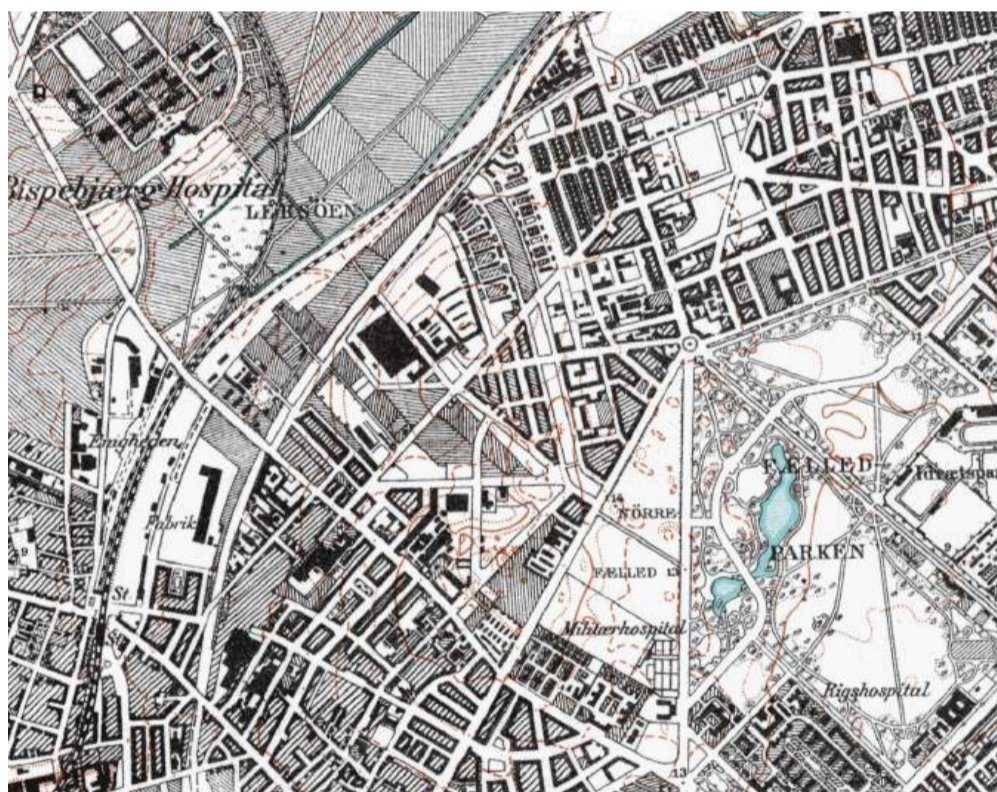


## Industriens rolle

Med industrialiseringen i slutningen af 1800-tallet forandrede kvarteret sig markant. Titan, en smede- og maskinfabrik, etablerede sig i 1885, hvilket satte gang i en bølge af industriudvikling. Fabrikens behov for arbejdskraft betød, at nye boligområder opstod, og sporvognslinjer blev udvidet for at forbinde kvarteret med resten af byen. Snart fulgte andre virksomheder, blandt andet Osram, Hellesens Batterifabrik og General Motors' samlefabrik, der gjorde Haraldsgadekvarteret til et industrielt knudepunkt.

Industrien har siden trukket sig tilbage, men kvarterets historie kan stadig aflæses i arkitekturen og gadenavnene. Mange af de tidligere fabriksbygninger har fået nye funktioner, og kvarteret er i dag præget af uddannelsesinstitutioner, kreative erhverv og en ny generation af beboere, der bygger videre på områdets brogede fortid.

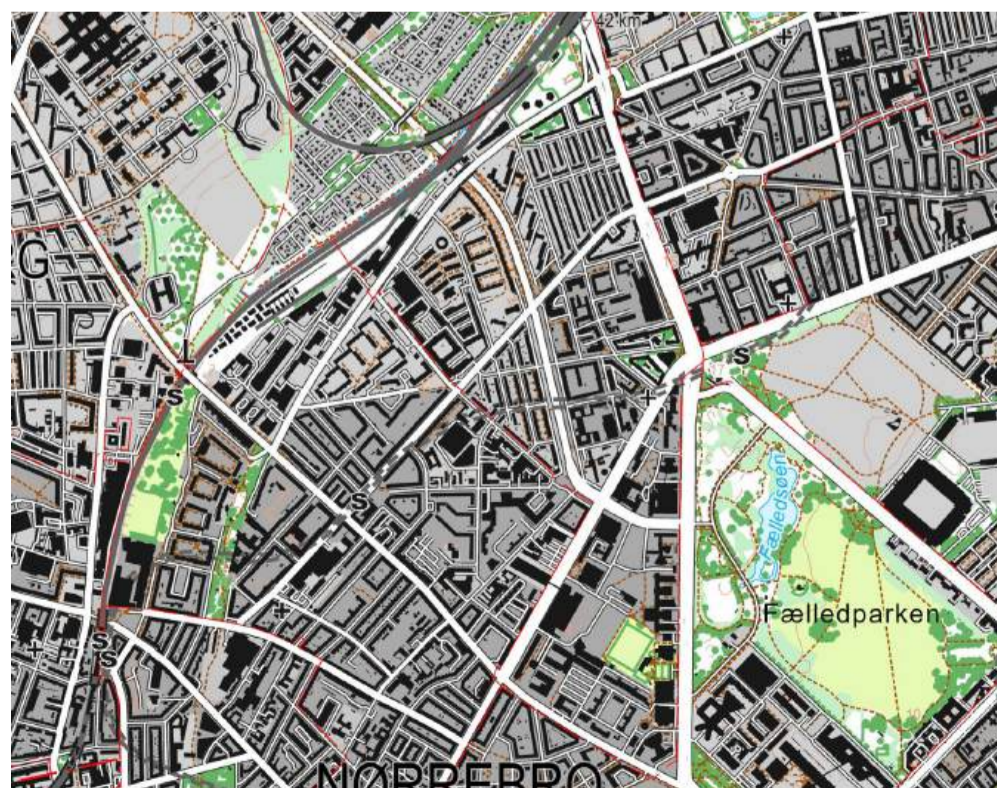
### 1900-1970



### 1950-1980



### I dag





# Et kvarter med tidsdybde

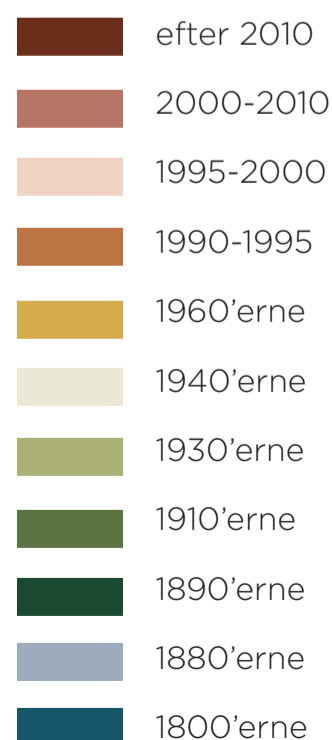
## Mangfoldigt udtryk

Haraldsgadekvarteret har en sammensat karakter, der skiller sig ud fra resten af København. Området har historisk set været præget af industribyggeri, hvilket stadig ses i de brede veje og de store, rå fabriksbygninger.

I 1920'erne blev kvarteret udvidet med småskala, idylliske byggeforeningsrækkehuse med private haver. Senere, med velfærdssamfundets opblomstring, kom flere almene boligområder til og satte deres præg på bybilledet. De seneste år har uddannelsesinstitutioner som Københavns Professionshøjskole og Nørrebro Gymnasium etableret sig i området, ligesom nye ungdomsboliger er skudt op.

Flere af de gamle industribygninger har fundet nye funktioner som kreative erhverv eller boliger, mens andre er blevet revet ned og erstattet af ny bebyggelse. Samlet set rummer kvarteret en blanding af bygningstyper, der varierer i anvendelse, skala, arkitektonisk udtryk og kvalitet.

Denne mangfoldighed er ikke kun et historisk resultat – den er også et aktiv. Haraldsgadekvarteret rummer en sjælden evne til at favne både det gamle og det nye. Her er plads til forskellighed – i beboersammensætning, bygninger og byrum – og det er netop i spændingsfeltet mellem det bevarede og det foranderlige, at kvarterets særlige karakter opstår.



## Haraldsgadekvarterets arkitektoniske palet

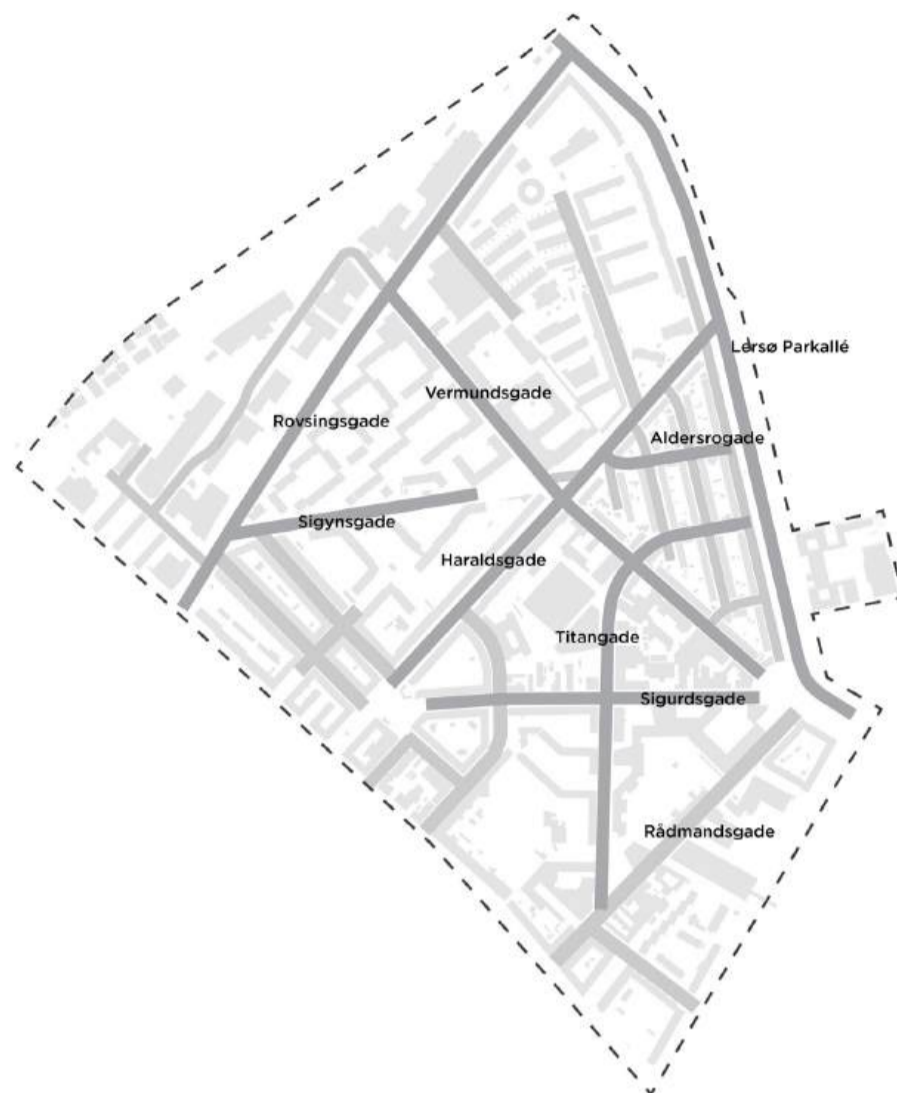


# Kvarterets grå gader

## Udtryk og funktion i dag

Som et levn fra kvarterets industrielle histore, er kvarteret i dag karakteriseret af brede, nedslidte gader, der i mange tilfælde er overdimensionerede i forhold til nutidens behov. De skaber bedre dagslysforhold end mange andre steder på Nørrebro, men bidrager samtidig til en oplevelse af øde og grå byrum. Den sparsomme beplantning forstærker dette indtryk.

Trafikalt er kvarteret præget af store gennemfartsveje som Rovsingsgade og Lersø Parkallé, der skaber barrierer og forhindrer let adgang til og fra området. Samtidig ender flere af de interne veje blindt, hvilket begrænser biltrafikken, men også understøtter en følelse af isolation. De brede vejprofiler giver plads til hurtigkørende biler, hvilket af mange beboere opleves som utrygt.



# Bag bygningernes facader

## Grønne gårdrum af forskelligartet karakter

Haraldsgadekvarteret har få grønne arealer, og de eksisterende er ofte af lav kvalitet og ikke offentligt tilgængelige. Størstedelen af de grønne kvadratmeter i boligbebyggelsernes private gårdrum eller grønne anlæg tilknyttet de almene boligafdelinger.

I kontrast til de grå og øde gader rummer flere af disse gårdrum små grønne oaser med græsplæner, træer og buske, der skaber mere rekreative og intime opholdsrum for beboerne. Kvaliteten og anvendeligheden varierer, men de grønne gårdrum fungerer som en vigtig modvægt til kvarterets dominerende asfalt- og betonflader.



# Et område i udvikling

Haraldsgadekvarteret er et byområde i forandring. En række nye byudviklingsprojekter – både kommunale og private – er i gang og vil i de kommende år forme kvarterets identitet, byrum og daglige liv. Udviklingen spænder fra klimatilpasning og grønne byrum til nye boliger og kommunale funktioner.

## Vingelodden

Vingelodden, der i dag rummer erhverv og erhvervsarealer, er i Kommuneplan 2024 udpeget til byudvikling. Tre grundejere - ALFA Development, DSB Ejendomsudvikling og VISION Ejendomme – vil videreudvikle området og skabe et blandet bykvarter med små og store boliger, varierede byrum, kontorer og butikker. Grundejerne har igangsat en planproces, og arbejder på udviklingen af en helhedsplan for området. Grundejerne ønsker, at udviklingen af det nye bykvarter bidrager til at styrke forbindelser og sammenhænge gennem området såvel som mellem det nye bykvarter og naboområderne.

## Forbindelse til Lersøparken

Med udgangspunkt i Københavns Kommunes Kommuneplan 2024, samt de lokale visioner fra både Kvarterplanen for Områdefornyelsen ved Skjolds Plads og Kvarterplanen for Områdefornyelsen Bispebjerg Bakke, er der en fælles efterspørgsel på at udvikle og etablere en ny forbindelse mellem Haraldsgadekvarteret og Bispebjerg via Vingelodden på tværs af jernbanen. De to områdefornyelser er derfor gået sammen og har i samarbejde med de relevante enheder i Københavns Kommune og specialiserede rådgivere udarbejdet en foranalyse af en ny stiforbindelse. Undervejs i processen er der sikret inddragelse af Nørrebro Lokaludvalg, Bispebjerg Lokaludvalg, samt grundejerne af Vingelodden for at sikre bredt ejerskab og forankring. En ny stiforbindelse mellem Ydre Nørrebro og Bispebjerg og til Lersøparken vil skabe en mere sammenhængende by på tværs af jernbanen og give Haraldsgadekvarteret, som mangler grønne arealer, bedre adgang til en af byens rekreative og grønne områder, Lersø Parken.

## Innovation District Copenhagen

I juni 2024 lancerede Københavns Kommune, Erhvervsministeriet og Københavns Universitet en ny, fælles vision for 'Innovation District Copenhagen', der skal gøre området omkring Nørre Campus, Rigshospitalet, De Gamles By og Haraldsgadekvarteret til et verdensførende innovationsdistrikt. Dele af Haraldsgadekvarteret indgår således i det nye distrikt og spiller en central rolle i den samlede vision, hvor fokus er på at skabe samspil mellem forskning, erhverv, sundhed og byudvikling. Den kommende helhedsplan for realiseringen af visionen skal illustrere, hvordan innovationsdistriktet kan blive et attraktivt, sammenhængende og levende bykvarter med indbydende byrum, gode forbindelser og nybyggeri tilpasset områdets særlige identitet og egenart.

## Den Grønne Trekant

Bo-Vita har fået udarbejdet en omfattende helhedsplan for det almene boligområde "Den Grønne Trekant". Ud over renovering af boliger, omfatter helhedsplanen frasalg af arealer mod Vermundsgade til privat boligbyggeri, samt nedrivning og transformation af flere etageblokke. Ny lokalplan skal muliggøre, at området åbnes op udadtil via en ny offentlig forbindelse og nye portåbninger, der forbinder området til de omkringliggende gader og faciliteter.

## Sigurdsgade og sidegader

I december 2021 godkendte Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune en anlægsbevilling til projektet Grønne byrum og skybrudssikring i Sigurdsgade og sidegader. Projektet samler flere initiativer i ét samlet greb og indgår som en del af kommunens overordnede skybrudsplan, der skal realiseres frem mod 2035. Området er samtidig udpeget i Kvarterplanen for Områdefornyelsen ved Skjolds Plads, hvor udviklingen har fokus på at skabe nye byrum, som styrker hverdagslivet og understøtter møder mellem mennesker. Under overskriften Et grønt kvarter skal projektet bidrage til mere bynatur og flere rekreative opholdsmuligheder i området.

## Sigyngsgade og Krakas Plads

Sigyngsgade og Krakas Plads står over for en grøn forvandling, hvor gaden omdannes til et levende byrum med plads til leg, ophold og fællesskab på tværs af aldre. Knap 100 nye træer og varieret beplantning skal give området et markant løft og styrke både bynatur og biodiversitet. Gaden får nye mødesteder, opholdszoner og legerum, der inviterer til aktiviteter året rundt og bidrager til en tryk og imødekommende atmosfære. Projektet er udviklet i samarbejde med lokale beboere og er en del af Områdefornyelsen ved Skjolds Plads og Københavns Kommunes ambition om at skabe grønne, inkluderende og vel-fungerende byrum med plads til både hverdag og fællesskab.

## Kunst i Haraldsgadekvarteret

En ambitiøs kunststrategi skal bringe kunst ind som en naturlig del af Haraldsgadekvarterets udvikling og byrum. Strategien er udviklet i regi af Områdefornyelsen Skjolds Plads i tæt samarbejde med en dedikeret lokal arbejdsgruppe og professionelle kunstrådgivere. Den skal styrke kvarterets identitet og fællesskab og spille sammen med den igangværende transformation mod et grønnere og mere inviterende bymiljø.



# Identitet og egenart

## Et kvarter med mange eksisterende kvaliteter

Haraldsgadekvarteret er et område præget af mangfoldighed og kontraster – både arkitektonisk og socialt. Bygningernes skalaer, stilarter og funktioner varierer, og kvarterets beboere spænder bredt fra akademikere og kreative erhvervsfolk til studerende, fabriksarbejdere og familier.

I gadebilledet mødes gamle og nye generationer. Ældre beboere kan fortælle historier om fabrikkernes storhedstid, mens studerende haster afsted til undervisning. På Sigurdsgade summer natklubmiljøet, og uden for stormoskéen samles folk efter fredagsbønnen. Produktionsselskaber, tegnestuer og nichebutikker har fundet hjem i de gamle industribygninger, og på en solrig eftermiddag sidder beboere og nyder roen i et af kvarterets små gårdmiljøer.

### Det rå og det hyggelige side om side

Kvarterets rå og uregulerede karakter er en arv fra dets tid som industrikvarter. Mange af de tidligere fabriksbygninger er omdannet til kreative erhverv, men nogle står stadig med slidte facader, vidnende om en fortid med tung trafik og industri. På trods af denne råhed rummer kvarteret stærke fællesskaber. KTK-grunden fungerer som et fristed og eksperimenterende byrum, mens baggårde og skjulte kroge danner rammen for subkulturer som thaiboksning, kvindeklubber og små nichevirksomheder.

Byggeforeningshusene i Vibekevang beskrives som en lille landsby i byen med de små rækkehuse med forhaver, mens de almene boligområder som Den Grønne Trekant og Titanparken beskrives med kvaliteter som hjemlighed, ro, og kendskab til naboerne.

Når beboere og besøgende beskriver Haraldsgadekvarteret, er det ofte som kontrast til det mere hektiske byliv på Nørrebro, men alligevel med mere mangfoldighed og kant end det ligeledes rolige Østerbro.

### Forandring og forankring

Haraldsgadekvarteret er i hastig udvikling, som former kvarterets fremtid. Med metroens ankomst til Skjolds Plads er kvarteret blevet koblet stærkere på resten af København. Det har ført til et mere aktivt byliv i form af caféer, kreative erhverv og nye funktioner i de tidligere industribygninger.

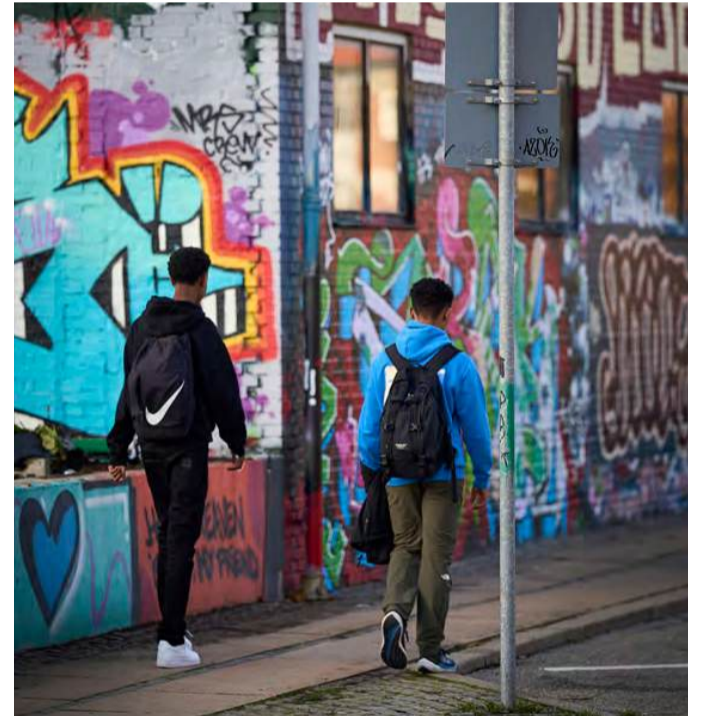
Men samtidig rummer kvarteret en stærk lokal identitet og et aktivt hverdagsliv, der holder fast i områdets historie og karakter. Mange beboere har boet her i årtier, og i gårdrummene, og det lokale foreningsliv lever fællesskaber og traditioner videre. Det er netop i denne vekselvirkning mellem udvikling og fastholdelse af det eksisterende, at Haraldsgadekvarterets styrke ligger.

Her er plads til transformation og til at afprøve nye bylivsformer – men også til at fastholde de stemninger og sociale strukturer, der gør området unikt. I spændingsfeltet mellem kulturinstitutioner, moské, almene boliger, ungdomsboliger og kreative fællesskaber vokser et bykvarter frem, hvor nye impulser hele tiden kobles på det velkendte. Det gør Haraldsgadekvarteret til et eksempel på, hvordan man kan udvikle en mangfoldig og klimavenlig bydel, uden at miste forankringen i det nære og det lokale.



Visionsplanen står på skuldrene af Stedsidentitetsanalysen af Haraldsgadekvarteret, som er udarbejdet af BARK rådgivning i marts 2024 i tæt samarbejde med Områdefornyelsen og den lokale arbejdsgruppe.

I processen har indgået feltarbejde med observationer af bydelen og bylivet samt interviews med lokale.



# Vision

Næste kapitel i  
Haraldsgadekvarterets  
udvikling





Visualisering - Haraldsgade  
Materialevalg er vejledende og vil blive bearbejdet i projektets næste fase

# Vision

I fremtiden skal Haraldsgadekvarteret være et grønt og levende bykvarter, hvor fællesskab, mangfoldighed og bæredygtighed går hånd i hånd. Et kvarter, hvor historien stadig kan mærkes i byrummene, men hvor nye fortællinger vokser frem – og hvor grønne forbindelser, rekreative rum og sociale mødesteder skaber rammen om et trygt og aktivt hverdagsliv.

Kvarteret skal transformeres fra en grå og trafikdomineret del af byen til et mere sammenhængende og imødekommende sted, der binder Østerbro, Nørrebro og Bispebjerg bedre sammen. De brede veje omdannes til grønne gader med plads til leg, ophold og biodiversitet. Trygge og oplevelsesrige forbindelser for fodgængere og cyklister gør det let at bevæge sig – både på tværs og langs af byen.

Byrummene bliver grønne og sanselige, med store og små steder at mødes, finde ro eller være aktiv. Fra Skjolds Plads og Krakas Plads til en ny, levende version af Sifs Plads skabes der samlingspunkter for kvarterets mange fællesskaber – uanset alder, køn, baggrund og mobilitetsniveau.

De eksisterende bygninger og strukturer bevares og genanvendes, hvor det er muligt, og kobles til nye funktioner og grønne byrum. Kvarterets karakter udvikles videre med respekt for dets kant og kompleksitet. Samtidig bliver området et forbillede for fremtidens klimavenlige by – med fokus på grøn mobilitet, regnvandshåndtering, cirkulært byggeri og en rigere bynatur.

Haraldsgadekvarteret skal være et sted, hvor man har lyst til at være – hver dag. Et kvarter med liv, kant og karakter, hvor mennesker og natur trives side om side.

# Haraldsgadekvarterets kompas

## Et værktøj til at lede udviklingen

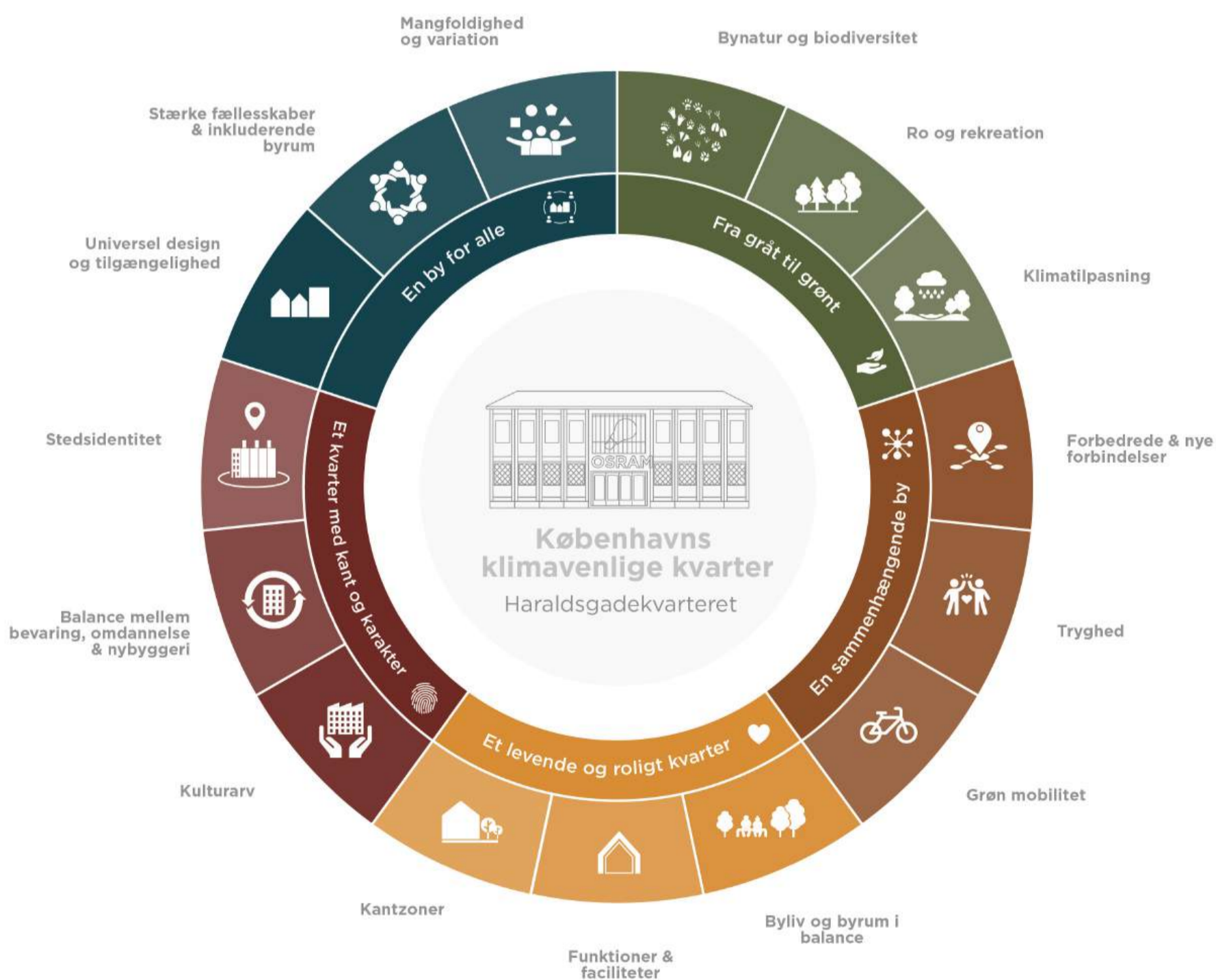
Visionsplanen for Haraldsgadekvarteret er udarbejdet for at skabe en samlet retning for bydelens udvikling. Kvarteret rummer allerede i dag mange aktører og igangværende projekter med forskellige formål og tidsperspektiver. Med visionsplanen ønskes en fælles ramme, hvor alle – fra borgere og brugere til developere, investorer, rådgivere og kommunen – kan genkende sig selv og bidrage aktivt til kvarterets fremtid.

Som led i dette arbejde er der udviklet et kompas, som skal fungere som et styringsværktøj. Kompasset hjælper med at sikre, at de mange indsatser i kvarteret hænger sammen og arbejder i samme retning – uanset om der er tale om et nyt boligbyggeri, et grønt byrum eller en midlertidig aktivitet. Kompasset skal være med til at sikre, at kvarterets udvikling er forankret i fælles værdier og visioner – og at den bevarer fokus på langsigtet kvalitet og bæredygtighed, selv når tempoet er højt.

Kompasset bygger på fem overordnede delmål, som allerede er formuleret i programmet for Haraldsgadekvarteret. Under hvert delmål findes en række strategiske greb, der gør det muligt at omsætte de overordnede ambitioner til konkrete handlinger.

I et område med mange samtidige forandringer er det vigtigt med en fælles referenceramme. Kompasset sikrer, at forskellige aktører – uanset om de arbejder med infrastruktur, sociale tiltag, klimatilpasning eller byrum – kan tage udgangspunkt i samme mål og udvikle deres projekter i samspil med hinanden og med respekt for kvarterets identitet.

Derudover fungerer kompasset som et dialogredskab i samarbejdet mellem kommune, borgere, investorer og andre interessenter. Det gør det muligt at afstemme forventninger og vurdere, om projekter lever op til den fælles vision. Kompasset understøtter en tværfaglig og helhedsorienteret tilgang til udvikling og er et redskab, der kan fastholde ambitionerne, selv når konkrete valg og fravalg skal træffes i den virkelige verden.



# Kompassets delmål

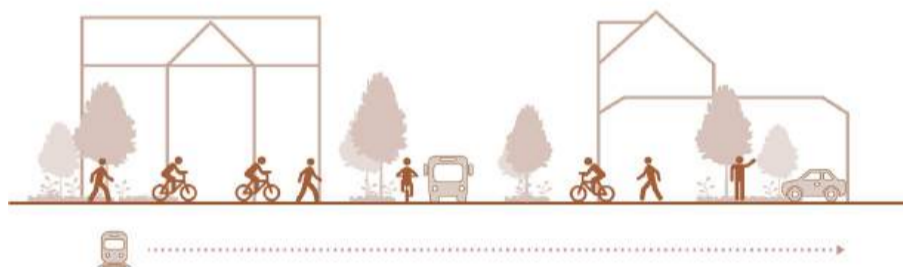
## Fra gråt til grønt

De grå gader og brede vejarealer skal forandres til grønne gade- og byrum, som er i overensstemmelse med nutidens og fremtidens behov, hvor naturen er integreret i bybilledet. Haraldsgadekvarteret er i dag præget af vejarealer, der er overdimensionerede til nutidens behov. En transformation af kvarteret fra grå gader til grønne oaser skal omdanne de offentlige rum til levende, grønne samlingssteder, hvor biodiversitet trives, og hvor beboerne kan finde ro og rekreation.



## En sammenhængende by

Haraldsgadekvarteret skal være et kvarter i stærk sammenhæng med resten af København. Det skal være nemt, trygt og intuitivt for beboere og besøgende at bevæge sig på cykel, til fods og med offentlig transport til og fra, samt igennem kvarteret. Infrastrukturen i området skal understøtte grøn mobilitet, særligt for fodgængere og cyklister.



## Et kvarter med kant og karakter

Haraldsgadekvarteret rummer bygninger og bebyggelser, som bærer på en rig kulturhistorie. Nogle af disse danner i dag rammerne for kulturelle aktiviteter til glæde for kvarteret og resten af byen. Disse fysiske rammer skal forvaltes med omhu og nysgerrighed, så den fremtidige udvikling og transformationen i kvarteret får størst mulig glæde af kulturhistorien. Disse levn kan give kvarteret en særlig kant og karakter, samt være med til at skabe sammenhæng mellem fortid og fremtid.



## Et levende og roligt kvarter

Haraldsgadekvarteret skal være et levende og roligt kvarter. Der skal være en blanding af boliger, uddannelsesinstitutioner, arbejdspladser, butikker, caféer og kulturinstitutioner, hvor mennesker mødes og lever i et levende fællesskab. Der skal være kreative værksteder som kreative sjæle har råd til at være i. Byrummene skal være udformet til at imødekomme forskellige aldersgrupper og aktiviteter, fra legepladser og sport til stillezoner for afslapning. Fremtidens Haraldsgadekvarter skal samtidig bevare sin identitet som et roligt område.



## En by for alle

Mangfoldighed er en af hjørnesteenene i visionen for Haraldsgadekvarteret. Det skal afspejle sig i bygninger, byrum og byliv. Boliger skal være tilgængelige og overkommelige for alle indkomstgrupper, og der skal være fokus på socialt ansvar og fællesskab. Fællesarealer samt kultur- og fritidstilbud skal være designet til at fremme social interaktion og styrke fællesskabet på tværs af aldre, baggrunde og livstile. Universelt design og tilgængelighed for alle, herunder mennesker med handicap, skal integreres i alle aspekter af kvarterets udvikling.



# Delmålenes indsatsområder



## Fra gråt til grønt



### Bynatur og biodiversitet

Etablering af grønne arealer med henblik på at understøtte og styrke en bred vifte af biotoper samt sikre en høj biodiversitet.



### Klimasikring

Udarbejdelse af integrerede klimasikringsløsninger, der understøtter relevante aktiviteter og højner kvaliteten af de byrum de etableres i.



### Forgørningsstrategi

Plantning af flere træer og etablering af grønne byrum, kantzoner og facader, der forbedrer områdets luftkvalitet og æstetik samt styrker og prioriterer socialt samvær og trivsel.



## En sammenhængende by



### Nye forbindelser

Styrkelse af kvarterets interne netværk af forbindelser og forbindelsen fra kvarteret til de omkringliggende bykvarterer og bydele.



### Tryghed

Tiltag der sikrer tryghed i kvarteret for både beboere og besøgende samtidig med at bevare beboernes tilhørsforhold til kvarteret.



### Grøn mobilitet

Bæredygtige løsninger og tiltag, der sikrer en positiv omstilling af vores mobilitet. Eksempelvis ved prioritering af cykelforbindelser og offentlig transport.



## Et kvarter med kant og karakter



### Kulturarv

Bevarelse og fremhævelse af vigtige historiske bygninger og steder, der styrker og hylder områdets særlige identitet og arv.



### Bevarelse

Restaurering og vedligeholdelse af bygninger og steder der bidrager til kvarterets autenticitet.



### Transformation

Give nyt liv til nedslidte bygninger og områder gennem en kombination af bygningernes eksisterende karakter med moderne arkitektur og bæredygtig byggeteknik.



## Et levende og roligt kvarter



### Byliv og byrum

Etablering af varierede byrum som pladser og grønne områder, der indbyder til socialt liv og tilbyder både aktive og rolige zoner for alle aldersgrupper.



### Boligkvalitet

Design boliger med fleksible planløsninger, naturligt lys og adgang til udearealer, samtidig med at der tages hensyn til bæredygtighed og energieffektivitet.



### Kantzoner

Aktivering af kvarterets kantzoner med små forhaver, terrasser, beplantning og butikker for at skabe liv og balance mellem privatliv og offentlighed.



## En by for alle



### Fortætning

Fortætning af bykvarteret ved nybyg, transformation eller udbygning med en blanding af boligtyper, erhverv og rekreative tilbud for at sikre en livlig og tilgængelig bydel for alle.



### Fællesskab og inddragelse

Inddragelse af lokale beboere og aktører, så lokalbefolkningen gøres til medskabere gennem workshops, dialogmøder og borgermøder.



### Universelt design og diversitet

Design af offentlige rum og bygninger, der sikrer tilgængelighed for alle samt etablering af boliger og tilbud, der imødekommer forskellige livsstadier og økonomiske behov.

# Kompassets rolle over tid

## Et dynamisk værktøj

Kompasset fungerer som et dynamisk værktøj, der guider udviklingen af Haraldsgadekvarteret gennem de forskellige faser af planlægning og realisering. I den første fase, visionsplanen, sætter kompasset retning og strategi for kvarterets fremtid, og sikrer, at de overordnede mål for bæredygtighed, klima og socialt fællesskab bliver fastholdt. Her skaber det et fælles grundlag, som alle aktører kan forholde sig til.

I helhedsplanen bliver kompassets hovedtemaer oversat til konkrete greb, der definerer de store strukturelle og funktionelle elementer i området. Det kan være trafik- og mobilitetsstrategier, grønne forbindelser eller kulturhistoriske perspektiver, der guider den fysiske udformning af kvarteret. Her går kompasset fra at være en abstrakt idé til et konkret værktøj, der hjælper med at forme den overordnede plan.

Når arbejdet skrider videre til lokalplanen, bliver kompasset oversat til rammer og bestemmelser, der sikrer, at udviklingen forbliver i tråd med de langsigtede mål. Det giver de nødvendige juridiske og tekniske retningslinjer, der styrer bygge- og anlægsprojekter, samtidig med at det opretholder ambitionerne for bæredygtighed og fællesskab.

I udbudsfasen, når projekterne bliver sendt ud til entreprenører, fungerer kompasset som en guide til at sikre, at ambitionerne for området bliver tydeligt kommunikeret. Det sætter kravene for de enkelte projekter, både hvad angår kvalitet og bæredygtighed, og sikrer, at de valgte løsninger understøtter de visioner, der er lagt for kvarteret.

Under udførelsen af projekterne fungerer kompasset som et kontrolværktøj, der hjælper med at holde fokus på de oprindelige mål. Det sikrer, at arbejdet forløber korrekt og efter de fastsatte rammer, og at eventuelle justeringer kan ske i overensstemmelse med visionen.

Endelig, i opfølgningsfasen, bliver kompasset brugt til at sikre, at visionen ikke kun bliver realiseret, men også forankret og udviklet over tid. Det understøtter en kontinuerlig evaluering af kvarterets udvikling, hvor justeringer og forandringer kan foretages for at sikre, at kvarteret forbliver bæredygtigt, inkluderende og klimavenligt i takt med fremtidens behov.



## Fra gråt til grønt





Visualisering - Lersø Parkallé Vest

*Materialevalg er vejledende og vil blive bearbejdet i projektets næste fase*

# Hovedgreb

Visionsplanen for Haraldsgadekvarteret bygger på tre overordnede strategier, der tilsammen agerer hovedgreb for udviklingen.

## 1. Forskellighed som kvalitet

Kvarteret er kendetegnet ved en stor variation i arkitektur, stemning og anvendelse. I stedet for at ensrette bydelen, skal forskelligheden dyrkes som en styrke. Dette skaber et dynamisk og levende kvarter, hvor hvert område bevarer sit unikke præg, samtidig med at helheden fremtræder som en attraktiv mosaik af byliv og arkitektur. Denne strategi gælder både i forhold til arkitektonisk udtryk, programmering, aktiviteter i stueetagerne eller byrumsprojekter, hvor diversitet skal sikre bred forankring i kvarterets mangfoldige beboersammensætning og allerede diverse karakter.

## 2. Sammenhæng i grønne byrum

På tværs af den arkitektoniske og funktionelle diversitet vil kvarteret bindes sammen af en struktur af grønne byrum. De eksisterende grå veje omdannes til rekreative, grønne forbindelser med fokus på bløde trafikanter og opholdskvalitet. Disse grønne gaderum sikrer både funktionel sammenhæng og en stærk identitetsmæssig forankring af kvarteret. Derudover vil der blive arbejdet aktivt med at fremme bynatur og biodiversitet, så byrummene bliver mere frodige og understøtter et rigt økosystem, der gavner både mennesker og dyreliv.

## 3. Dosering af byliv

Bynære funktioner og aktiviteter placeres strategisk for at understøtte en balanceret bylivsdynamik. Kvarteret skal rumme både rolige og livlige zoner, så bylivet ikke blot fordeles jævnt, men tilpasses de eksisterende kvaliteter. Dette opnås gennem differentierede byrum, forbedrede forbindelser i gaderne samt etablering af flere smutveje og gennembrud i karreer og boligområder. Resultatet bliver trygge og inspirerende hverdagsforbindelser, der styrker kvarterets tilgængelighed og livskvalitet.

Med disse tre strategier skabes et kvarter, der både bevarer og forstærker sine eksisterende kvaliteter, samtidig med at det udvikles med øje for fremtidens behov. Helheden bygger på en respekt for forskellighed, en stærk grøn struktur og en velovervejet fordeling af byliv, hvilket tilsammen skaber en levende og bæredygtig bydel.

## 1. Forskellighed som kvalitet



## 2. Sammenhæng i grønne byrum



## 3. Dosering af byliv



# Haraldsgadekvarteret

## Den fysiske plans strategiske lag



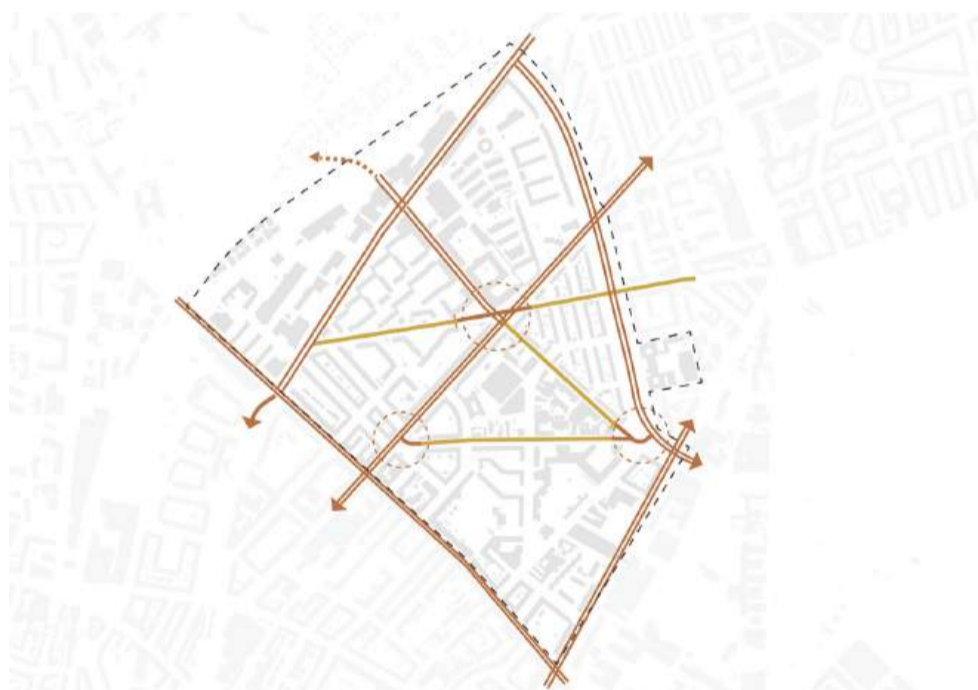
### 1. Styrkede forbindelser

Kvarterets trafikale forbindelser styrkes og optimeres med et tydeligt hierarki og med henblik på tryk færdsel og adgang for både beboertrafik, erhverv og offentlig trafik.



### 2. Bepantning

Kvarterets gader og gårdrum forgrønnes med henblik på at øge den samlede rekreative kvalitet i kvarteret samt sikre gode forhold for bynatur og biodiversitet.



### 3. Cykeltrafik prioriteres

Cykeltrafikken prioriteres i udarbejdelsen af de nye gader og byrum, så det både bliver trygt, sikkert og effektivt krydse igennem kvarteret som cyklist.



### 4. Trygge fodgængerforbindelser

Kvarterets omdannelse tilgodeser gode, trygge og tilgængelige fodgængerforbindelser - eksisterende og nye - der binder kvarteret bedre sammen indadtil og til den omkringliggende by



### 5. Byliv i balance

Byliv og aktive stueetager etableres i udvalgte knudepunkter i kvarteret, mens mindre aktiviteter, bænke, legeområder og opholdsaraler spredes ud, så de kan gavne alle kvarterets beboere.



### 6. Bevaring af kvarterets karakter

Udvikling af kvarterets bygningsmasse skal ske med respekt for den forskelligartede karakter og skala og med en tilgang der med afsæt i bæredygtig byudvikling prioriterer bevaring og transformation.



## Visionsplan

Plantegningen viser både eksisterende strukturer i Haraldsgadekvarteret og mulige fremtidige ændringer som foreslået i visionsplanen.

Forslagene til fremtidige gade- og byrum er udviklet i tæt samarbejde med fagspecialister i Københavns Kommune og bygger på lokal inddragelse og input. De er foreløbige og kan justeres i den videre planlægning og politiske proces.

Bebyggelsesstrukturen for Den Grønne Trekant tager afsæt i Startredegørelse for lokalplan Vermundsgade.

Plantegningen giver et samlet, ikke-bindende overblik over de eksisterende forhold og forslag til fremtidig byudvikling.

0 20 50 100





# Gentænkningen af kvarterets veje

## Fredeliggørelse og tryghed i fokus

Haraldsgade er omkredset af store trafikerede veje, der adskiller området fra resten af byen, og skaber en følelse af isolation. De brede og overdimensionerede veje i kvarteret, som i sin tid blev skabt til industrien, er i dag nedslidte og med til at underbygge kvarterets rå og grå karakter. De hurtigtkørende biler på disse veje bidrager yderligere til en oplevelse af utryghed blandt beboerne, og skaber en barriere for både fodgængere og cyklister.

For de, der færdes til fods eller på cykel, er området vanskeligt at navigere i. Der er få intuitive tværgående forbindelser, og smutveje gennem kvarteret er begrænsede. Den manglende tilgængelighed og trafikbarrierer betyder, at kvarteret fremstår som mindre sammenhængende og utilgængeligt for de, der ikke er i bil.

Der er dog store muligheder for at forbedre kvarterets infrastruktur, da flere vejstrækninger i området er planlagt til reovering i de kommende år. Ved at sammentænke vejrenoveringen med byrumsprojekter kan man skabe et langt mere sammenhængende og trygt kvarter. Den eksisterende bredde på vejene åbner op for et potentiale til at reducere kørebanearealet og i stedet omdanne pladsen til grønne, mere rekreative byrum.

Dette inkluderer etablering af flere grønne områder, bedre plads til fodgængere og cyklister samt skabelse af et mere indbydende og grønt bymiljø. Ved at prioritere de bløde trafikanter og skabe et trygtere og mere grønne miljø, kan kvarteret gentænkes som et område, hvor mennesker kan færdes i harmoni med både natur og byliv.



Vermundsgade



Vermundsgade



Titangade



Rådmandsgade

Kvarterets gader i dag



Referencebilleder - Gadernes potentialer

# Trafikale forhold

## Udfordringer og potentialer

Kvarteret gennemskæres af flere større gader med Haraldsgade, Vermundsgade og Aldersrogade/Sigyngsgade som de primære forbindelser. Disse gader ligger som en stjerneform med Krakas Plads i centrum. Mange af gaderne bærer præg af, at kvarteret i høj grad har været et industri kvarter med behov for effektiv afvikling af tung trafik.

Industrien er dog ikke længere til stede, og kvarteret omfatter næsten udelukkende liberale erhverv, servicefunktioner og boliger. Trafikken består derfor mest af gående, cyklister og personbiler, og kvarteret opleves roligt rent trafikalt. Det skyldes også, at der kun i mindre grad er gennemkørende trafik, idet flere gader er blevet lukket for gennemkørsel.

Senest er Haraldsgade blevet lukket ved Tagensvej i forbindelse med etablering af metrostationen på Skjolds Plads, men også Aldersrogade/Sigyngsgade er tidligere blevet lukket ved Sifs Plads og Krakas Plads, hvilket også har medvirket til at fredeliggøre kvarteret trafikalt set. Der opleves i dag kun gennemkørsel mellem Lersø Parkalle og Rovsingsgade via Vermundsgade/Haraldsgade.

Kvarterets centrale placering betyder, at der ses mange cyklister på vej gennem byen mellem Nørrebro/Bispebjerg og Østerbro/Fælledparken. Det er især Haraldsgade og Aldersrogade, der benyttes af mange cyklister på deres vej.

Det rolige trafikbillede understreges af, at der ikke er registreret væsentlige udfordringer med trængsel, færdselsuheld eller trafikstøj. Ligeledes er parkeringsbelægningen lav i området sammenlignet med andre steder i København.

I stedet for at fokusere på en række konkrete problemer, ses der derfor mulighed for, at udviklingen kan fokusere på at tilpasse de nuværende gader til de faktiske behov, og skabe bedre forhold for gang, cykling og byliv. Der er gode muligheder for at reducere kørebanearealer og omdanne dem til andre formål, og forbedre kryds og krydsningsmuligheder, så der opnås en bedre trafikalt sammenhæng i kvarteret.

Den sydlige ende af Vermundsgade indrettes som Cykelgade, idet der er tale om en vigtig cykelforbindelse, med begrænset biltrafik. Samtidig ligger gaden i et roligt bymiljø, hvor lav hastighed for biltrafikken og cyklister på kørebanen vurderes at være den rette løsning. Cykelgader kan også anvendes andre steder, hvor det er passende med denne regulering, fx i Rådmandsgade eller Titangade, alt efter hvordan udviklingen kommer til at påvirke trafikken i disse gader. Cykelgader tilbyder en god balance mellem hensynet til cykeltrafikken og ønsket om at opnå et fredeligt trafikmiljø, og etableres uden særlige tiltag i gaderne.

Cyklister skal kunne færdes trygt i hele kvarteret, og i alle gader, så de oplever fri fremkommelighed uden omveje og spærringer. De gående skal også kunne færdes i alle gader, men derudover er det ønskeligt at etablere genveje i kvarteret, hvor gående kan finde smutveje, der gør rejsen kortere eller mere oplevelsesrig. Genveje kan være mere eller mindre formelle, men ønskes i alle tilfælde at give de gående en oplevelse, der skaber et større nærvær til Haraldsgadekvarteret.

## Parkeringsforhold

Haraldsgadekvarterets gader er præget af mange parkeringspladser – både skrå, vinkelrette og parallelle. Disse er løbende blevet etableret i kvarterets overdimensionerede vejprofiler, primært fordi der har været plads til dem, og ikke nødvendigvis fordi der har været et lokalt behov.

Ser man på parkeringsbelægningen i dag, viser tallene, at det kun er på Haraldsgade og i bolig gaderne, at de fleste pladser faktisk bliver benyttet.

I resten af kvarteret er belægningen forholdsvis lav – både kl. 17 og kl. 22, som ellers typisk er de tidspunkter, hvor parkeringspladser er mest optaget. Denne lave udnyttelse rummer et stort potentiale. Den frigiver nemlig mulighed for, at nogle af gadens grå parkeringsflader kan omdannes til grønne områder, nye træer og attraktive opholdsrum, som kan komme hele kvarteret til gavn.



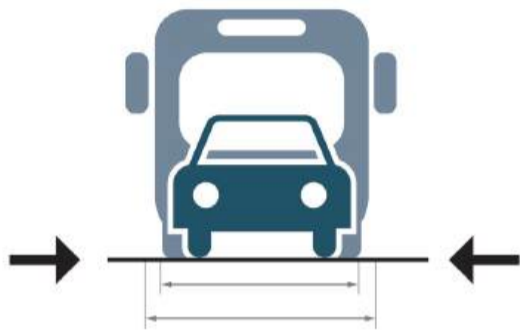
Parkeringsbelægning kl. 17



Parkeringsbelægning kl. 22

## Trafikale designprincipper

For de trafikale løsninger i visionsplanen arbejdes der med en række gennemgående designprincipper, der skal styrke sammenhængen i hele Haraldsgadekvarteret. Formålet er at skabe et kvarter med høj trafikal tryghed, grøn mobilitet og overskuelige forbindelser for alle trafikanter. De trafikale greb skal ikke blot forbedre fremkommeligheden, men også bidrage til byliv, grønne opholdszoner og bedre forbindelser på tværs af bydelen.



### Kørebaner indsnævres

Kørebaner indsnævres efter behov og søges etableret i bredder på 2,75 og i dele af kvarteret op til 3,5 m af hensyn til lastbilers arealbehov. Der er i dag en busrute i kvarteret, som der også skal tages højde for.



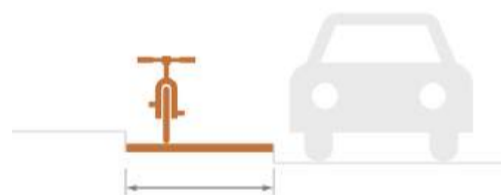
### Parkering

Parkering fastholdes alle steder i kvarteret, men hvor parkeringsbehovet er begrænset, nedlægges pladser til fordel for andre funktioner. Det skal fortsat være muligt at parkere alle steder, ligesom der skal være plads til varelevering og lignende, hvor behovet er til stede.



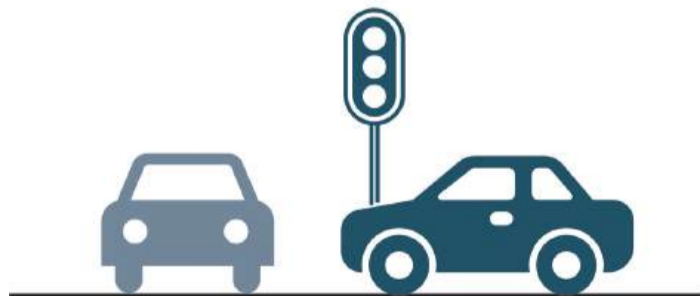
### Fortove

Fortove etableres minimum 2,0 m brede, men tilpasses lokale forhold og behov. Det prioriteres, at gående får gode forhold alle steder, også i forbindelse med ophold, udeservering mv., så alle byrum opleves som velfungerende.



### Cykelstier

Cykelstier etableres 2,5 m brede jf. Københavns Kommunes krav til cykelstier. Der er ikke supercykelstier e.l. i og omkring kvarteret, der stiller krav til større bredde eller særlige kvaliteter.



### Kryds

Større kryds fastholdes som signalregulerede fx krydsene Rovsingsgade/Vermundsgade og Lersø Parkallé/Haraldsgade af hensyn til trafikafvikling og sikkerhed. Andre kryds ønskes vigepligtsregulerede og etableret geometrisk så små, som det er muligt. Særligt er det ønskeligt, at krydset mellem Haraldsgade og Vermundsgade neddrøses, så der kommer større prioritet af gående og cyklister, mens biltrafikken afvikles sekundært.



### Cykelgader

En række vigtige forbindelser på tværs af kvarteret etableres med cykelgader for at prioritere bløde trafikanter og skabe trygge, rolige forbindelser gennem kvarteret. Med henblik på trafiksikkerhed etableres der kun længdeparkering og ikke skrå- eller vinkelret parkering langs vejkanterne af disse gader.

# Vejtypologier og hierarki

Haraldsgadekvarterets gadenet passer ikke længere til den trafiksituation, der opleves og ønskes for kvarteret. Det er derfor visionsplanens fokus, at gaderne tilpasses nutidige forhold, og der skabes et tydeligt og synligt hierarki.

Biltrafikken vil derfor blive nedprioriteret i forhold til gang og cykling, men det vil fortsat være muligt at køre i bil alle steder. Kvarteret indbyder ikke til gennemkørsel eller unødigt biltrafik, og overordnet set er der ikke behov for at introducere vejlukninger, ensretninger mv. I stedet tilpasses de enkelte gader deres ønskede trafikale funktion, så der opnås en sammenhæng mellem deres udformning, og den ønskede trafikale adfærd.

## Vejhierarki

Hierarkiet består af 4 typer af gader. I periferien ligger Rovsingsgade og Lersø Parkallé, der er bydelsgader og leder trafik til, fra og forbi Haraldsgadekvarteret. Disse gader skal opretholdes med god fremkommelighed og sikkerhed for alle trafikanter herunder også biltrafikken. Der vil være cykelstier langs begge gader.

Internt i kvarteret vil Haraldsgade og den nordlige del af Vermundsgade være de primære adgangsveje, der fordeler biltrafik til resten af kvarteret. Fremkommelighed for biltrafik vægtes derfor højere her end i de øvrige gader. Trafikmængden vil dog være begrænset, og der vil fortsat være fokus på god fremkommelighed for alle trafikanter. Derfor vil der også være cykelstier langs disse gader.

Gaderne herunder i hierarkiet vil være den sydlige del af Vermundsgade samt Aldersrogade/Sigyngsgade. Disse gader vil blive indrettet som cykelgader, fordi de er primære cykelforbindelser og der fortsat kører en vis biltrafik.

Alle øvrige gader indrettes med kørebane, der deles mellem biler og cykler, samt fortove i begge sider, eller som opholds- og legeområder o.l. Udformningen vil afhænge af gadernes funktion og omgivelser, og rene bolig-gader kan med fordel indrettes med fokus på ophold.

## Vejtypologier

For at sikre sammenhæng mellem trafikfunktion, gadebillede og byliv foreslår visionsplanen seks overordnede vejtypologier i Haraldsgadekvarteret. Disse typologier tager afsæt i det overordnede vejhierarki, men tilpasses samtidig gadernes karakter, omgivelser og brug. Formålet er at skabe trygge, grønne og funktionelle gader, hvor biltrafik nedprioriteres til fordel for gående og cyklister – uden at adgangen for biltrafik fjernes helt.

Typologierne adskiller sig ikke kun i deres trafikale funktion, men også i deres fysiske udformning, grønne elementer, kantzoner og byrumsfunktioner. De skal gøre det tydeligt, hvordan gaden bruges, og hvad man som trafikant kan forvente. Tågensvej og Jagtvej er ikke behandlet i denne visionsplan, men anses begge som "Trafikvej".

## Vejhierarki (trafikmængde)



## Vejtypologier





### Boliggade

Boliggaderne er rolige og trygge gader, hvor biltrafikken primært består af beboerkørsel og servicekøretøjer. Kørebanelne er smalle, og cykler og biler deler vejen i lav hastighed. Gaderne indrettes med fokus på ophold og leg, og beboerparkering opretholdes. Der lægges vægt på at skabe et grønt og levende nærmiljø, hvor hverdagslivet kan udfolde sig i gadeplan.

Hastighedsniveau: 15-30 km/t



### Cykelgade

Cykelgaderne udgør de vigtigste cykelforbindelser gennem kvarteret og prioriterer cyklister højt. Her deler cykler og biler kørebanelne, men biltrafikken er begrænset til beboere og servicekørsel. Parkering placeres hensigtsmæssigt for at sikre god oversigt og tryghed. Gaderne kan rumme rekreative aktiviteter, men etableres med hensyn til trafiksikkerheden.

Hastighedsniveau: 15-30 km/t



### Kvartersgade

Kvartersgaderne forbinder kvarterets forskellige funktioner – fra boliger og erhverv til institutioner. Trafikintensiteten er moderat, og vejene deles af både biler og cyklister, eventuelt med cykelstier på udvalgte strækninger. Aktive kantzoner og forpladser giver liv til gadebilledet, mens beplantning og parkering skaber ro og rytme.

Hastighedsniveau: 30 km/t



### Grøn trafikvej

De grønne trafikveje fungerer som adgangsveje til kvarteret og skal sikre god fremkommelighed for biler og cykler. Vejene har typisk cykelstier på begge sider og grønne rabatter, der bidrager til et grønt gadebillede. Her er der også plads til beboerparkering og varelevering, men med fokus på at fastholde de grønne og trafiksikre kvaliteter.

Hastighedsniveau: 30-40 km/t



### Parkstrøg

Parkstrøget er karakteriseret ved at rumme både gennemkørende trafik og rekreative grønne kvaliteter. Her er separate stier for gående og cyklister, og de grønne omgivelser skaber rammer for ophold og aktivitet. Biltrafikken er ledt gennem midten, og parkering begrænses til beboere for at sikre mest mulig plads til natur og byliv.

Hastighedsniveau 40-50 km/t.



### Trafikvej

Trafikvejene er de mest trafikerede strækninger og har fokus på fremkommelighed og afvikling af gennemgående biltrafik. De har typisk cykelstier i begge sider og en bred grøn midterrabat, der letter krydsning for fodgængere og cyklister. Funktionalitet vægtes højt, men med grønne elementer der kan forbedre byrumskvaliteten.

Hastighedsniveau 50 km/t.

# Cykelruter gennem kvarteret

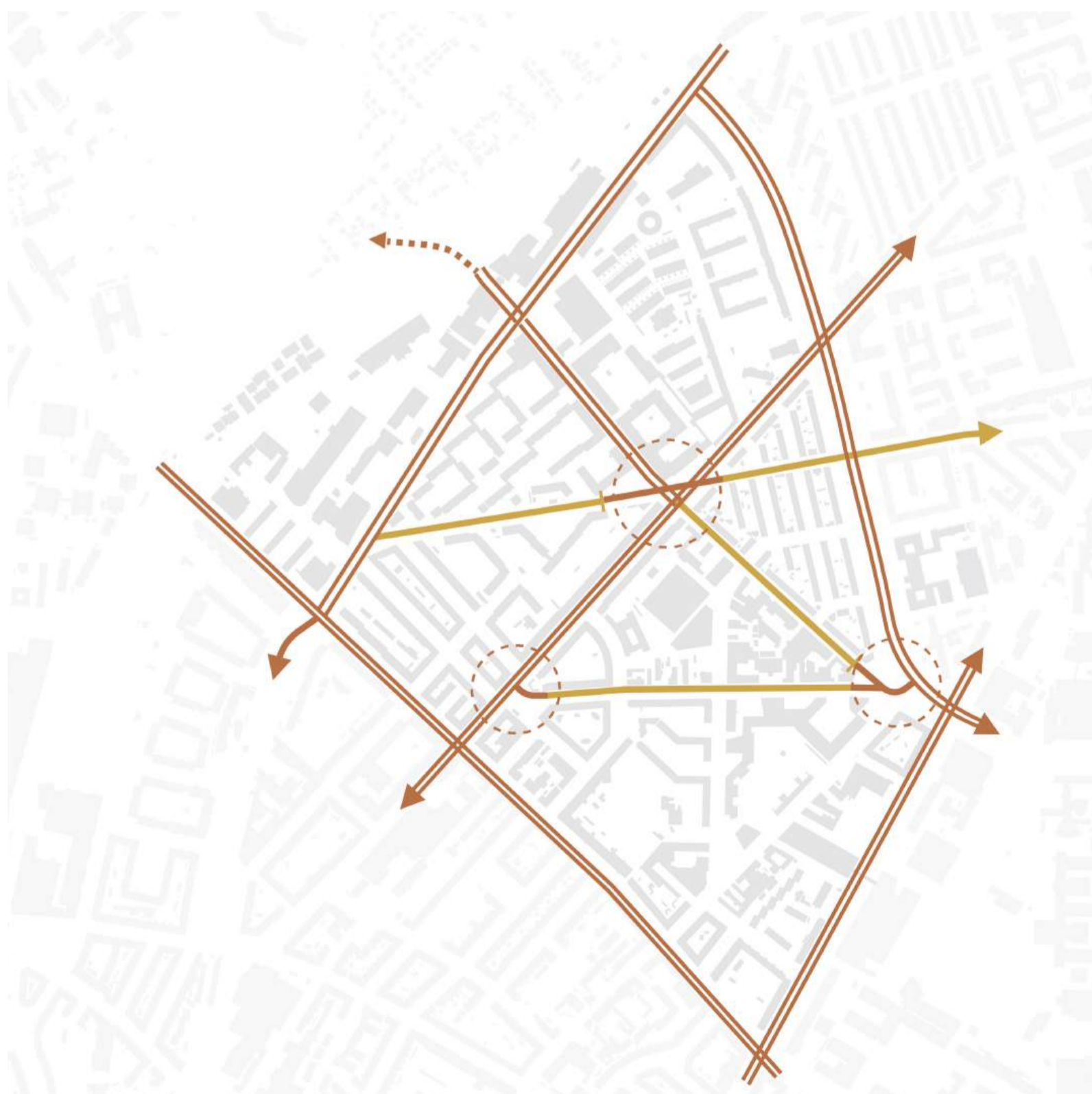
Visionsplanen skal sikre, at der kommer et sammenhængende cykelnet i kvarteret, der binder det sammen internt, og styrker ruterne på tværs af kvarteret til omkringliggende bydele. Det skal være let at cykle alle steder, og selvom der udpeges flere vigtige ruter gennem kvarteret, nedprioriteres cyklisterne ikke andre steder. Ture til og fra kvarteret foregår ad mange forskellige ruter, der alle skal understøttes.

Alle steder etableres der derfor trygge og gode cykelforhold, der tilpasses gaderne og deres omgivelser. Cykelstier i Haraldsgade og Vermundsgade etableres for at opnå god fremkommelighed og tryghed her, hvor der kører de største trafikmængder internt i kvarteret. Med den planlagte cykelrute over Vingelodden er der ligeledes udsigt til at den nord-sydgående cykeltrafik langs Vermundsgade forøges yderligere.

Andre steder i kvarteret vil cyklisterne færdes på kørebanen under skiftende forhold sammen med biltrafikken. Formålet er, at cyklisterne oplever en naturlig sammenhæng mellem cykelfaciliteter, den øvrige trafik og omgivelserne.

I periferien af kvarteret skal det være enkelt at krydse større veje, hvor der alle steder søges etableret signalregulering eller krydsningspunkter. Kvarteret rummer også nogle store knudepunkter ved krydset Vermundsgade/Haraldsgade og Sifs Plads, der er særligt vigtige punkter for cyklister. I dag opleves begge steder som komplicerede og utrygge for cyklister, og de er svære at overskue.

I visionsplanen styrkes begge byrum med tydeligere stiforbindelser, der leder cyklisterne igennem og skaber en mere logisk og hensigtsmæssig prioritering af trafikstrømmene. Samtidig nedrosles biltrafikken, og der skabes mere rum til byliv, ophold og grønne elementer. De trafikale knudepunkter skal fortsat fungere, men vil ikke opleves som trafikarealer i samme grad som i dag. Ved at prioritere cyklister og gående, får de to knudepunkter en helt anden karakter, hvor det for biltrafikken automatisk vil være naturligt at sænke hastigheden, men der vil også blive arbejdet med en hastighedsdæmpende indretning i form af kørebanebredder, belægninger mv.





Visualisering - Vermundsgade Syd  
Materialevalg er vejledende og vil blive bearbejdet i projektets næste fase

# Trygge fodgængerforbindelser

En vigtig forudsætning for at skabe et mere sammenhængende og tilgængeligt Haraldsgadekvarter er at forbedre forholdene for fodgængere. Kvarterets nuværende vejstruktur er præget af brede vejprofiler og uhensigtsmæssige indretninger, som skaber utryghed for dem, der færdes til fods. På flere strækninger – særligt langs Rovsingsgade – mangler fortove helt, mens de andre steder, som på Vermundsgade, delvist er optaget af skråparkering. De brede veje betyder desuden, at bilister ofte kører hurtigere end ønskeligt i et tæt beboet område.

Visionsplanen arbejder målrettet for at ændre dette billede. Målet er, at alle gader i kvarteret får veldefinerede og sikre fortovsforløb, så det bliver trygt og let at færdes til fods – også for børn, ældre og gangbesværede. Der skal etableres tydelige og sikre krydsningspunkter, hvor fodgængere kan krydse både cykel- og biltrafik i ét overskueligt og trafiksikkert forløb. Det er afgørende, at krydsningerne tilpasses fodgængernes behov – og ikke omvendt.

Derudover arbejder visionsplanen med at styrke den interne tilgængelighed i kvarteret. I dag opleves mange dele af Haraldsgadekvarteret som lukkede, særligt i bagområderne, hvor mure, hegn og aflåste porte gør det svært at færdes på tværs. Det begrænser hverdagslivets små genveje og reducerer følelsen af åbenhed i området.

Derfor foreslås det, at udvalgte gårdrum og bagområder åbnes og aktiveres som nye smutveje og rekreative passager for beboere, skoleelever og andre daglige brugere. Gennem disse passager kan der skabes alternative ruter, som både understøtter tryk færdse og bidrager til mere liv mellem bygningerne. Når man bevæger sig gennem kvarteret, vil man i højere grad kunne se ind i grønne, beboede rum i stedet for at møde lukkede facader. Det giver bedre orientering, en større oplevelse af variation – og ikke mindst øget tryghed.



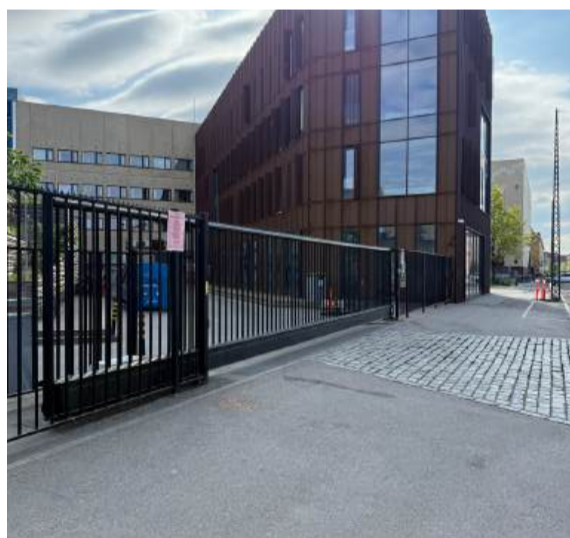
Principdiagram for gangstier og smutveje

Den åbne struktur og ønsket om filtrering gennem kvarteret er allerede tænkt ind i en række aktuelle omdannelsesprojekter. I forslaget for Den Grønne Trekant arbejdes der med nye tværgående forbindelser, som skal åbne området og integrere det bedre i den omkringliggende bystruktur. Tilsvarende greb kan ligeledes implementeres i udviklingen af trekantsgrunden og andre steder i kvarteret, hvor nye passager og åbninger kan sikre, at tidligere lukkede enklaver bliver en del af byens rekreative og funktionelle netværk.

Kvarteret rummer desuden allerede en række levende baggårdsmiljøer, som vidner om potentialet i denne form for byliv. I stedsidentitetsanalysen beskrives blandt andet Titanparkens grønne gårdrum og KTK-grunden som aktive frirum for fællesskaber og initiativer. Ligeledes er der i dag funktioner på bagsiden af bebyggelserne, der spiller en vigtig rolle i kvarterets hverdagsliv – som fx “Grønne Bønner” bag

Osramhuset og “Barndommens land” ved KTK-grunden. Disse steder viser, hvordan også de mere tilbagetrukne dele af byen kan bidrage til det samlede liv i kvarteret og fungere som inspiration i fremtidens åbne og levende strukturer.

Ved at sikre trygge og oplevelsesrige fodgængerforbindelser – både i formelle og uformelle forløb – lægger visionsplanen op til en bydel, hvor det bliver attraktivt at gå. Det handler om komfort, sikkerhed og oplevelse. På den måde bliver Haraldsgadekvarteret et sted, hvor gang bliver det naturlige førstevalg – og hvor hverdagen bliver lettere at bevæge sig rundt i for alle.

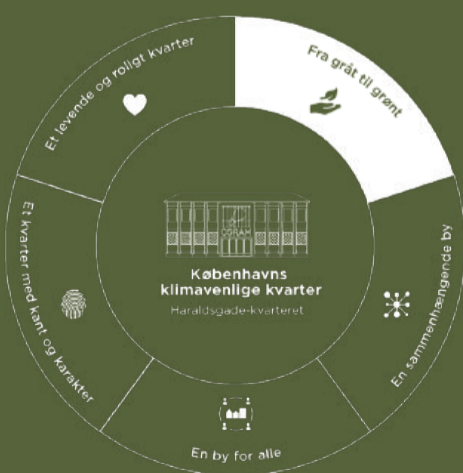


**Fra opmurede vægge og lukkede porte..**

**...til åbent og trygt fodgængerkvarter**

# Delmål 02

## Fra gråt til grønt



### Bynatur og biodiversitet

Etablering af grønne arealer med henblik på at understøtte og styrke en bred vifte af biotoper samt sikre en høj biodiversitet.



### Klimasikring

Udarbejdelse af integrerede klimasikringsløsninger, der understøtter relevante aktiviteter og højner kvaliteten af de byrum de etableres i.



### Førgønningsstrategi

Etablering af grønne byrum, kantzoner og facader, der forbedrer områdets luftkvalitet og æstetik samt styrker og prioriterer socialt samvær og trivsel.

# Beplantning i Haraldsgadekvarteret

Haraldsgadekvarteret bærer tydelige spor af sin fortid som industri kvarter. De brede, øde veje, de mange bagsider og de uattraktive parkeringsarealer dominerer bybilledet. Kvarteret er i dag præget af en overvejende grå karakter, hvor en stor del af arealet er udlagt til veje, der ofte er overdimensionerede og nedslidte.

Selvom kvarteret generelt fremstår som et ikke-grønt byområde, findes der stadig steder med beplantning i det offentlige rum. For eksempel har Lersø Parkallé og dele af Haraldsgade og Titangade markante træerækker. Generelt set er beplantningen ofte stramt styret med opstammede gadetræer, klippede græsflader og trimmede hække, der vidner om en traditionel tilgang til grønne områder. Mange gadetræer er plantet i små plantehuller, hvilket begrænser deres trivsel og udvikling.

I Vibekevang opleves en anden type grønt miljø. Her findes hyggelige, grønne miljøer i mindre skala med spredte solitærtræer, der tilfører rummet karakter og variation. I karrébebyggelserne finder man også eksempler på, at der bag de mere grå gader gemmer sig frodige gårdrum, hvor beplantningen skaber levende og intime rum.

Kvarteret rummer et stort potentiale for at blive grønnere og mere levende. Med en styrket beplantningsstrategi kan området beriges med mere frodig bynatur, der understøtter biodiversitet og skaber mere indbydende og rekreative byrum. En mere varieret og vildere beplantning vil ikke blot forbedre områdets æstetik, men også bidrage til et bedre byklima og øget livskvalitet for beboerne.



Hyggeligt grønt miljø i lille skala



Store gadetræer med stor visuel effekt



Spredte solitærtræer, der tilsammen giver grønt miljø



Træer på LPA som bindeled i spredningskorridor



Høj drift til hække og græsplæner



Frodigt gårdrum



Urbane træerækker



Klippede lindetræer på række



Mange træer har dårlige vækstvilkår



Visualisering - Aldersrogade

*Materialevalg er vejledende og vil blive bearbejdet i projektets næste fase*

# Fra gråt til grønt

## Udvikling af bynaturen

Haraldsgadekvarteret har få grønne arealer, og vegetationsdækket (områdets samlede plantebestand, både privat og offentligt) er kun på 23% - heraf er 16.2% i private gårdrum. Til sammenligning er ca. 45 % af Københavns samlede areal dækket af vegetation. Det er desuden vigtigt at bemærke, at det grønne i kvarteret generelt har lav kvalitet, og meget af det er ikke offentligt tilgængeligt. En stor del af området grønne m<sup>2</sup> findes på banearealer (hvor ophold er forbudt), gårdhaver og private arealer knyttet til de almene boligafdelinger.

Derfor er det essentielt at styrke bynaturen i kvarteret, særligt i de offentlige gader og byrum.

## Bevare og tilføj

Den overordnede tilgang til byrum og gaderum i Haraldsgadekvarteret fokuserer på at bevare og styrke den eksisterende beplantning, samt tilføje nye træer og grønt af nye arter for at bidrage til bedre vilkår for biodiversiteten, således at området bliver markant grønnere. Det er vigtigt at værne om de nuværende bytræer, som allerede bidrager til området karakter, samtidig med at der tilføjes yderligere grønne elementer, der kan forbedre både æstetikken og miljøkvaliteten. Målet er at skabe en grønnere og mere indbydende bystruktur, der samtidig understøtter bæredygtighed og biodiversitet.

For at opnå et grønnere kvarter vil der blive arbejdet på flere tiltag, som vil udvide og forbedre den eksisterende beplantning. Dette inkluderer blandt andet en udvidelse af de eksisterende plantebede og indplantning af flere træer i de eksisterende træerækker og plantebælter, hvilket vil styrke den grønne sammenhæng i kvarteret. Derudover vil der blive etableret nye plantebede og træbeplantninger på både offentlige og private arealer. I de private områder vil Københavns Kommune kunne støtte projekter som facadebeplantning og træplantning i gårdrum, eksempelvis gennem partnerskabs-træer, hvor kommunen og private aktører samarbejder om at tilføje grønt til byens rum. Nye træer plantes med respekt for ledninger i jord og luft samt beredskabet. Endelig placering af træer skal kvalificeres i projektets næste faser.

Samlet set sigter disse tiltag mod at gøre Haraldsgadekvarteret grønnere og mere levende, hvilket både vil forbedre det æstetiske udtryk og skabe bedre rammer for biodiversitet og socialt liv.

## Biofaktor

Som en konsekvens af projekterne i visionsplanen vil området biofaktor stige. Biofaktor er en enkel udregningsmodel, der giver point til forskellige typer arealer i et område, og derved giver en samlet score for, hvor grønt området er. For eksempel giver træer mange point, græsplæner får nogle få point, og asfalt får nul point. Scoren ligger altid mellem 0 og 2.

Værktøjet giver mulighed for at tænke forskellige typer arealer ind i planlægningen for at opnå en ønsket biofaktor – for eksempel enkeltstående træer, grønne tage eller plantebede. Samtidig fungerer det som et værktøj til at skabe dialog om, hvordan der kan blive plads til grønt i de ellers grå bygninger, og det giver mulighed for at stille krav til bygherrer om at give plads til grønne elementer.

Som en del af visionsplanen er biofaktoren for de konkrete forslag i nedslagene blevet beregnet før og efter. Det kan også være relevant at arbejde med at beregne hele området biofaktor og overveje at stille krav om en minimumsfaktor ved nye byggerier og anlæg.



## Bevarelse af eksisterende træer

Den overordnede tilgang til byrum og gaderum i Haraldsgadekvarteret er at bevare alle eksisterende bytræer.



## Mere beplantning

Der opnås et grønnere kvarter gennem:

- udvidelse af eksisterende plantebede
- infill af flere træer i eksisterende træerækker/plantebælter
- etablering af nye plantebede og træbeplantninger

## Biofaktor-skalaen



# Bedre vilkår for biodiversitet og bynatur

## Stor skala: Lersø Parkallé som spredningskorridor

Lersø Parkallé skal udvikles som en spredningskorridor mellem Fælledparken og Lersøparken, og i sidste ende Utterslev Mose. Spredningskorridorer er strukturer i landskabet, der fungerer som økologisk forbindelseslinje og gør det muligt for dyr og planter at sprede sig fra et levested til et andet og derved sikre genetisk udveksling mellem populationer. Dette er i tråd med Københavns Kommunes strategi for grønne forbindelser, der både gavner biodiversiteten og skaber bedre adgang til byens grønne områder for borgere.

I udviklingen af Lersø Parkallé vil der blive etableret større grønne arealer, flere træer og en større artsrigdom. Beplantningen vil blive sammensat med særligt fokus på at understøtte dyrelivet i Fælledparken og Lersøparken. Fælledparken rummer allerede et rigt fugleliv med over 65 arter og fungerer som levested for flere flagermusarter, særligt brunflagermusen, der yngler i gamle træer. Da flagermus er beskyttet af Habitatdirektivet, skal deres levesteder bevares og styrkes.

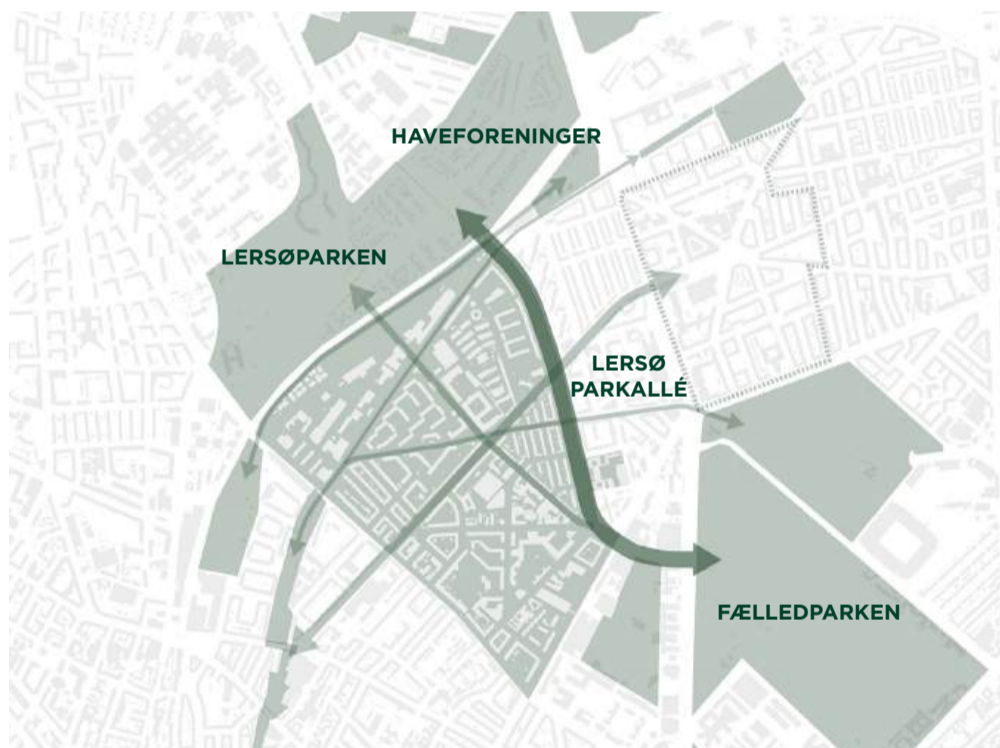
For at understøtte biodiversiteten kan man anlægge følgende fokusområder:

**Mere insektvenlig beplantning** – Den eksisterende beplantning suppleres med hjemmehørende og nektarrige arter af træer, buske og urter, der øger mængden af insekter generelt, herunder også nataktive insekter.

**Bevaring af træer** – Omdannelsen af Lersø Parkallé sigter mod at bevare alle eksisterende træer. Strækningen rummer i dag flere store, 'modne' træer, der på lang sigt har potentiale for at udvikle sig til veterantræer.

**Begrænsning af lysforurening** – Mange flagermus undgår stærkt oplyste områder. Afskærmet belysning og mørke korridorer kan sikre, at de fortsat kan bevæge sig gennem byen.

Ved at styrke Lersø Parkallé som en grøn forbindelse skabes bedre levevilkår for dyr og planter, samtidig med at københavnernes får flere naturoplevelser og et grønnere byrum i hverdagen.



Lersø Parkallé som spredningskorridor mellem Fælledparken og Lersøparken.



Potentialekort for grønne forbindelser i København fra Københavns Kommunes Strategi for biodiversitet 2022-2025, her vist med Lersø Parkallé fremhævet.

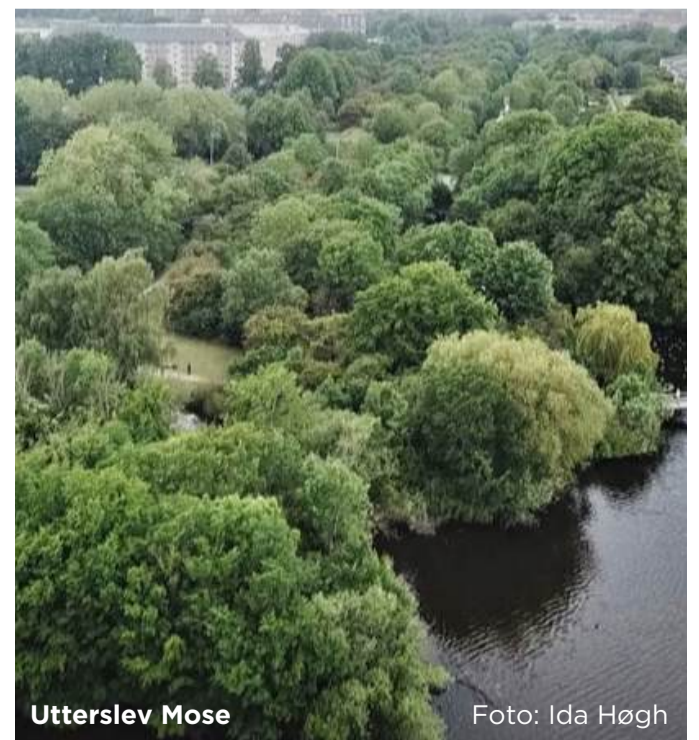


Fælledparken



Brunflagermus

Foto: Andy Morffew

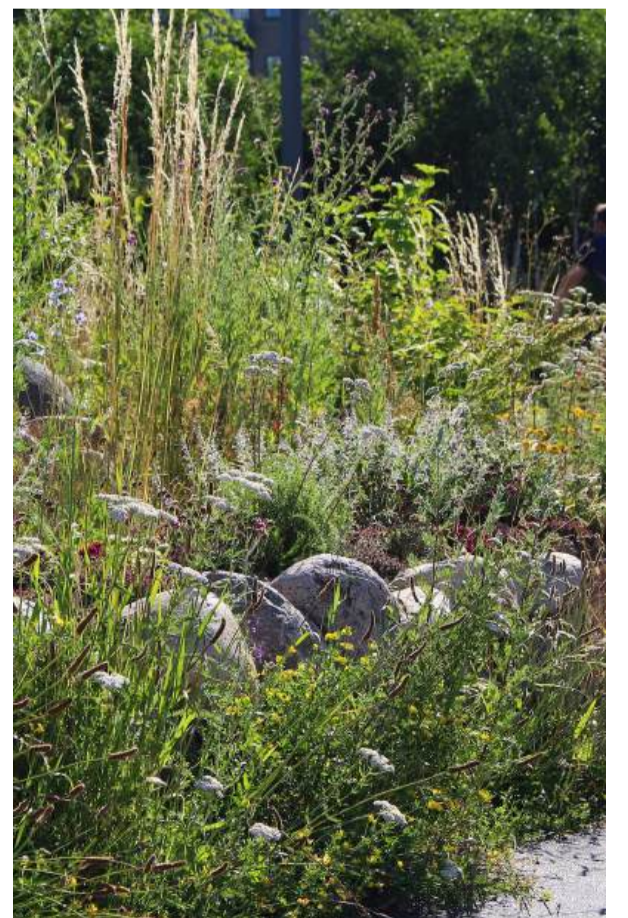
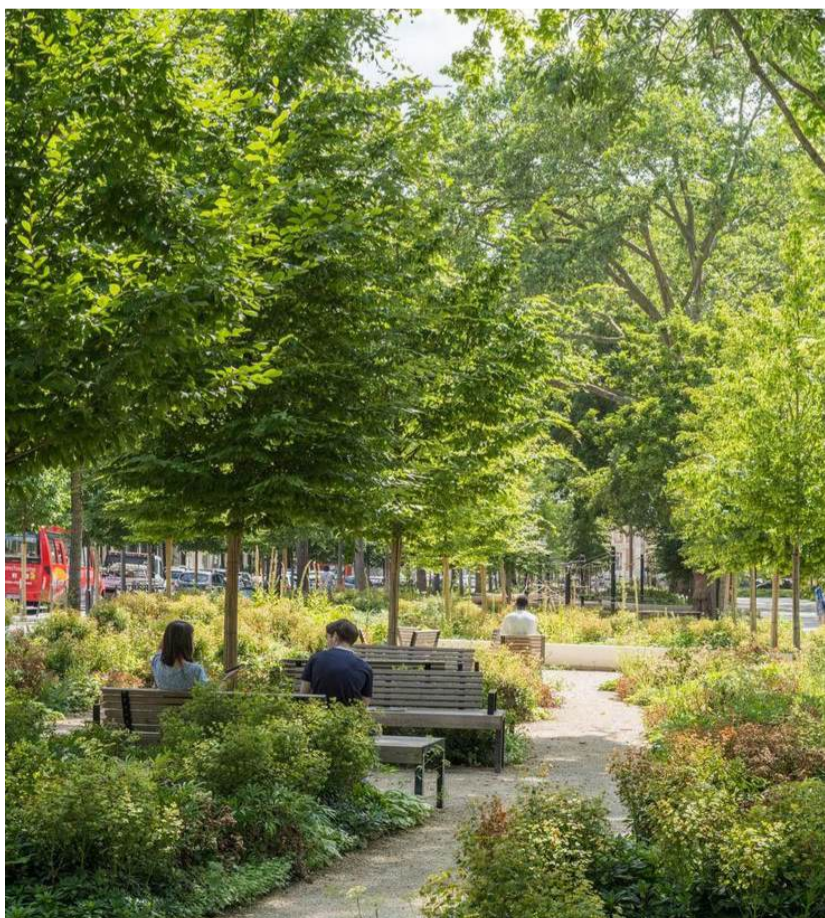
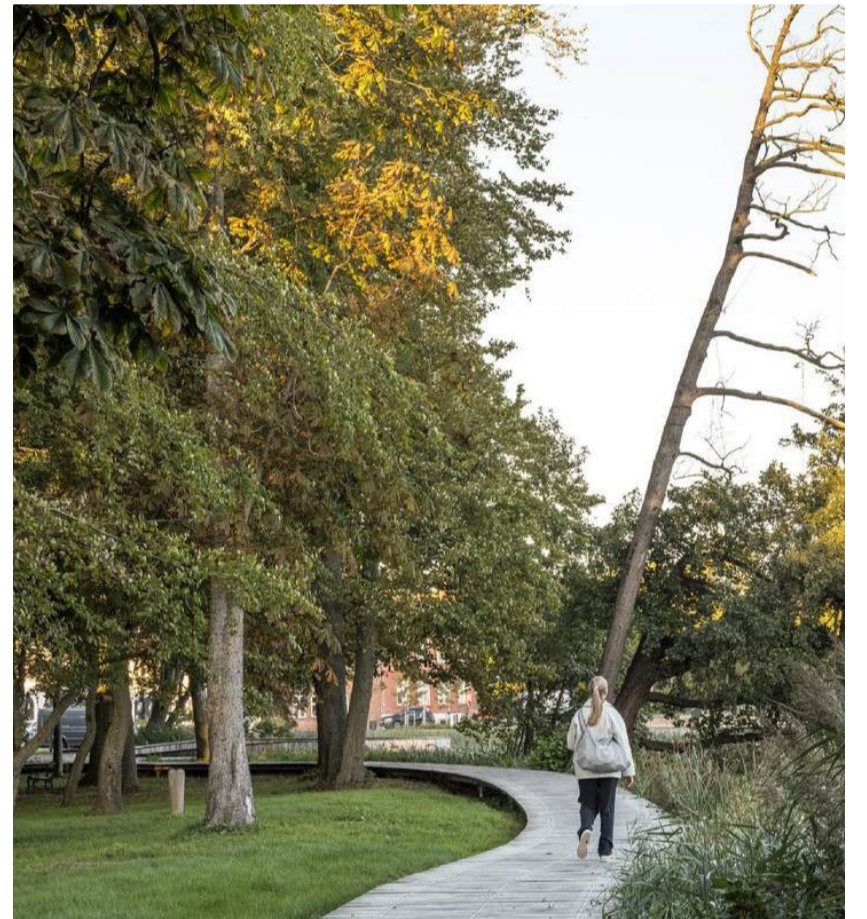


Utterslev Mose

Foto: Ida Høgh

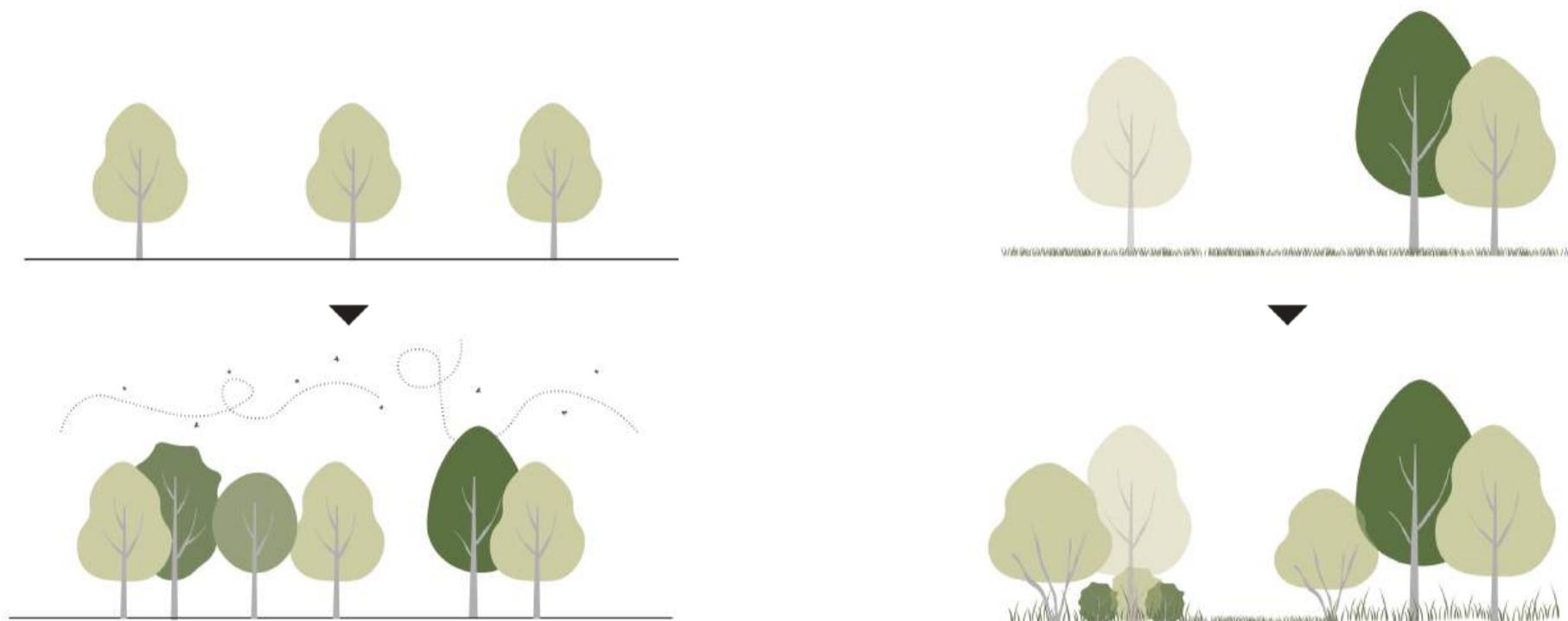


Visualisering - Lersø Parkallé Øst  
Materialevalg er vejledende og vil blive bearbejdet i projektets næste fase



# Bedre vilkår for biodiversitet og bynatur

## Mellem skala: Beplantningsprincipper på byrumsniveau



### Diversitet i beplantningen

Eksisterende beplantning suppleres strategisk for at øge artsdiversiteten, hvilket både beriger den æstetiske oplevelse og styrker biodiversiteten. En større variation i plantevalg skaber dynamiske byrum med højere oplevelsesværdi, tiltrækker flere insekter og fugle og øger økosystemets robusthed over tid.

### Sammensætning af beplantning i flere lag

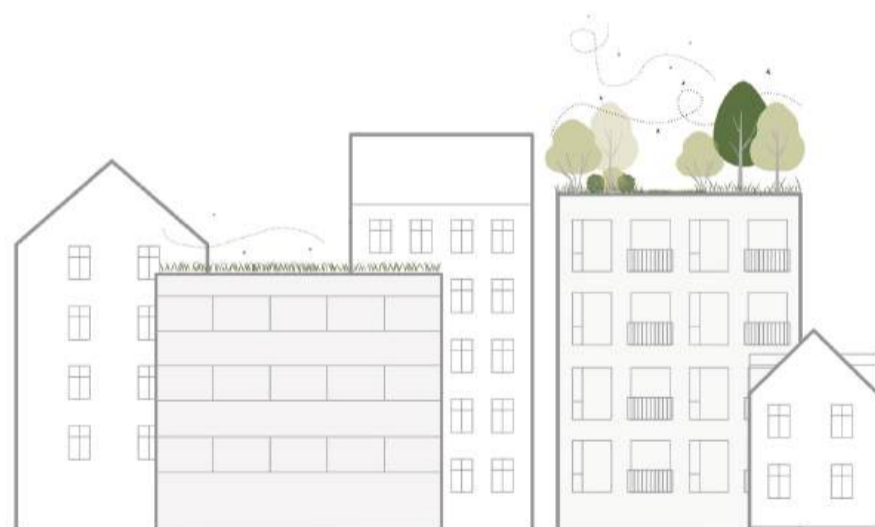
Den nuværende beplantning består typisk af græsflader og opstammede træer. Et af hovedprincipperne i visionen er at skabe beplantning i flere lag. En etageret beplantning giver både større rekreativ værdi og større nytteværdi, herunder større biodiversitet samt større effekt af beplantningens økosystemtjenester, som at hjælpe mod urban heat island-effekten og sænke temperaturen om sommeren og rense luften. En etageret beplantning vil desuden styrke den nære menneskelige skala og med grønt bidrage til de rumlige kvaliteter.



### Grønne facader

Grønne facader er en effektiv måde at integrere beplantning i tætte bymiljøer, hvor pladsen til traditionel beplantning er begrænset. De bidrager til biodiversitet, reducerer varmeophobning i byrummet og forbedrer mikroklimaet ved at binde støv og reducere luftforurening. Samtidig tilfører de en æstetisk og oplevelsesmæssig værdi, der kan styrke byens identitet og øge trivselen for beboere og forbipasserende.

Københavns Kommune har allerede et tiltag, der støtter etableringen af facadebeplantning, hvilket gør det nemt for private grundejere (fx andelsboligforeninger) at bidrage til en grønnere by. Inden for rammerne af en 0,5 m bred plantezone og et frit gangareal på min. 1,6 m er der gode muligheder for flere grønne kantzoner med facadebeplantning i Haraldsgadekvarteret.



### Grønne tage

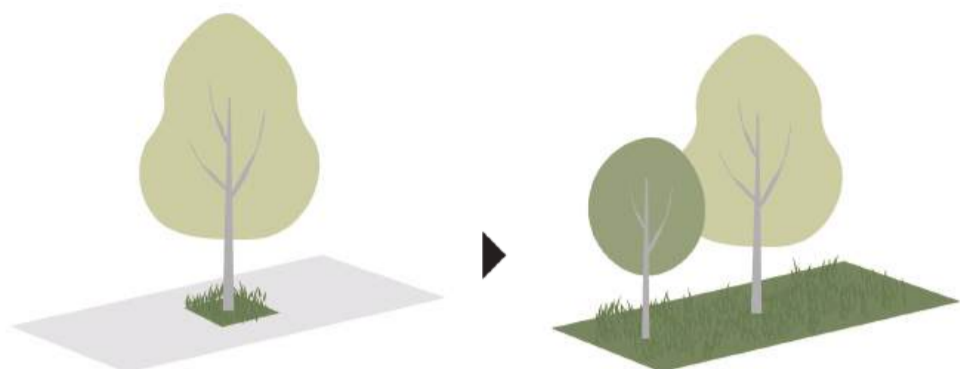
Grønne tage bidrager væsentligt til byens klimatilpasning ved at forsinke regnvandsafstrømning, reducere urban opvarmning og styrke biodiversiteten.

På eksisterende bygninger med saddeltag bør den oprindelige tagstruktur bevares, mens flade tage på ældre bygninger kan optimeres med et ekstensivt grønt tag med lav vægt. Nye bygninger kan integrere intensive, grønne taghaver som en del af den samlede landskabelige strategi, hvilket både understøtter rekreative kvaliteter og øger den økologiske resiliens.

For at fremme den lokale artsrigdom bør hjemmehørende vegetation prioriteres – eksempelvis er et overdrevstag ofte et mere værdifuldt valg end et konventionelt sedumtag.

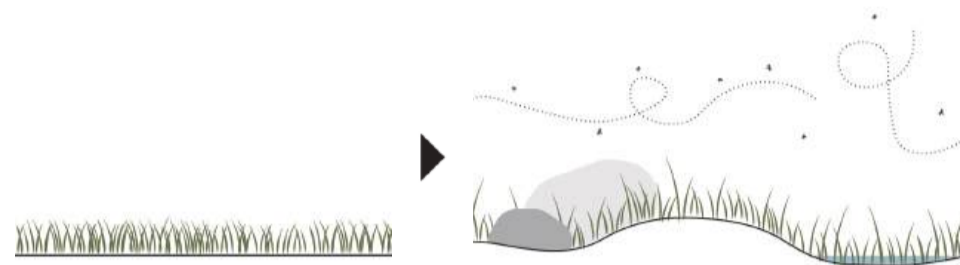
# Bedre vilkår for biodiversitet og bynatur

## Lille skala: Design af plantebede i detaljen



### Større plantehuller til eksisterende træer

I dag står mange af Haraldgadekvarterets gadetræer som et enkelt træ i et lille grønt areal. Som en del af visionen udvides plantehullerne, så der dels skabes bedre vækstmuligheder for det eksisterende træ, dels skabes plads til mere beplantning.



### Fra flade plæner til varieret terræn

Små variationer i terræn skaber små variation mellem tørt og vådt, varmt og køligt og hermed en større habitatsvariation. Placering af store og små sten skaber vigtige solpladser for varmeelskende insekter.



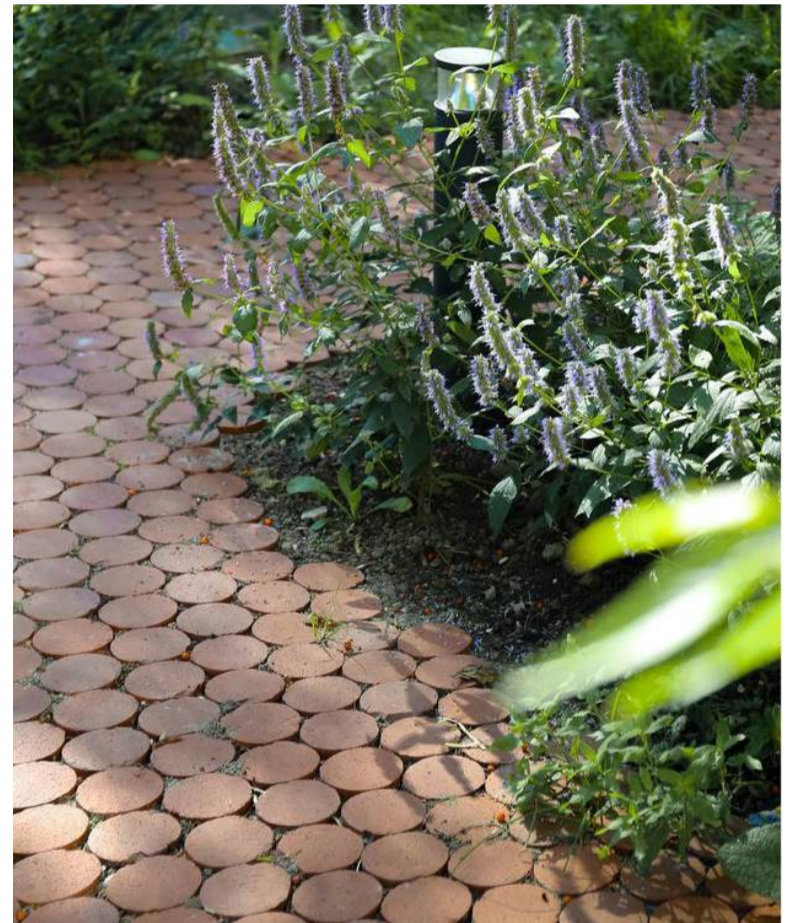
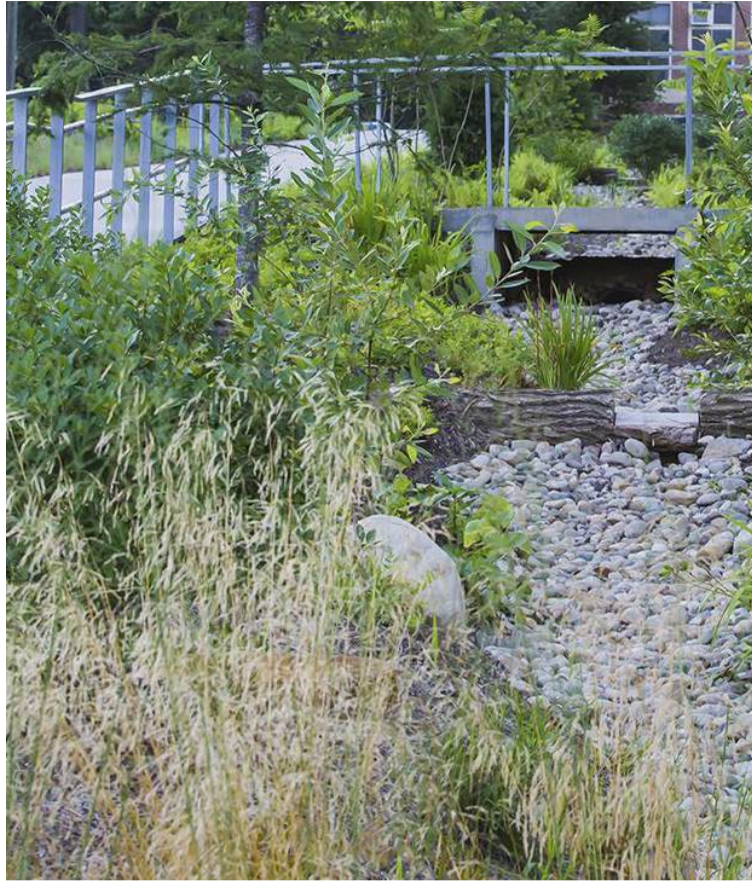
### Bevidst artsvalg

Beplantning sammensættes ud fra et bevidst artsvalg, der har fokus på hjemmehørende arter, arter med høj nektarværdi, stor artsdiversitet og hermed spredning af fødeværdi henover sæsoner



### Nedbrydning

Der skabes muligheder for anvendelse af organisk materiale til nedbrydning, herunder placering af dødt ved, i form af torso-træer, døde stammer eller kvashegn. Disse strategier er mest relevant i de større, sammenhængende grønne træk, som for eksempel Lersø Parkallé eller Rovsingsgade. Her kan kvashegn også udgøre som et rumskabende element.



# Delmål 03

## Et kvarter med kant og karakter



### Kulturarv

Bevarelse og fremhævelse af vigtige historiske bygninger og steder, der styrker og hylder områdets særlige identitet og arv.



### Bevarelse

Restaurering og vedligeholdelse af bygninger og steder der bidrager til kvarterets autenticitet.



### Transformation

Give nyt liv til nedslidte bygninger og områder gennem en kombination af bygningernes eksisterende karakter med moderne arkitektur og bæredygtig byggeteknik.

# Bevaring af kvarterets ånd

## Udvikling af kvarterets bygningsmasse

Haraldsgadekvarteret rummer en rig kulturhistorie, som tydeligt afspejles i områdets industrielle bygninger, brogede facader og sammensatte bebyggelsesstruktur. Flere af de tidligere fabriksbygninger er i dag blevet transformeret og anvendes til nye formål, der bidrager aktivt til kvarterets hverdagsliv og identitet. Et godt eksempel er Osrarhuset, der tidligere husede lysproduktion og nu fungerer som kultur- og aktivitetscenter med tilbud for både børn, unge og ældre. Et andet eksempel er Kafferisteriet Merkur, som har bevaret sin industrielle karakter, men i dag rummer både kreative erhverv, kontorfællesskaber og kulturelle aktiviteter. Disse bygninger viser, hvordan transformation af det eksisterende kan skabe nye funktioner og åbne for nye fællesskaber – uden at slette de historiske spor.

Den fremtidige udvikling af Haraldsgadekvarteret skal bygge videre på denne tilgang. De fysiske lag og fortællinger, der knytter sig til bygningerne og bystrukturen, er en vigtig del af områdets særkende og bidrager til kvarterets særlige "kant og karakter". De skaber forbindelser mellem fortid og fremtid – og udgør et stærkt fundament for videre udvikling.

Samtidig er kvarteret i hastig forandring, og mange projekter er allerede i gang. Visionsplanen lægger derfor op til en bæredygtig udvikling, hvor fortætning sker med respekt for det eksisterende. Bevaring, transformation og nybyggeri skal ikke stå i modsætning til hinanden, men supplere og styrke hinanden som dele af én samlet udvikling. Det er en forudsætning for at sikre, at kvarteret forbliver mangfoldigt, genkendeligt og tilgængeligt for mange forskellige beboere og brugere.

På de følgende sider uddybes de strategiske principper for, hvordan områdets historiske arv kan integreres i udviklingen – både gennem bevaring og transformation af eksisterende bygninger og ved nybyggeri, der respekterer og spiller sammen med stedets identitet.



# Bevar eller forklar

Haraldsgadekvarteret er formet af lag på lag af historie, funktioner og fællesskaber. Områdets bygninger og byrum fortæller om en tid, hvor industri, arbejderkultur og byudvikling gik hånd i hånd, og hvor nye brugere og funktioner i dag har føjet nye lag til det eksisterende. Disse fysiske spor er ikke blot arkitektur – de er bærere af kvarterets identitet.

Derfor bør ny udvikling i Haraldsgadekvarteret altid tage udgangspunkt i princippet “Bevar eller forklar”. Det betyder, at bevaring og genbrug af det eksisterende ikke blot er ønskeligt, men skal være udgangspunktet for enhver byudvikling – af både æstetiske, sociale og klimamæssige grunde. I praksis betyder det, at man i enhver udviklingsproces bør følge denne prioriterede rækkefølge:

**Bevare og restaurere** eksisterende bygninger og strukturer, hvor det er muligt – særligt hvis de har arkitektonisk, kulturhistorisk eller social værdi.

**Transformere** bygninger, så de får nye funktioner eller indretninger, uden at miste deres karakter eller stedsspecifikke kvaliteter.

**Tilføje** nye lag til den eksisterende bygningsmasse i form af fortætning, der tager udgangspunkt i det allerede byggede.

**Nybygge** – kun hvor bevaring, transformation eller tilføjelse ikke er muligt – og da med særlig hensyntagen til omgivelser, funktioner og stedets identitet.

Når der bygges nyt, skal det ske med respekt for både det fysiske og sociale miljø. Nye funktioner og strukturer skal ikke erstatte det eksisterende byliv, men styrke det – give fællesskaber og hverdagsaktiviteter nye rammer at udfolde sig i. Det handler ikke kun om mursten, men om de menneskelige værdier og livsformer, der allerede præger stedet.

De seneste års erfaringer viser desuden, at transformation ikke bare er en æstetisk og socialt bevarende strategi – den er også den mest bæredygtige. Beregninger fra Reduction Roadmap og Urban LCA dokumenterer, at selv nybyggeri med lavt CO<sub>2</sub>-aftryk ikke kan måle sig med den klimamæssige gevinst ved at transformere og genbruge eksisterende bygninger. Derfor bør transformation være førstevalg, når vi udvikler kvarteret i en mere klimavenlig retning.

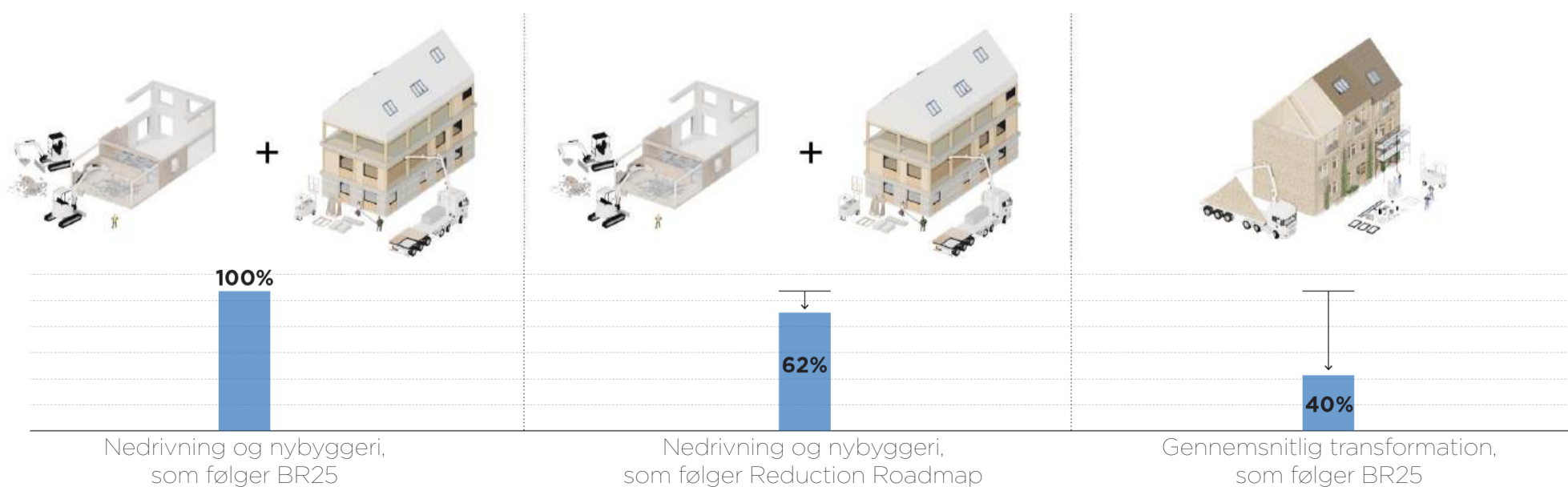
Samtidig rummer transformation store potentialer for at fastholde og videreudvikle kvarterets karakter. Ved at bevare og tilføje nye funktioner til eksisterende strukturer, skabes en udvikling, der både respekterer det allerede etablerede og åbner op for nye behov og brugere.

På den måde bliver “Bevar eller forklar” ikke bare et dogme, men et redskab til at sikre, at fremtidens byudvikling i Haraldsgadekvarteret bygger på det, der allerede fungerer – og gør det muligt for stedets ånd og fællesskaber at udvikle sig med bydelen.

## Urban LCA:

Diagrammet nedenfor viser en sammenligning af CO<sub>2</sub>-aftrykket ved tre forskellige tilgange til byggeri: nybyggeri efter gældende bygningsreglement (BR25), nybyggeri baseret på de ambitiøse mål fra Reduction Roadmap samt en gennemsnitlig transformation, der også følger BR25. Sammenligningen er en af flere konklusioner fra værktøjet Urban LCA, som er udviklet af rådgiverteamet EFFEKT og Artelia. Resultaterne taler

deres tydelige sprog: Selv hvis man opfører nybyggeri efter Reduction Roadmap's markant strengere krav end det nuværende reglement, vil en transformation stadig have et lavere klimabelastning. Det understreger, at genbrug og transformation af eksisterende byggeri er den mest bæredygtige løsning.



# De gode eksempler

I Haraldsgadekvarteret findes allerede flere vellykkede eksempler på bygninger, der er blevet bevaret eller transformeret med respekt for områdets kant og karakter. Osramhuset fungerer i dag som et aktivt kulturhus med tilbud til både børn, unge og voksne, mens bebyggelsen på Hermodsgade er blevet forvandlet til ungdomsboliger gennem en transformation. Merkurbygningen er ligeledes blevet omdannet og huser i dag kreative virksomheder. Her kunne bygningen bidrage yderligere til bylivet i kvarteret, hvis stueetagerne fremstod mere åbne. Disse transformationer viser, hvordan den eksisterende

bygningssmasse kan indgå aktivt i udviklingen af kvarteret, og samtidig bidrage til en bæredygtig og identitetsskabende byudvikling. Nedenfor vises nogle af de bygninger i kvarteret, som har gennemgået en transformation eller restauration, der har bidraget til at bebyggelsen kan få nyt liv, der tilgodeser nutidens behov.



# Nybyggeri

Haraldsgadekvarteret er et arkitektonisk mangfoldigt område, der skiller sig ud fra resten af København. Historisk har kvarteret været præget af industribyggeri, hvilket stadig afspejles i dets fysiske fremtoning. Nogle af de gamle industribygninger har fundet nye funktioner som boliger eller rammer for kreative erhverv, mens andre er blevet erstattet af ny bebyggelse. Resultatet er et område med en varieret bygningsmasse – både i anvendelse, skala, arkitektonisk udtryk og kvalitet.

## En afdæmpet arkitektonisk tilgang

Nybyggeri i Haraldsgadekvarteret skal forholde sig til denne sammensatte identitet og stedets egenart med en afdæmpet arkitektonisk tilgang, der ikke springer i øjnene i sit udtryk, men træder tilbage og giver plads til den eksisterende mangfoldighed. Særlige bygninger, der definerer kvarterets karakter, skal have lov at træde frem, så områdets historie, identitet og egenart bevares og styrkes.

## Høj kvalitet og sans for detaljen

Der skal bygges med den kvalitetsbevidsthed og detaljering, der kendetegner mange af kvarterets eksisterende bygninger. Materialer, skala og udformning skal bidrage til en harmonisk helhed, der skaber sammenhæng uden at ensrette.

## Bæredygtigt byggeri for mennesker og planet

Samtidig skal nybyggeri tage afsæt i kvarterets identitet som Københavns klimavenlige kvarter. Bygninger skal være sunde – både for mennesket og for planeten – og understøtte en positiv udvikling gennem valg af materialer, energieffektivitet og klimatilpasningstiltag.



Afdæmpet karakter på nybyggeri - områdets særlige bygninger står frem



Nybyggeri med kvalitetsbevidsthed og detaljering



1932

KAFFEBRØNDERIET

40  
Zone





Living Places er et projekt der eksemplificerer hvordan vi kan bygge bygninger, der er sunde for både mennesker og planet. Projektet har et klimaaftryk på  $3.85 \text{ kg CO}_2/\text{m}^2/\text{år}$

Foto: Adam Mørk

# Reduction Roadmap

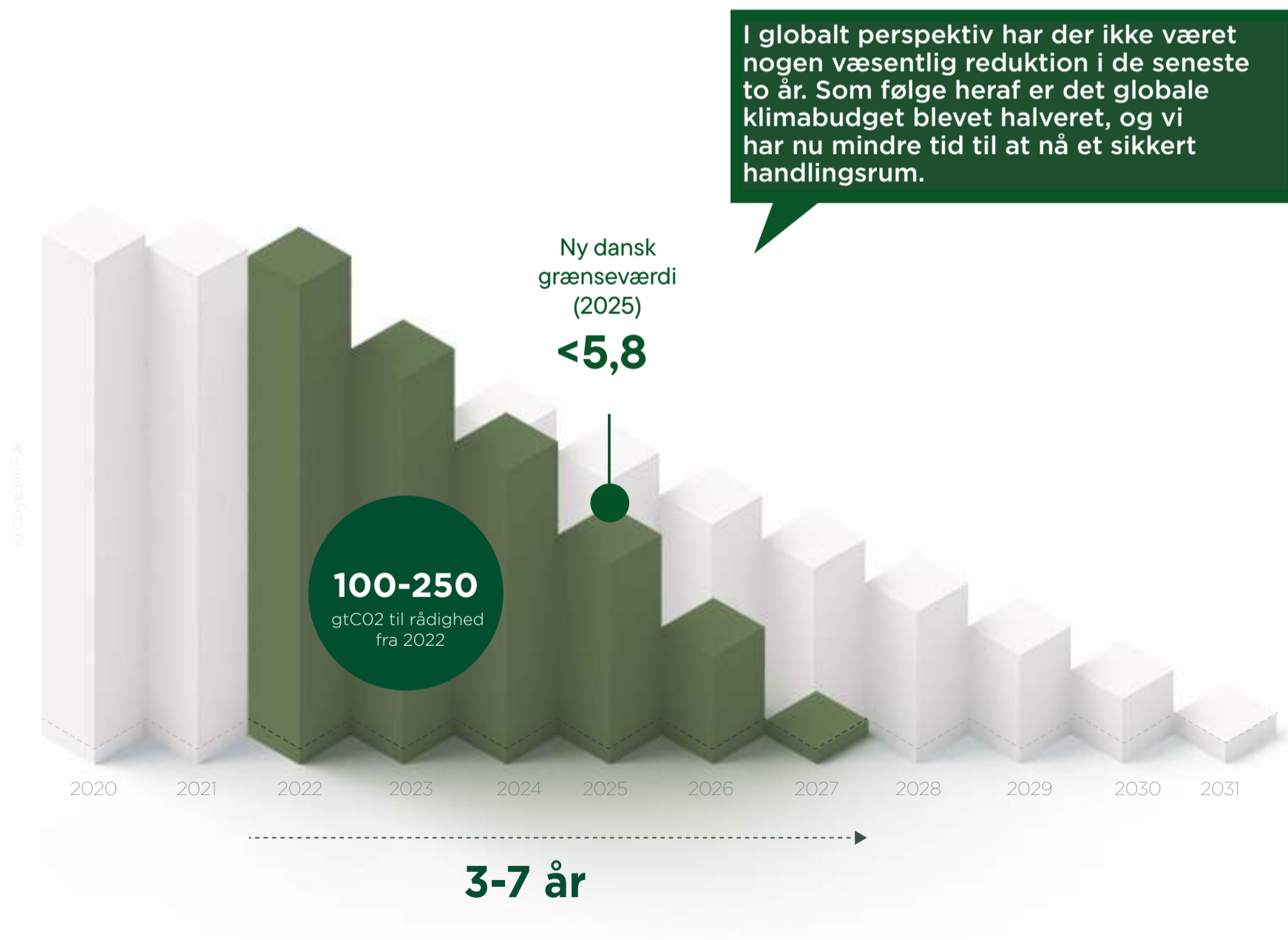
## Retningslinjer for fremtidens byggeri

Reduction Roadmap blev lanceret i september 2022 og er et forskningsbaseret målsætningsværktøj udviklet af Effekt, Artelia og CEBRA i samarbejde med brancheaktører og klimaforskere, finansieret af Realdania og Villum Fonden. Sammen har parterne oversat de planetære grænser for klimaforandringer til konkrete årlige reduktionsmål for nyt dansk byggeri, der skal sikre, at byggebranchen overholder 1,5-gradersmålsætningen fra Parisaftalen.

I oktober 2023 valgte partnerkredsen bag Reduction Roadmap at opdatere værktøjet i lyset af ny klimavidenskab og lancerede en version 2.0 med lavere CO<sub>2</sub>-lofter frem mod 2030. Senere samme år, i november, fik initiativet foretræde for Folketingets Boligudvalg, hvor de præsenterede de opdaterede beregninger og anbefalinger.

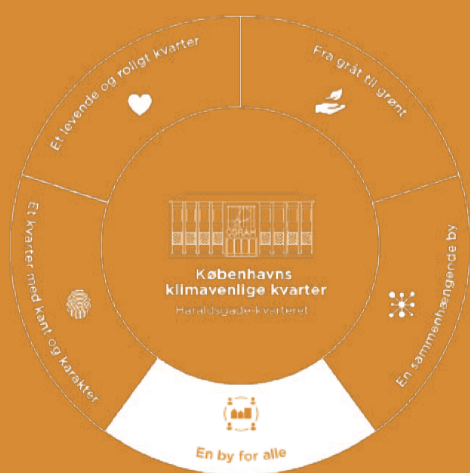
I december 2023 besluttede en næsten enstemmig Borgerrepræsentation, at Københavns Kommune tilslutter sig Reduction Roadmap. Kommunen er selv en stor bygherre og har samtidig myndighedsansvar for et stort antal byggerier i byen. Det betyder, at kommunen også har et medansvar for de store udledninger fra byggeriet. Da byen fortsat skal udvikles, og der vil blive bygget nyt, er det afgørende, at kommunen går forrest og stiller ambitiøse krav om lavere klimabelastning i fremtidige byggerier.

Med visionen for Haraldsgadekvarteret som Københavns klimavenlige bydel er det oplagt at tage afsæt i Reduction Roadmap og lade den nyeste klimavidenskab sætte retning for, hvordan vi udvikler vores byer – mere ansvarligt, mere bæredygtigt og inden for planetens grænser.



# Delmål 04

## Et levende og roligt kvarter



### Byliv og byrum

Etablering af varierede byrum som pladser og grønne områder, der indbyder til socialt liv og tilbyder både aktive og rolige zoner for alle aldersgrupper.



### Boligkvalitet

Design boliger med fleksible planløsninger, naturligt lys og adgang til udearealer, samtidig med at der tages hensyn til bæredygtighed og energieffektivitet.



### Kantzoner

Aktivisering af kvarterets kantzoner med små forhaver, terrasser, begrønning og butikker for at skabe liv og balance mellem privatliv og offentlighed.

# Et levende og roligt kvarter

## Kvarterets to sider

Haraldsgadekvarteret er kendetegnet ved sin store mangfoldighed. Her findes en særlig sammensætning af boligtyper, byfunktioner og fællesskaber, der tilsammen skaber et kvarter med både liv og ro. I denne forskellighed har steder som Vibekevang en særlig rolle – et boligområde med toplanshuse og små forhaver, der nærmest fremstår som en landsby i byen. Tilsvarende er områder som Den Grønne Trekant og Titanparken præget af ro og hjemlighed, med en stærk følelse af naboskab og tilknytning til stedet.

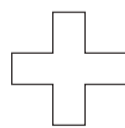
Samtidig har kvarteret en helt anden side. Særligt omkring Sigurdsgade og de gamle industribygninger findes et aktivt byliv med caféer, studerende, kreative undergrundsmiljøer og iværksætteri. Her summer det af liv og initiativer, og kvarteret opleves som både råt og rummeligt – med plads til at afprøve nye ideer.

Det er netop denne dobbelthed, der gør Haraldsgadekvarteret særligt. På én gang levende og lokalt. Det opleves ofte som et roligere alternativ til det hektiske Nørrebro, men med mere

kant og variation end det ligeledes fredelige Østerbro. Her er der plads til forskellighed – i tempo, mennesker og funktioner – og det giver kvarteret en særlig atmosfære.

I fremtiden skal denne balance styrkes og udvikles. Haraldsgadekvarteret skal fortsat være et grønt og mangfoldigt bykvarter med boliger, butikker, caféer, arbejdspladser og kulturtilbud, hvor alle aldersgrupper og livsformer kan finde plads. Der skal skabes nye rum for både ro og aktivitet – for værksteder, bevægelse og byliv, men også for stilhed, fordybelse og hverdagsfællesskaber. Kvarterets unikke karakter skal bevares, samtidig med at byrummene tilpasses nutidens behov og fremtidens muligheder.

På de følgende sider uddybes, hvordan der kan skabes balance mellem byliv og boligkvalitet, og hvordan kvarteret også fremover kan være et sted for både aktivitet og nærhed – for fællesskaber, fordybelse og forskellighed.



# Balancen mellem byliv og ro

## Dosering af byliv

Haraldsgadekvarteret har få offentlige byrum. Faktisk er der kun tre entydige og offentligt tilgængelige pladser: Krakas Plads, Skjolds Plads og Sifs Plads. Herudover findes også én offentlig legeplads på Lersø Parkallé 23.

På trods af det begrænsede antal byrum er der stadig mange interessante steder i kvarteret, som fremstår som destinationer for både beboere og besøgende fra resten af København. Som en del af en stedsidentitetsanalyse, udarbejdet af BARK rådgivning for Københavns Kommune, blev 27 betydningsfulde steder identificeret. Især Skjolds Plads, Sifs Plads og KTK-grunden blev fremhævet som centrale mødesteder og mål for besøgende.

Skjolds Plads er blevet en central plads i kvarteret, især efter metrostationen åbnede, og er nu hjemsted for et aktivt byliv med caféer, bagerier og kulturarrangementer. Sifs Plads fungerer som indgangen til kvarteret fra Østerbro og er både en transportvej og et vigtigt samlingspunkt, hvor værtshuset Lumskebuksen bidrager til at skabe liv. KTK-grunden huser et dynamisk kulturmiljø med mange kreative og ungdomsorienterede aktiviteter, herunder Bolsjefabrikken, Mayhem, KBH+, og Copenhagen Muay Thai, og er et vitalt samlingspunkt for den unge del af byens befolkning.

For at bevare kvarterets særlige balance mellem byliv og ro bør bylivet i fremtiden placeres strategisk, hvor de giver mest værdi og er mindst til gene for roen, der kendetegner dele af

kvarteret. Aktiviteterne og de aktive stueetager skal derfor fortsat koncentreres i knudepunkter, så områdets bymæssige funktioner styrkes.

Skjolds Plads og det lille byrum ved Osrarhuset fungerer allerede godt. Krakas Plads og Sifs Plads, som er strategisk placeret i kvarteret, har et stort potentiale for optimering med mindre trafik og mere plads til beplantning og byliv. Lersø Parkallé bør på samme måde omdannes til et rekreativt grønt strøg, der rummer mange små muligheder for både ophold og leg. Her bør et byrum og en legeplads ved skolen samt et aktivitetspunkt ved Haraldsgade indgå som centrale knudepunkter langs strøget. Udviklingen af flere byrum kan samtidig understøtte fællesskaber og bidrage til at modvirke ensomhed ved at skabe naturlige mødesteder på tværs af alder, baggrund og interesser.

Endelig er det vigtigt at fremhæve, at der skal skabes muligheder for nye byrum i forbindelse med omdannelsen og udviklingen af områder som Trekantsgrunden, området omkring Københavns Professionshøjskole og Vingelodden. Disse områder har potentiale til at bidrage til en endnu mere levende og mangfoldig bystruktur.

Diagrammet nedenfor viser en principiel dosering af byliv i knudepunkter, der tilgodeser en balance mellem liv og ro.





Skjolds Plads er blevet en central plads i kvarteret, især efter metrostationen åbnede, og er nu hjemsted for et aktivt byliv med caféer, bagerier og kulturarrangementer.



KTK-grunden huser et dynamisk kulturmiljø med mange kreative og ungdomsorienterede aktiviteter, herunder Bolsjefabrikken, Mayhem, KBH+, og Copenhagen Muay Thai, og er et vitalt samlingspunkt for den unge del af byens befolkning.



Kilde: adept.dk



Lersø Parkallé har potentiale for at blive omdannet til et rekreativt grønt strøg, der rummer mange små muligheder for både ophold og leg. Her bør et byrum og legeplads ved skolen samt et aktivitetspunkt ved Haraldsgade indgå som centrale knudepunkter langs strøget.

# Kantzoner

Kantzoner spiller en afgørende rolle i udviklingen af Haraldsgadekvarteret, fordi de skaber overgange mellem private boliger og offentlige byrum. De er med til at balancere kvarterets dobbelte identitet som både et roligt boligområde og et levende bykvarter. En velfungerende kantzone skaber tryghed, understøtter ophold og byliv – og giver beboerne mulighed for at afgrænse deres privatliv.

I visionsplanen arbejdes der med en række forskellige kantzonetypologier, som er tilpasset de specifikke bygningstyper, funktioner og omgivelser. Disse variationer er vigtige for at sikre, at både beboere og besøgende oplever kvarteret som åbent, trygt og imødekommende – uden at gå på kompromis med privathed og livskvalitet.

## 1. Kantzoner ved boliger med høj stueetage

Disse bygninger har som regel et offentligt fortov helt op til facaden, men på grund af den høje stueetage er der ikke de samme udfordringer med indkig.

## 2. Kantzoner ved boliger med lav stueetage

Her ligger boligernes vinduer i øjenhøjde med fortovet, hvilket gør dem mere sårbare overfor indkig.

## 3. Kantzoner ved boliger nær parkarealer

I tilfælde som boligerne langs Lersø Parkallé, hvor lave stueetager ligger ud til en offentlig park, er behovet for privathed endnu større.

## 4. Offentlige kantzoner

Langs caféer, butikker og andre bylivsfunktioner skal kantzonen invitere til ophold og aktivitet.



Visualisering - kantzone langs med Lersø Parkalle  
Materialevalg er vejledende og vil blive bearbejdet i projektets næste fase.

### Kantzone ved boliger med høj stueetage

Denne type kantzone findes eksempelvis langs Haraldsgade, hvor stueetagen ligger hævet over gadeniveau og dermed naturligt skærmer mod indkig. Fortovet placeres tæt ved facaden og sikrer god adgang for beboerne, mens opholds- og cykelparkeringszoner rykkes ud på den anden side af cykelstien. Denne udformning skyldes de eksisterende træers placering, men bidrager samtidig til en øget kvalitet for både beboere og besøgende, da den skaber større afstand mellem bolig og opholdszoner, hvilket mindsker gener og fremmer samspillet mellem privat og offentligt rum.



### Kantzone ved boliger med lav stueetage

Ved boliger, hvor stueetagen ligger i niveau med gaden – som er tilfældet i Vermundsgades sydlige ende – er der behov for en tydelig og tryk overgang mellem det private og det offentlige rum. For at skabe en buffer mod indkig og øge oplevelsen af privathed etableres en grøn kantzone langs facaden. Denne kant kan udformes som beplantede bede, plantekummer eller fritstående pletter, der forskyder fortovet væk fra bygningen og skaber mere ro ved boligens vinduer. Cykelparkering og bilparkering placeres på ydersiden af fortovet, så det offentlige flow af mennesker og trafik foregår i god afstand fra boligens nærzone.



### Kantzone ved boliger nær parkarealer

Langs Lersø Parkallé etableres en grøn kantzone foran facaderne, bestående af plantebede eller pottedplanter, som skaber en visuel og funktionel afstand til boligernes vinduer. Da fodgængertrafikken i dette område kan være betydelig, foreslås det, at den primære gangsti placeres inde i parken, så fortovet langs boligerne i højere grad forbeholdes beboerne. Mellem fortovet og parken anlægges blinde eller ensrettede lokalgader, som fungerer som en bufferzone og mindsker forstyrrelser fra det offentlige byrum. Samtidig beplantes parken tættere mod boligsiden for at sikre en følelse af afskærmning og privathed – både for dem, der færdes i parken, og for de beboere, der bor ud til den.



### Offentlige kantzoner med plads til byliv

I kantzoner med aktive stueetager som caféer, butikker, barer og andre bylivsfunktioner skabes der plads til ophold, udeservering og aktivitet direkte foran facaden. Fortovet udvides og indrettes med siddepladser, beplantning og cykelparkering, så der opstår en inviterende overgang mellem bygning og byrum. Denne type kantzone understøtter liv i gadeplan og bidrager til et levende og attraktivt bymiljø.



# Delmål 05

## En by for alle



### Fortætning

Fortætning af bykvarteret ved nybyg, transformation eller udbygning med en blanding af boligtyper, erhverv og rekreative tilbud for at sikre en livlig og tilgængelig bydel for alle.



### Fællesskab og inddragelse

Inddragelse af lokale beboere og aktører, så lokalbefolkningen gøres til medskabere gennem workshops, dialogmøder og borgermøder.



### Universal design og diversitet

Design af offentlige rum og bygninger, der sikrer tilgængelighed for alle samt etablering af boliger og tilbud, der imødekommer forskellige livsstadier og økonomiske behov.

# Byudvikling med mangfoldighed i centrum

For at skabe en by, der er åben og inviterende for alle, skal tilgængelighed tænkes ind i udformningen af alle byrum. Det handler ikke kun om fysisk tilgængelighed, men også om at sikre, at offentlige funktioner imødekommer behovene hos mennesker på tværs af køn, aldersgrupper, funktionsniveauer og økonomiske baggrunde.

Byrummene skal understøtte fællesskaber i forskellige skalaer – fra de små og nære mødesteder, hvor to personer kan sidde på en bænk og nyde en samtale, til større samlingspunkter, hvor grupper kan mødes, dele oplevelser og deltage i fælles aktiviteter. Der skal være plads til både det spontane møde og den organiserede begivenhed, så byens rum bliver fleksible og kan tilpasses de mange måder, mennesker bruger dem på i deres hverdag.

Ved at tænke inkluderende og mangfoldigt i byrummenes indretning skabes en levende by, hvor alle føler sig velkomne, og hvor sociale bånd kan styrkes på tværs af forskelligheder.



# Mødesteder for alle

## Fleksibilitet og fællesskab i byrummet

Kvarterets byrum skal udvikles med et fokus på at tilbyde forskellige typer af miljøer, så området samlet set får en mangfoldighed af tilbud. Hvert byrums funktion skal være nøje tilpasset den specifikke kontekst, men det betyder ikke, at bylivet skal opdeles eller adskilles. Alle byrum skal være fleksible og tilgængelige for alle. Målet er at skabe rum, hvor både spontane interaktioner og planlagte aktiviteter kan finde sted, hvilket understøtter en dynamisk og inkluderende bystruktur.

### Aktiviteter på Lersø Parkallé

Et centralt fokusområde for kvarteret er udviklingen af Lersø Parkallé, som skal blive et rekreativt grønt strøg, der favner både skolebørn og beboere. Der skal etableres flere aktivitetszoner, som kan bruges til både formelle og uformelle møder: legepladser, grønne områder til afslapning, samt små rekreative pletter, som tiltaler alt fra familier over hundeluftere til seniorer. Disse aktiviteter skal både være forbundet med skolen og omgivelserne for at styrke båndene mellem generationer og fremme det sociale liv i området.

### Krakas Plads og krydset Haraldsgade/Vermundsgade

Som del af visionsplanen indgår udvikling af krydset Haraldsgade/ Vermundsgade til at understøtte den igangværende om-

dannelse af Krakas Plads. Området skal styrkes som kvarterets lokale mødested. Her vil især forskellige lege- og sportstilbud i lille skala være med til at videreudvikle området til et dynamisk sted, der imødekommer både børn, unge og voksne.

Udvidelse af udeopholdsområderne ved det lokale værtshus "Bageriet" skaber flere muligheder for sociale aktiviteter, for eksempel kunne tilbud som petanque skabe et uformelt samlingspunkt for voksne og ældre. Samlet set skabes et inkluderende miljø, hvor alle kan finde en plads.

### Sifs Plads

Sifs Plads, som i dag domineres meget af cyklister, skal transformeres til et livligt byrum, hvor både de nære hverdagsaktiviteter og større sociale begivenheder kan finde sted. Pladsen udvides og tilpasses de behov, der opstår i et byområde, der rummer både unge mennesker, der besøger de nærliggende uddannelsesinstitutioner, og beboere, der søger et sted at slappe af. Her skabes bedre muligheder for ophold for fodgængere, som ønsker at nyde en pause på en bænk, tage et hurtigt måltid eller drikke en kold øl. Ligeledes skabes plads til pop-up-events, små markeder eller fodbold på storskærm, som bidrager til det levende byliv. På den måde vil Sifs Plads blive et naturligt samlingspunkt, hvor alle byens borgere, uanset alder, har lyst til at stoppe op og tilbringe tid.



## Adgang frem for ejerskab

En af de grundlæggende idéer i udviklingen af byens rum skal være at prioritere adgang frem for ejerskab. I stedet for at fastlåse brugen af offentlige rum til bestemte grupper eller aktiviteter, skal der skabes fleksible, åbne steder, der kan tilpasses og bruges af mange forskellige aktører på tværs af tidspunkter og behov. Dette understøttes gennem en strategi om dobbeltanvendelse af bygninger og byrum, som kan fremme en mere dynamisk og effektiv udnyttelse af ressourcerne i kvarteret.

Eksempler på dobbeltanvendelse kunne være, at kantiner i uddannelsesinstitutioner åbnes op for lokale beboere og brugere om aftenen til fællesfunktioner, som for eksempel filmvisninger, fællesspisning eller kulturelle arrangementer. Dette ville gøre det muligt for offentlige bygninger at tjene flere formål og skabe et livligt byrum, der kan bruges af både studerende og andre, der ikke nødvendigvis har tilknytning til institutionen i dagtimerne.

En anden idé kunne være at bruge skolens hal til aktiviteter for børn og unge efter skoletid, hvilket ville udnytte den eksisterende infrastruktur på nye måder. Skolen bliver dermed ikke kun en uddannelsesinstitution, men også et knudepunkt for social aktivitet, hvor både de yngre og de ældre generationer kan mødes og udveksle erfaringer.

Endelig kan en ny pavillon på Sifs Plads spille en central rolle som både kvarterhus og aktivitetshus. Denne pavillon skal kunne bruges af alle: som udstillingsrum for lokale kunstnere og skoler, som møde- og samlingssted for kvarterets beboere, og som et fleksibelt rum for kurser, workshops eller fællesarrangementer. Pavillonen skal kunne lånes ud af både skoler og lokale foreninger, og på den måde fungere som en katalysator for aktiviteter, der binder området sammen på tværs af alder og interessegrupper.



Kilde: realdania.dk



Kilde: impactfarm.kp.dk



# Udvalgte nedslag

- 01 *Haraldsgade*
- 02 *Vermundsgade Nord*
- 03 *Vermundsgade Syd*
- 04 *Rovsingsgade*
- 05 *Aldersrogade*
- 06 *Lersø Parkallé*
- 07 *Sifs Plads*





# 01 Haraldsgade

## Fra trafikvej til bygade

Haraldsgade er én af kvarterets brede veje og fremstår i dag overdimensioneret i forhold til den faktiske trafikmængde. Vejen er præget af en karakterfuld beplantning med lindetræer og har cykelstier i begge sider.

Mellem Tagensvej og Vermundsgade flankeres gaden primært af boligbyggeri i fire til fem etager. Her findes træer på begge sider af vejen samt kantstensparkerings langs hele strækningen. Øst for Vermundsgade ændrer gadebilledet sig. På sydsiden ligger Vibekevang – et boligområde i 2,5 etager – mens bebyggelsen på nordsiden er mere sammensat og varierer fra én til fem etager. I denne del er der kun parkering i den ene side af gaden.

Den store vejbredde giver mulighed for en radikal omdannelse af Haraldsgade. Ved at reducere kørebanens bredde kan hastigheden sænkes og trafiksikkerheden forbedres, hvilket vil gøre gaden tryggere for både fodgængere og cyklister. Samtidig frigøres der plads til mere beplantning, som ikke blot styrker gadens grønne udtryk, men også forbedrer mikroklimaet og understøtter biodiversiteten. Små opholdszoner mellem beplantningen gør byrummet mere inviterende og skaber rum for uformelle møder og hverdagsliv.

Trafikalt fungerer Haraldsgade som den primære adgangsvej til kvarteret, men biltrafikken er fortsat relativt begrænset. Vejen skal dog kunne rumme bustrafik og servicekørsel. Derfor foreslås en indsnævring af kørebanen for at signalere, at gaden er blevet mere lokal og hastighedsniveauet lavere. Cykelstier og længdeparkering i begge sider fastholdes for at sikre god fremkommelighed og sikkerhed for alle trafikanter.

Indsnævringen gør det lettere at krydse gaden, hvilket har været en vigtig prioritet. Den nuværende brede kørebane opleves som en barriere – også selvom trafikmængden ikke er høj. Omdisponeringen frigiver samtidig plads til nødvendige funktioner som cykelparkering, som der er mangel på i dag. Samlet set betyder omlægningen, at Haraldsgade i højere grad integreres med sine omgivelser.

Således kan Haraldsgade transformeres fra en traditionel trafikvej til en balanceret bygade, hvor mobilitet, grønne kvaliteter og opholdsmuligheder tilsammen skaber et mere levende og menneskeligt byrum.

## Kompasset i brug – fra strategi til handling



### Bynatur og biodiversitet

Udvidelse af plantebede og indplantning af frodig bundbeplantning og flere træer af andre arter skaber mere biodiversitet.



### Ro og rekreation

Små opholdspladser i beplantningen under ro og rekreation i gadebilledet.



### Klimatilpasning

Mere beplantning øger forsinkelse af regnvand. Bede kan indrettes som LAR-løsninger.



### Tryghed

Indsnævret kørebane vil virke hastighedsdæmpende. Mere grøn karakter generelt øger tryk stemning,



### Grøn mobilitet

Cykelstier adskilles fra parkerede biler med grønt bånd, hvilket øger trafiksikkerheden (ingen risiko for døre, der åbnes ind på cykelsti)



### Byliv og byrum i balance

Varierede mulighed for ophold og rekreation langs hele forløbet understøtter bylivet



### Kulturarv

Krydset Vermundsgade/Haraldsgade, hvorfra man kan se byggeri fra mange forskellige tider i kvarteret, fremhæves som særligt sted.



### Mangfoldighed og variation

Rekreative tilbud ved Krakas Plads og krydset Vermundsgade/Haraldsgade udgør et lokalt mødested, der favner bredt.

## Biofaktor

Gadens biofaktor forøges markant fra de nuværende 0.57. Med afsæt i den foreslåede udformning af gaden estimeres biofaktoren til at være 0.94 efter 15 år.



## Parkering

Parkeringspladserne på Haraldsgade fordeles ud på hele gadens strækning i stedet for at være koncentreret i den ene ende. Dette sikrer at antallet af parkeringspladser bevares.

# 01 Haraldsgade

## Haraldsgade – Fredeliggørelse og aktivering

Den store vejbredde på cirka 25 meter giver rig mulighed for en omdisponering, hvor det grå reduceres til fordel for mere grønt. Kørebanen, der i dag er ca. 8 meter bred, kan optimeres og indsnævres til henholdsvis 5,5 meter i den vestlige del (mellem Tagensvej og Vermundsgade) og 6,5 meter i den østlige del (mellem Vermundsgade og Lersø Parkallé), hvor der også kører bus.

Den karakteristiske træække langs vejen bevares, men får bedre vækstvilkår ved at udvide de grønne arealer under træerne. Mellem Vermundsgade og Lersø Parkallé suppleres beplantningen med yderligere træer på nordsiden, så hele strækningen får en mere sammenhængende allékarakter.

Plantebedene samles, så de udgør et sammenhængende grønt bånd i hver vejside. Båndet varierer mellem egentlige plantebede og områder med græsarmering og inventar. Det grønne bånd fungerer samtidig som en buffer mellem bilparkering og cykelstien, hvilket øger trafikikkerheden og eliminerer risikoen for, at bildøre åbnes direkte ud i cykeltrafikken. Der afsættes desuden dedikerede områder til cykelparkering, integreret i de grønne zoner.

Ud over at skabe en mere grøn og indbydende gade, rummer det nye vejprofil også mulighed for hverdagsophold. Strategisk placerede københavnerbænke giver plads til en kort pause, en telefonsamtale eller et hvil i skyggen. Mindre, uformelle opholds- og legemuligheder kan integreres i de grønne zoner – eksempelvis en balancesti, trædestubbe eller diskrete legeelementer, der indbyder til små, spontane bevægelsesaktiviteter

For at styrke biodiversiteten og den rekreative kvalitet suppleres den eksisterende beplantning med flere løvtræer og buske af hjemmehørende arter, så artsdiversiteten øges. Mange af de nuværende gadetræer står i grus, men i den nye udformning får de en frodig bundbeplantning, der både forbedrer vækstforholdene og bidrager til en højere biofaktor. Der er desuden mulighed for at udforme dele af bedene som regnbede, der kan håndtere regnvand lokalt og understøtte gadens klimatilpasning.



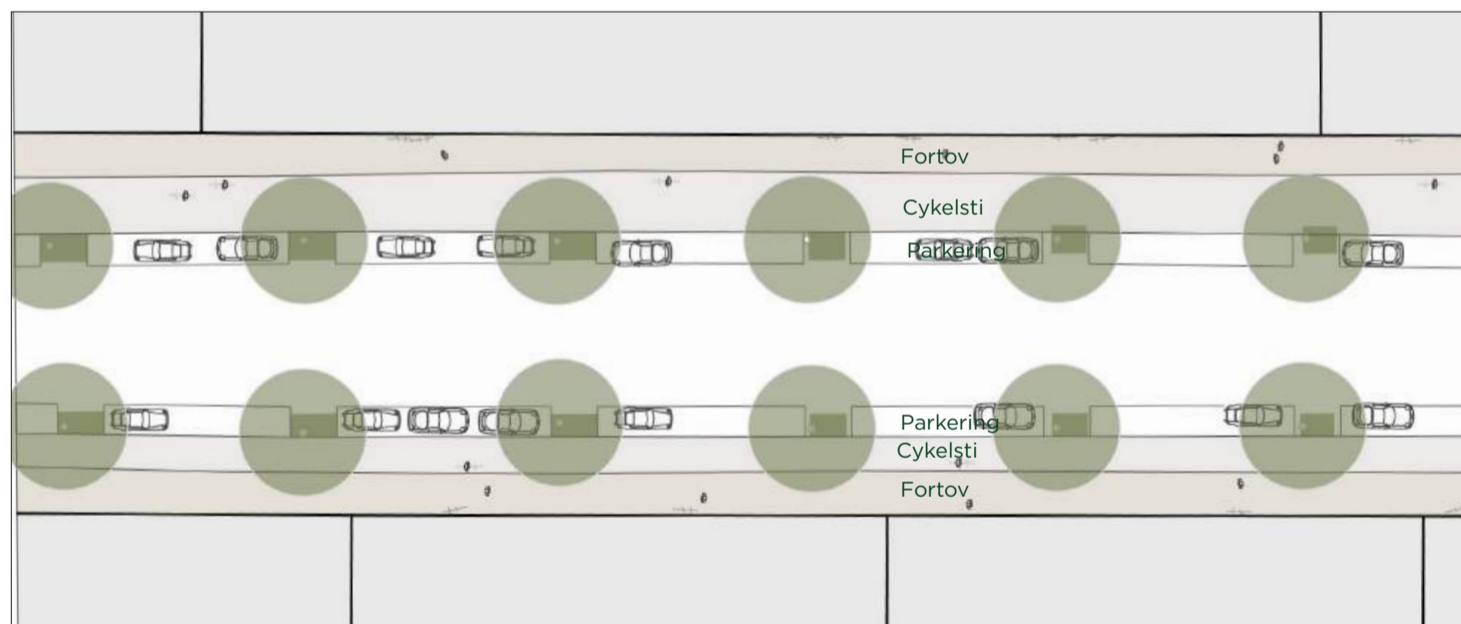
Foto: Mikkel Eye meye.dk



**Eksisterende forhold**  
Tværsnit



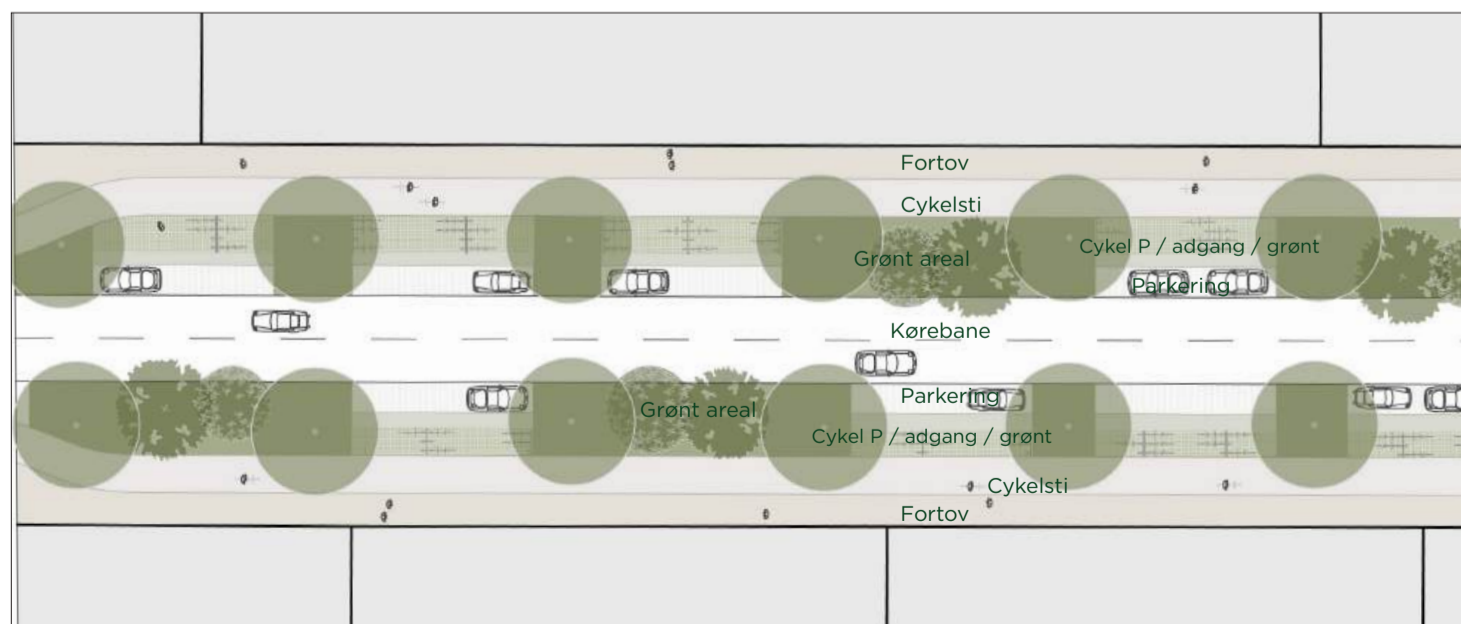
**Vision**  
Tværsnit



**Eksisterende forhold**  
Plan



- Overdimensioneret vejbredde
- Karakteristisk træække
- Lille grønt areal under hvert træ
- Lav artsdiversitet
- Mangel på cykelparkering
- Mangel på opholdsarealer



**Vision**  
Plan



- Kørebanebredde reduceret
- Karakteristisk træække bevaret
- Større grønne arealer under træer og supplerende lav beplantning
- Flere træer tilføjet for øget diversitet og rekreativ karakter
- Høj biofaktor og artsdiversitet
- Cykelparkering langs med hele vejen
- Mulighed for hverdagsophold og regnvandshåndtering i det grønne





Visualisering - Visionen for Haraldsgade  
Materialevalg er vejledende og vil blive bearbejdet i projektets næste fase.



# 01 Haraldsgade

## Krydset Haraldsgade/Vermundsgade

Et af kvarterets vigtigste trafikale knudepunkter er krydset Haraldsgade/Vermundsgade, hvor områdefornyelsen bl.a. har igangsat en omdannelse af Sigynsgade og Krakas Plads. Formålet med projektet er at skabe et socialt mødested for kvarterets beboere og besøgende, øge trygheden og styrke forbindelsen for fodgængere og cyklister til den omkringliggende by.

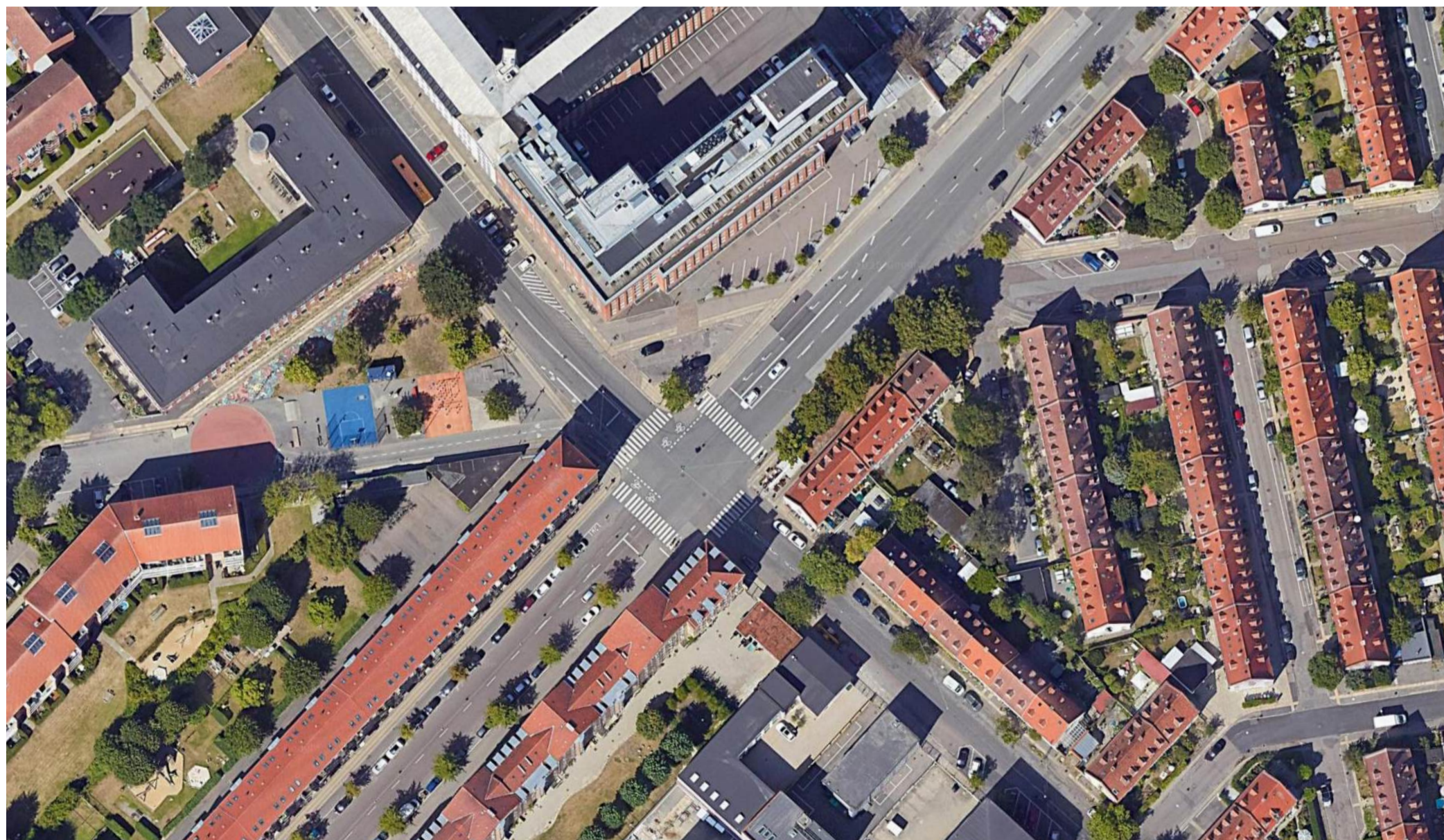
Sigynsgade og Krakas Plads har tidligere været præget af utryghedsskabende adfærd, og projektet indebærer en total omdannelse af Sigynsgade samt en delvis omdannelse af Krakas Plads. Projektet er udarbejdet med en forudsætning om at parkeringsarealet foran Haraldshus skulle bevares.

I visionsplanen udfordres denne forudsætning og det foreslås at parkering fjernes og området i stedet omdannes til et nyt byrum i hjertet af kvarteret, der forlænger den rekreative kvalitet fra Krakas Plads og binder den sammen med den fremtidige udformning af Haraldsgade og Vermundsgade.

Ved at integrere mere bynatur og skabe rekreative kvaliteter udnyttes de tilgængelige arealer optimalt, og området får en mere indbydende og levende karakter. Denne omdannelse understøtter samtidig det igangværende projekt for Krakas Plads og forbedrer cykelforbindelserne på tværs af krydset mellem Sigynsgade og Aldersrogade, der begge omdannes til cykelgader. Hermed vil det samlede byrum ikke blot fungere som en effektiv transportforbindelse, men også som et attraktivt og trygt samlingspunkt for hele kvarteret.



Ovenfor ses sidste del af den igangværende byrumsprojekt for Sigynsgade/Krakas Plads af BOGL for Områdefornyelsen. Visionsplanen kombinerer det igangværende projekt med de nye muligheder, som en trafikomlægning kan give. Projektet tager udgangspunkt i de eksisterende trafikale forhold og vil derfor skulle omlægges delvist, når de trafikale forudsætninger ændrer sig i fremtiden.



# 01 Haraldsgade

## Et grønt, trafikikkert og levende byrum

Krydset Haraldsgade/Vermundsgade rummer et stort potentiale for at blive et lokalt samlingspunkt med både grønne kvaliteter og plads til hverdagsliv. Med optimerede trafikforhold frigøres der arealer, som kan anvendes til øget beplantning, rekreative funktioner og bedre forbindelse på tværs.

Ved at indsnævre både Haraldsgade og Vermundsgade bliver krydset mindre og mere overskueligt. Samtidig fjernes signalreguleringen, og fortov og cykelstier føres gennem krydset, så det i højere grad opleves som en naturlig del af pladsen og ikke som en trafikmaskine. Biltrafikken afvikles fortsat, men på de bløde trafikanters præmisser. Det skaber et mere trygt og intuitivt trafikmiljø for både gående og cyklister. Vigepligtsforhold og udformning skal overvejes i den videre bearbejdning, så det er intuitivt og sikkert for alle trafikanter.

Cykeltrafikken ledes primært ad stierne langs Haraldsgade og den nordlige del af Vermundsgade. Her krydser flere ruter hinanden, men med enkle og velkendte trafikprincipper sikres en klar afvikling og vigepligter, som understøtter den daglige brug. Desuden etableres en supplerende cykelforbindelse mellem Aldersrogade og Sigynsgade, som bidrager til at binde kvarterets vigtigste cykelruter sammen. Krydsningspunkter i

Haraldsgade og Vermundsgade sikrer, at det også er let og trygt at krydse som fodgænger. Indsnævringen af vejen frigør samtidig plads foran Haraldshus og giver anledning til at gentænke og udvide den sidste etape af Krakas Plads-projektet. Området har potentiale til at blive kvarterets lokale mødested – et sted, hvor beboere og besøgende kan samles på tværs af aldre og interesser.

Her foreslås små legesteder og sportstilbud som bordtennis, der inviterer til aktivitet for børn og unge. Samtidig etableres opholdszoner med bænke i både sol og skygge, hvor man kan tage en pause og nyde det grønne rum. Omkring det lokale værtshus "Bageriet" skabes der rammer for uformelle møder og samvær. Aktiviteter som petanque tilbyder en lavpraktisk, men værdifuld mulighed for samvær blandt voksne og ældre beboere.

Med disse greb transformeres området fra at være et domineret trafikrum til en balanceret plads med stærke grønne og sociale kvaliteter. Et sted, hvor mobilitet, nærvær og byliv smelter sammen i en lokal skala, der skaber rammen om hverdagens liv i kvarteret.



### Parkering og veje

Haraldsgade og Vermundsgade indsnævres og de vigtige trafikale forbindelser bevares. Parkering omdestruberes for en ensartet gennemgående karakter.



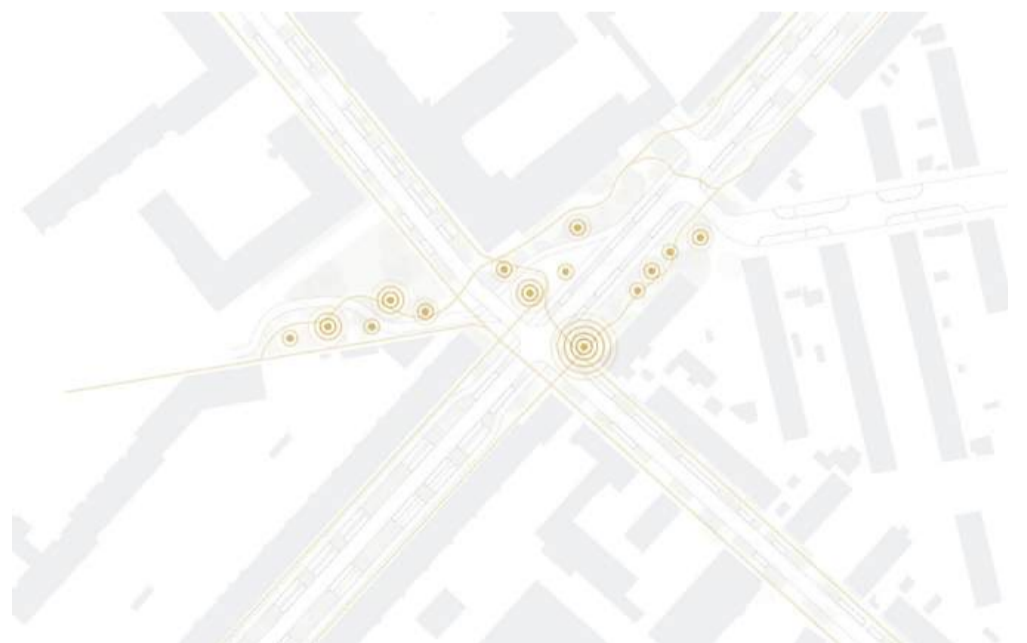
### Cykelstier

Enkeltrettede cykelstier etableres for at sikre tryk færdsel for cyklister, hvor der er så få og så intuitive krydsninger som muligt.



### Beplantning

Den nye plads bindes sammen med resten af kvarterets veje ved etablering af grønne arealer og opholdsrum. Disse understøtter ligeledes inddeling af trafikflows i og omkring pladsen.

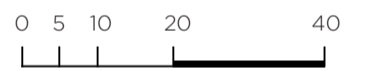


### Byliv, aktiviteter, ophold

Indsnævring af vejen giver plads til aktiviteter, ophold og byliv på pladsens store og små lommer.



Vision  
Plan





## 02 Vermundsgade Nord

Vermundsgade Nord refererer til strækningen mellem Haraldsgade og Rovsingsgade. Området har, som mange andre steder i kvarteret, en arkitektonisk broget karakter. Særligt markante byggerier er Den Grønne Trekants almene boligbyggeri fra 1980'erne på den sydvestlige side og de gamle industribygninger fra 1930'erne og 1940'erne på den nordøstlige side.

Vermundsgades nuværende udtryk er domineret af biler og hårde belægninger. Vejen er tosporet med parkering i begge sider, men uden cykelstier. Der er ingen beplantning på selve vejarealet, men enkelte grønne indslag optræder langs strækningen. Ved Krakas Plads tilføjer træer en vis grøn karakter i den ene ende, og omtrent midt på strækningen er der en markant beplantning af lindetræer på Den Grønne Trekants areal. Denne beplantning vil dog forsvinde som led i den kommende forandringsplan for området, hvor der skal fortættes med bl.a. private boliger.

Vermundsgades trafik- og byrumsudformning kan optimeres ved at reducere parkeringsarealet, hvilket frigør plads til cykelstier, vejbeplantning samt forbedrede kantzoner, der er tilpasset kontekst.

Ved erhvervsbyggeriet skabes bedre plads til cykelparkering, mens boligerne får en grøn kantzone, der både skaber en behagelig afstand til fortovet og forbedrer den overordnede byoplevelse.

Gaden betjener en del biltrafik bl.a. til og fra blivende erhvervsvirksomheder samt en busrute. I fremtiden bliver den også en vigtig cykelforbindelse og der etableres derfor cykelstier i begge sider, så alle trafikantgrupper kan afvikles sikkert og effektivt. Der vil så vidt muligt blive fastholdt længdeparkering i gaden, men antallet af pladser vil blive reduceret.

Som en del af de langsigtede visioner for området er der desuden udarbejdet en foranalyse af en stiforbindelse, der vil forbinde Haraldsgadekvarteret med Bispebjerg via Vingelodden, krydse jernbanen og fortsætte ind i Lersø Parken. Denne stiforbindelse er en del af Københavns Kommunes Kommuneplan 2024 og de lokale visioner fra både Kvarterplanen for Områdefornyelsen ved Skjolds Plads og Kvarterplanen for Områdefornyelsen Bispebjerg Bakke. Forbindelsen vil ikke kun forbedre tilgængeligheden til Lersø Parken og andre rekreative arealer for Haraldsgadekvarteret, men også skabe en bedre bymæssig sammenhæng på tværs af bydelene Nørrebro, Bispebjerg, Østerbro og Tingbjerg, hvilket vil gøre området mere sammenhængende og tilgængeligt for alle.

### Kompasset i brug – fra strategi til handling



#### Bynatur og biodiversitet

Ny vejbeplantning skaber mere bynatur og mere biodiversitet.



#### Ro og rekreation

Beplantning forbedrer rammerne for det lille ophold i gaden.



#### Klimatilpasning

Mere beplantning øger forsinkelse af regnvand og sænker urban heat island-effekten



#### Nye forbindelser

Ny forbindelse gennem Den Grønne Trekant og ny mulig forbindelse over Vingelodden øger Vermundsgade nords sammenhæng med den øvrige by.



#### Grøn mobilitet

Nye cykelstier i begge sider af veje gør det mere attraktivt at cykle.



#### Kantzoner

Der skabes plads til kantzone langs med boligerne samt inventarzone på fortovet langs med erhverv.



#### Kulturarv

Der værnes om Vermundgade nords historiske industribygninger med en mere attraktiv gadeudformning.



#### Universelt design og tilgængelighed

Nye cykelstier og mulighed for cykelparkering gør området mere let tilgængeligt.

### Biofaktor

Gadens biofaktor forøges markant fra de nuværende 0,24. Med afsæt i den foreslåede udformning af gaden estimeres biofaktoren til at være 0.73 efter 15 år.



### Parkering

De 105 parkeringspladser - heriblandt biler, der holder på fortovet - reduceres i dette forslag til det halve, da al parkering etableres som længdeparkering ved siden af nye cykelstier.

# 02 Vermundsgade Nord

## Fredeliggørelse og aktivering

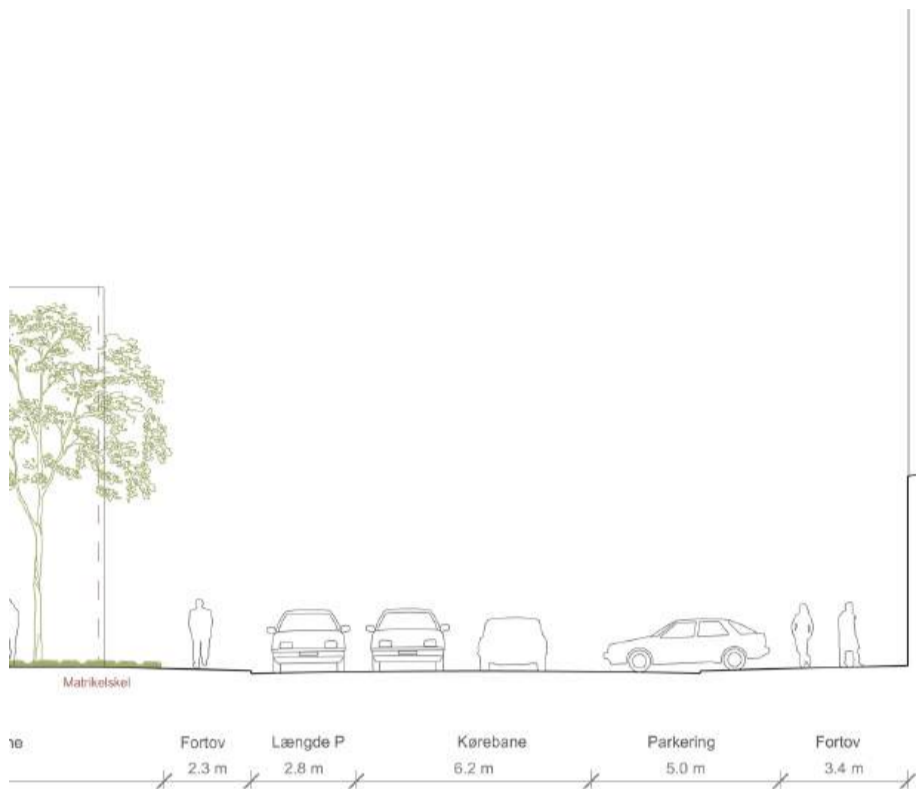
I dag er store dele af Vermundsgades areal afsat til parkering. På den ene side findes der kantstensparkering i en unødigt bred zone på 2,8 meter, mens parkeringen på den modsatte side foregår vinkelret på fortovet og dermed optager 5 meter af vejens tværsnit. Den vinkelrette parkering skaber en utryk situation for cyklister, da udbakkende biler kan komme tæt på de cyklende. Desuden giver det et rodet og midlertidigt udtryk, at båsene er opstribet henover fortovet.

I den foreslåede omdisponering etableres parkeringszoner til kantstensparkering i hver side af vejen. Hermed anvendes kun 2 meter i hver side af vejen til parkering, hvilket er en passende bredde for kantstensparkering. Parkeringszonerne indrettes med en vekselvirkning mellem grønne plantebede og parkering. Beplantningen vil bestå af træer af forskellige arter, som suppleres med frodig bundbeplantning, der sikrer en høj artsdiversitet.

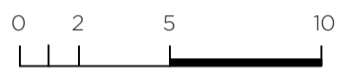
Omdisponeringen af parkeringen frigør plads til at anlægge cykelstier på begge sider af vejen, mellem parkeringszonen og fortovet. Der vil også være plads til en grøn kantzone langs boligerne, hvilket skaber en behagelig afstand til de gående. Ved de historiske industribygninger langs erhvervsstrækningen er fortovet bredere, og der afsættes ekstra plads til en zone med cykelparkering og plantebede mellem cykelsti og fortov.

Som en del af forandringsplanen for Den Grønne Trekant vil der blive fortættet med nyt byggeri, men der skabes også nye byrum og forbindelser til området. En af disse forbindelser ligger cirka midt på Vermundsgade Nord. Indretningen af vejen tager højde for dette ved at skabe en åben passage, hvor der hverken er beplantning eller parkering. Dette vil gøre det lettere og mere indbydende at krydse vejen og bevæge sig ind i Den Grønne Trekant, hvor man kan opleve områdets nye rekreative tilbud.

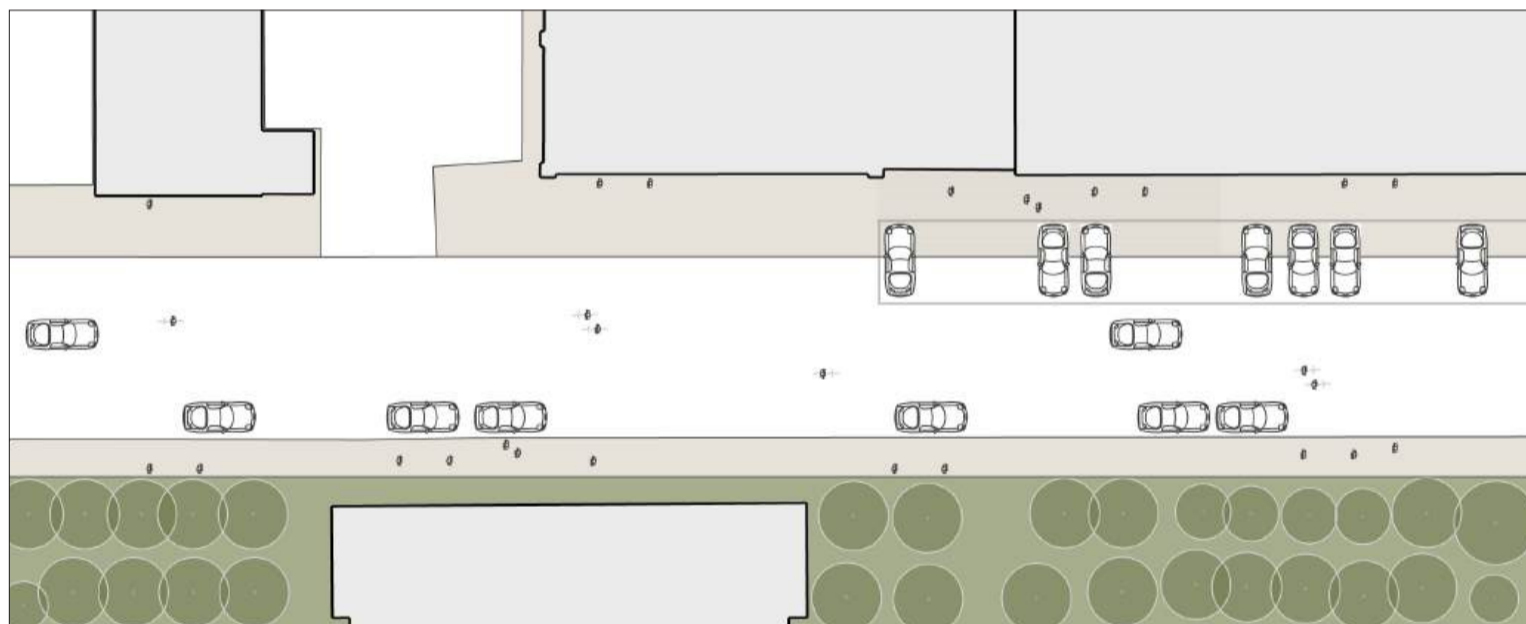




**Eksisterende forhold**  
Tværsnit



**Vision**  
Tværsnit



**Eksisterende forhold**  
Plan



- Bred vej
- Parkering fremstår dominerende
- Ingen cykelsti
- Ingen vejbeplantning (men dog stedvis beplantning på tilstødende arealer i vest)



**Vision**  
Plan



- Nyt beplantningsbånd med gadedræer i frodig bundbeplantning
- Høj artsdiversitet
- Parkering mellem plantebede
- Cykelstier langs vej
- Plads til grøn kantzone ved boliger
- Bredt fortov ved erhverv med plads til cykelparkering mellem plantebede





Visualisering - Visionen for Vermundsgade Nord  
Materialevalg er vejledende og vil blive bearbejdet i projektets næste fase.



EA 34 965

EG 23 723

# 03 Vermundsgade Syd

Vermundsgade Syd refererer til strækningen mellem Haraldsgade og Sifs Plads. Området adskiller sig markant fra den nordlige del, både i sin bebyggelse og sin vejprofil.

På den ene side ligger Vibekevangs små, farverige rækkehuse, mens den anden side præges af Trekantsgrundens brogede samling af lavt industribyggeri og erhverv. Modsat den nordlige del har denne strækning gadetræer på begge sider, men afstanden mellem dem er stor, så gaden opleves ikke som særlig grøn.

Biler dominerer gadebilledet med parkering langs begge sider - en blanding af skråparkering, vinkelret parkering og kantstensparkering. Flere steder på strækket er parkeringen opstribet ind over fortovet, hvilket gør det næsten umuligt at passere for fodgængere.

Området rummer et stort potentiale for en mere ensartet og tydelig trafikstruktur med bedre forhold for cyklister og fodgængere samt en grønnere og mere indbydende gade. En ny udformning kan fremhæve og understøtte Vibekevangs særlige karakter og skabe en mere imødekommende overgang til resten af byen.

## Kompasset i brug - fra strategi til handling



### Bynatur og biodiversitet

Grønne kantzoner, flere åbne bede og indplantning af flere træer af andre arter skaber mere biodiversitet.



### Ro og rekreation

Beplantning understøtter et roligt miljø  
Kantzoner understøtter roligt ophold



### Klimatilpasning

Mere beplantning øger forsinkelse af regnvand og sænker urban heat island effect



### Tryghed

Tydeligt beplantning/parkeringsbånd skaber bedre trafiksikkerhed.



### Grøn mobilitet

Vermundsgade syd ændres til cykelgade til fordel for de bløde trafikanter



### Kantzoner



### Byliv og byrum i balance

Vermundsgade syds karakter som rolig boliggade understøttes med en grønnere udformning.



### Kulturarv

Der værnes om Vibekevangs særlige karakter med en mere attraktiv gadeudformning.

## Biofaktor

Gadens biofaktor forøges markant fra de nuværende 0,33. Med afsæt i den foreslåede udformning af gaden estimeres biofaktoren til at være 0.74 efter 15 år.



## Parkering

De 104 parkeringspladser - heriblandt biler, der holder på fortovet - reduceres i dette forslag til det halve, da al parkering etableres som længdeparkering langs med gaden.

# 03 Vermundsgade Syd

## En grøn og tryk cykelgade med lokal identitet

I dag fremstår parkeringen som et dominerende og rodet element i Vermundsgade Syd. Den nuværende blanding af parallel-, skrå- og vinkelret parkering skaber utrygge forhold for cyklister og gør det svært at aflæse gaderummets funktioner. For at skabe en mere enkel, tryk og overskuelig trafikstruktur foreslås det at samle parkeringen i gennemgående bånd med parallelparkering. Disse veksler med plantebede og træer, hvilket skaber en mere harmonisk og grøn rytme i gadebilledet.

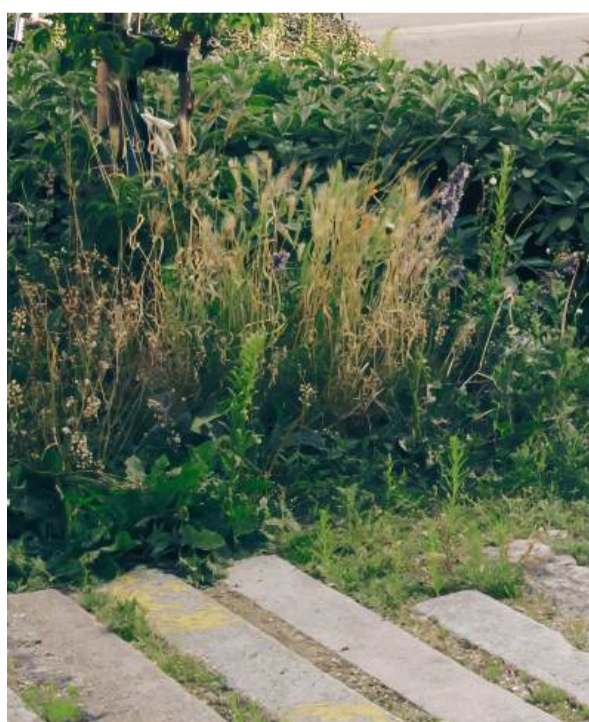
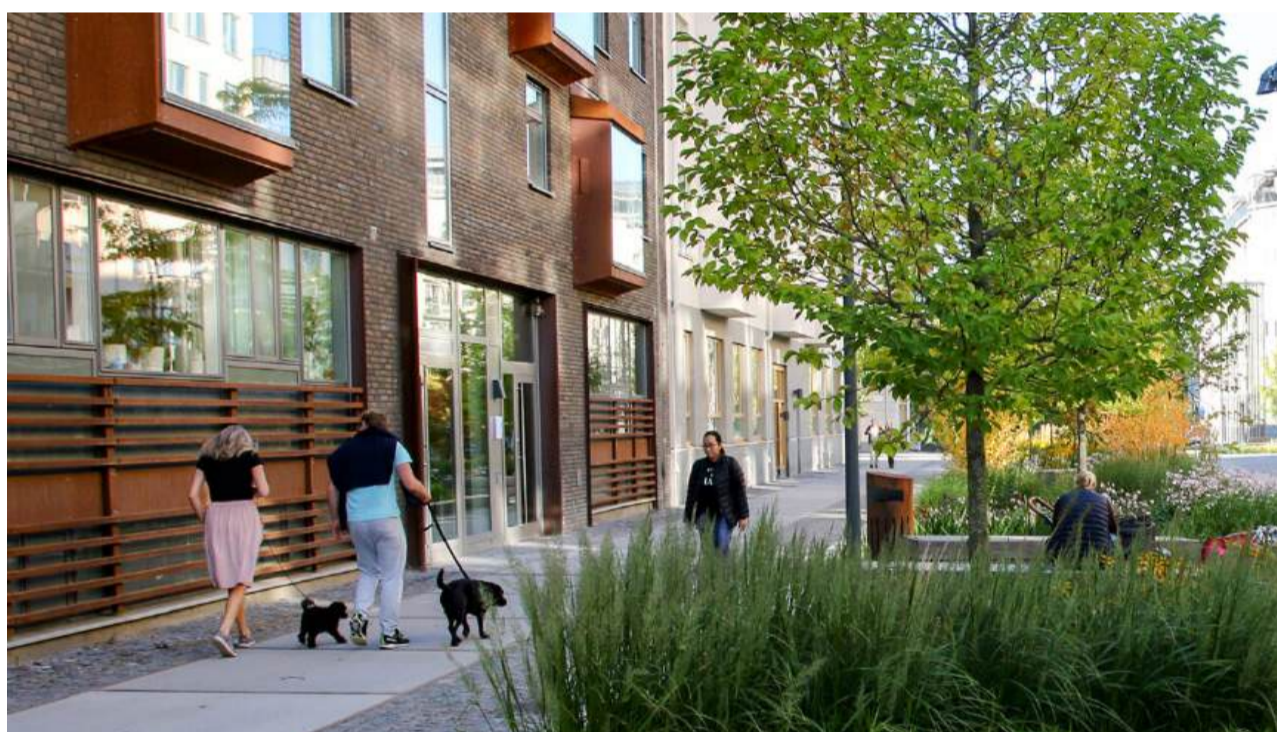
Da gaden er forholdsvis smal, er der ikke plads til separate cykelstier. I stedet foreslås Vermundsgade Syd indrettet som cykelgade, hvor cyklister har fortrinsret, og bilister må indrette sig efter den bløde trafik. Kørsel er fortsat tilladt for biler, men gaden designes, så det bliver tydeligt, at cyklister er de primære trafikanter – ligesom fodgængere i en gågade. For at skabe tryk gøres parkeringsarealerne lidt bredere end normalt, så risikoen for uheld ved bildøre mindskes.

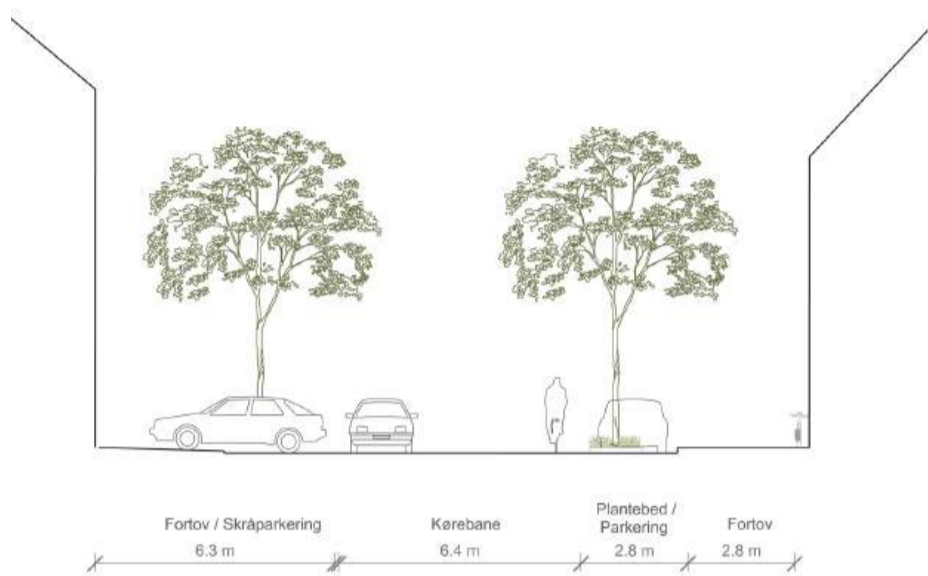
Den nye udformning giver samtidig mulighed for at etablere en grønnere og mere frodig gadeprofil. Eksisterende plantebede udvides, og der tilføjes nye med høj artsdiversitet, der skaber et mere sanseligt og varieret udtryk på tværs af årstiderne. Nye træer og beplantning vil indramme gaden og give den en mere indbydende og rekreativ karakter.

Langs Vibekevangs rækkehuse foreslås en særlig grøn kantzone, der både respekterer beboernes privathed og understøtter gadens intime og landsbylignende stemning. Denne kantzone kan bestå af blomstrende bede, krukke, slyngplanter og små træer – elementer der både fungerer som en visuel forlængelse af forhaverne og som et grønt, levende mødested mellem beboere og forbi passerende. Bænke og opholdspladser indbyder til pause og uformelle møder i de grønne rum på den modsatte side af fortovet.

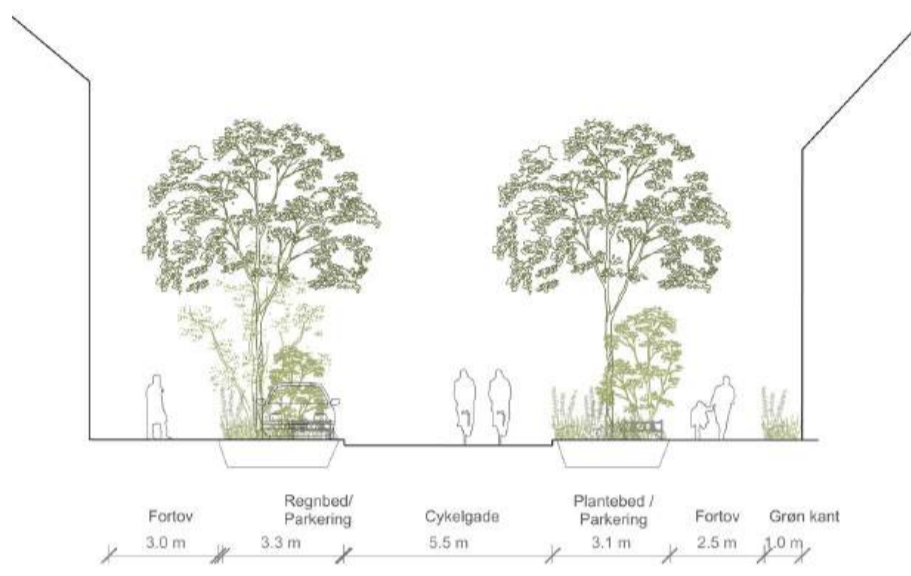
I modsætning til den mere trafikerede nordlige del af Vermundsgade, ligger denne strækning i et roligere boligmiljø, hvor der ikke kører bus i rute, og trafikmængden generelt er lavere. Det gør det muligt at prioritere ophold og cyklisme uden at kompromittere tilgængelighed. Parkering opretholdes i form af længdeparkering i spredte lommer mellem træerne, hvilket både bevarer nødvendige funktioner og bidrager til et grønt og roligt gadeforløb.

Med denne transformation bliver Vermundsgade Syd et eksempel på, hvordan trafikale løsninger, grøn struktur og lokal identitet kan gå hånd i hånd og styrke kvarterets særlige karakter.

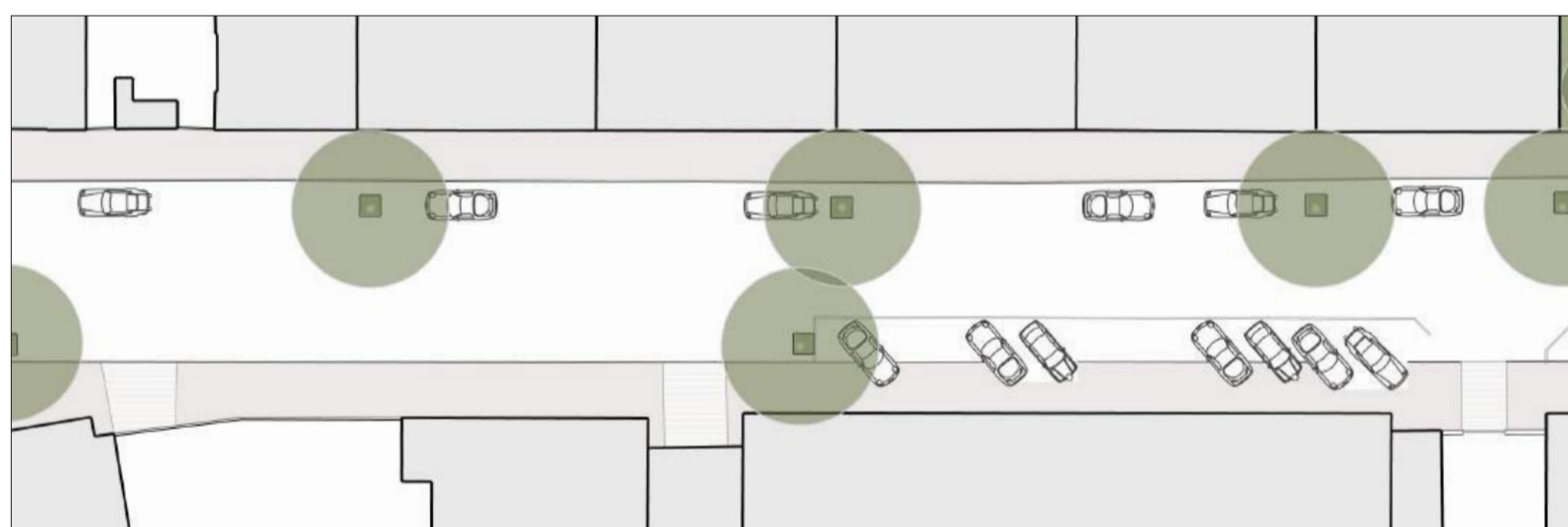




**Eksisterende forhold**  
Tværsnit



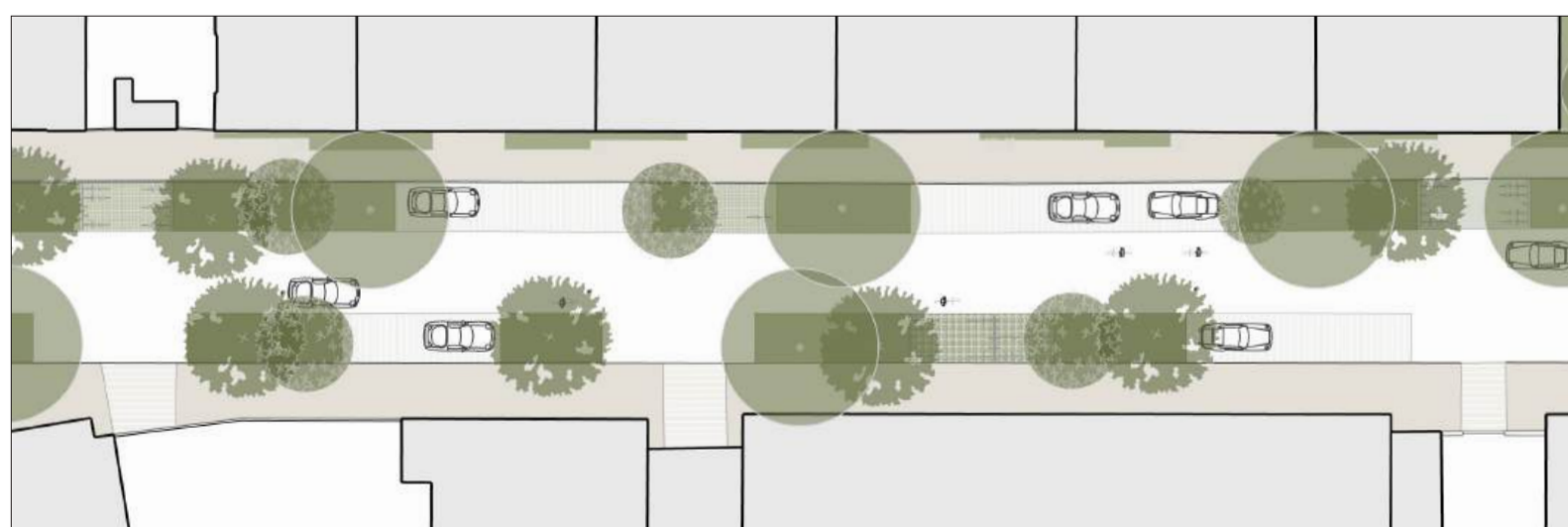
**Vision**  
Tværsnit



**Eksisterende forhold**  
Plan 1:500



- Blandede parkeringsformer
- Parkering fremstår dominerende
- Få træer i den ene side
- Lille grønt areal under hvert træ
- Lav artsdiversitet
- Ingen kantzone



**Vision**  
Plan 1:500



- Parallel parkering i gennemgående 'bånd'
- Flere træer
- Udvidelse af og flere plantebede
- Høj artsdiversitet
- Plads til grøn kantzone ved rækkehusene





Visualisering - Visionen for Vermundsgade Syd  
Materialevalg er vejledende og vil blive bearbejdet i projektets næste fase.



# 04 Rovsingsgade

Rovsingsgade er en bred og trafikeret færdselsåre i København, der primært fungerer som en gennemkørselsvej for biler. Gaden er præget af store vejbanearealer med flere spor i begge retninger, hvilket giver den et industrielt og funktionelt udtryk.

Cyklister har egne cykelstier, men trafikmængden og vejens udformning gør den mindre indbydende for bløde trafikanter. Langs gaden findes en blanding af erhvervsbygninger, autoværksteder og boligbyggerier, hvilket skaber en vis fragmentering i gadens udtryk. Der er begrænset beplantning, og byrumskvaliteten er lav, hvilket understreger gadens primære funktion som trafikforbindelse frem for opholdssted.

På grund af gadens bredde er der et stort potentiale for at gentænke dens udformning. En omdisponering kan give gaden et grønnere udtryk og skabe bedre forhold for bløde trafikanter, herunder forbedrede krydsningsmuligheder og mere trygge opholdszoner. Denne transformation understøtter den forestående udvikling af Vingelodden, der er på vej til at ændre sig fra et erhvervsområde med primært bilforhandlere til et blandet bykvarter med boliger og byliv.

En mere sammenhængende og inviterende Rovsingsgade kan dermed fungere som en central forbindelse, der binder bydelene bedre sammen og skaber en mere levende og attraktiv bystruktur.

## Kompasset i brug – fra strategi til handling



### Bynatur og biodiversitet

Introduktion af nyt grønt bånd i midten af vejen. Større artsdiversitet i beplantningen.



### Klimatilpasning

Mere beplantning øger forsinkelse af regnvand og sænker urban heat island effect



### Nye forbindelser

Nemmere krydsning af Rovsingsgade. Desuden forbedrede forbindelser ind i Den Grønne Trekant.



### Tryghed

Nye krydsningsmuligheder øger trafikikkerheden. Nye forbindelser ved Den Grønne Trekant øger generel tryghed.



### Grøn mobilitet

Nye krydsningsmuligheder og 'helle' midt på vejen gør det mere attraktivt at færdes til fods i området.



### Stedsidentitet

Nyt liv til et nedslidt område gennem en kombination af vejprojekt, renovering (Den Grønne Trekant) og ny byudvikling (Vingelodden)



### Byliv og byrum i balance

Vermundsgade Syds karakter som rolig boliggade understøttes med en grønnere udformning.



### Universelt design og tilgængelighed

Fortætning af byområdet ved nybyg (Vingelodden), renovation og udbygning af ekst. boligområde (Den Grønne Trekant) med forskellige boligtyper, erhverv og rekreative tilbud.

## Biofaktor

Gadens biofaktor forøges markant fra de nuværende 0.57. Med afsæt i den foreslåede udformning af gaden estimeres biofaktoren til at være 0.94 efter 15 år.



## Parkering

Parkeringspladserne på Rovsingsgade bruges i dag primært af den erhverv der er placeret på Vingelodden. Da dette område vil omdannes i fremtiden og parkeringen løses på egen matrikel fjernes alle parkeringspladser langs med vejen i dette ideoplæg.

# 04 Rovsingsgade

## Fredeliggørelse og aktivering

Rovsingsgade fremstår i dag som en bred og trafikorienteret færdselsåre, domineret af asfalt, kørebaner og parkerede biler. Den hårde og monotone udformning understøttes af begrænset beplantning og lav artsdiversitet. Særligt i den nordlige del af strækningen mangler der fortove, hvilket gør det svært og utrygt for fodgængere at færdes langs vejen.

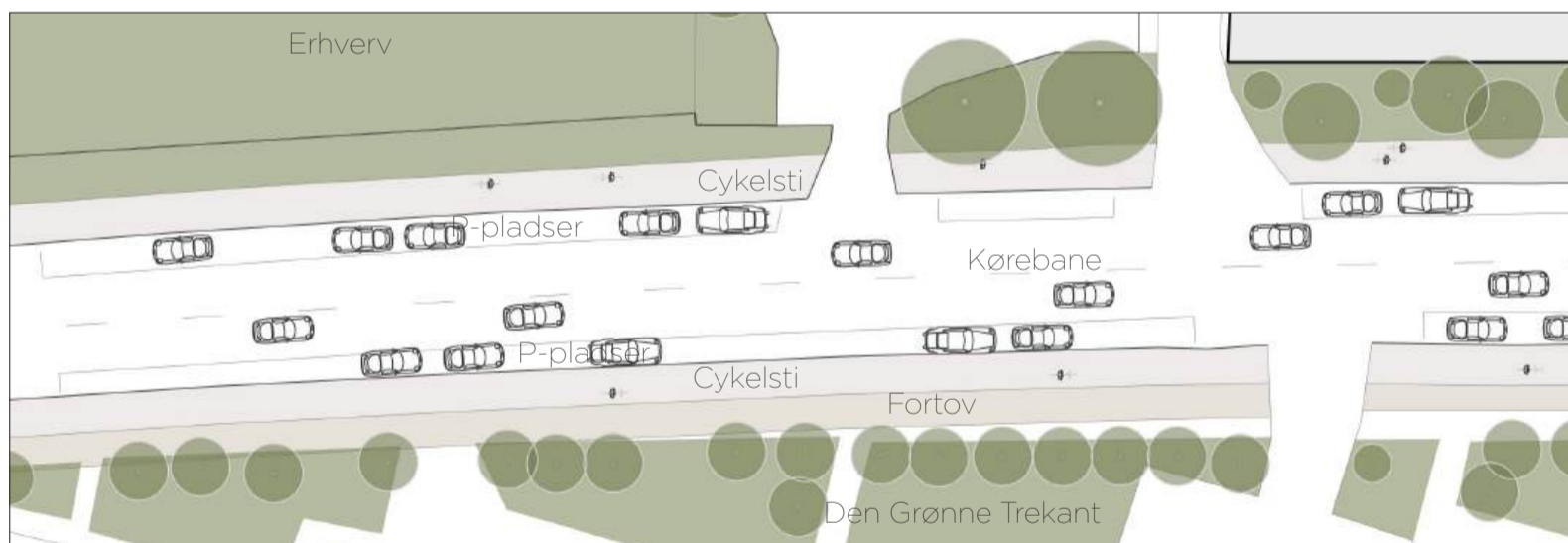
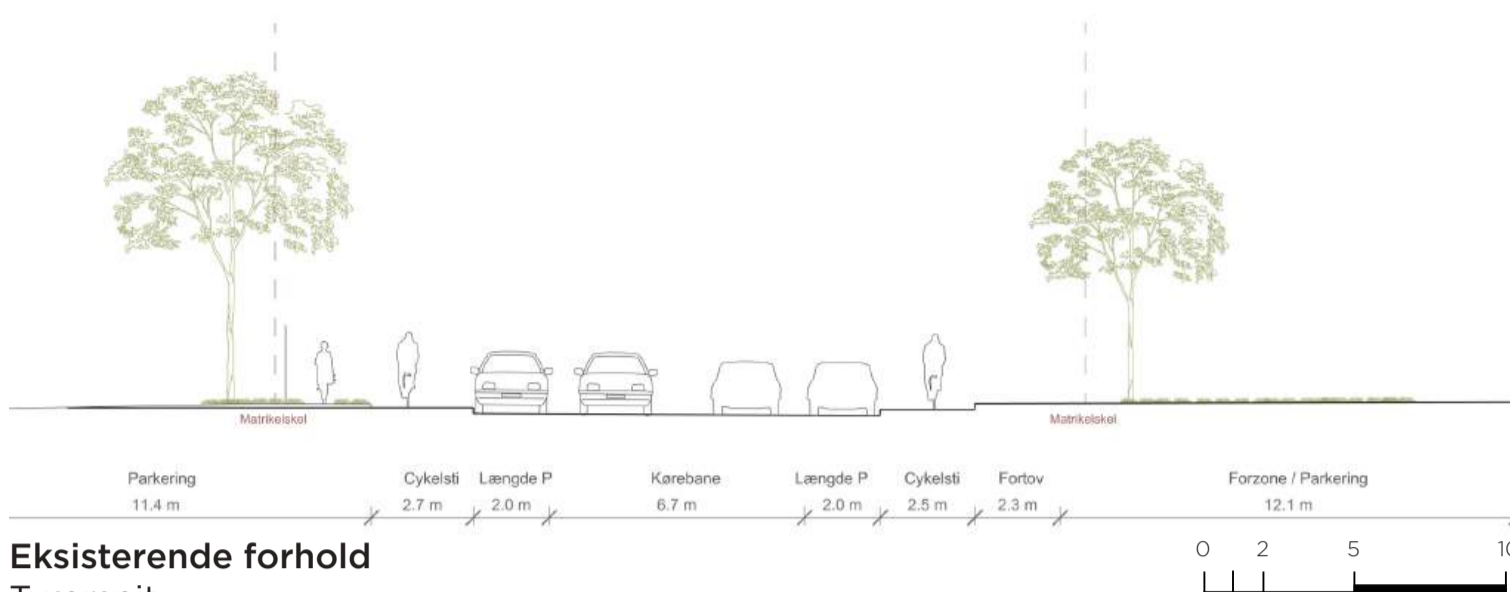
For at skabe en mere balanceret og indbydende gade foreslås det at indføre en bred, grøn midterrabat med træer og varieret beplantning. Det vil ikke alene forskønne gaden og styrke biodiversiteten, men også bidrage til et roligere trafikmiljø. Cykelstierne fastholdes, mens den eksisterende parkering, der i dag bruges af erhvervsfunktionerne på Vingelodden, fjernes for at frigøre plads til forbedrede forhold for fodgængere og grønne elementer.

Som en del af omdannelsen anlægges nye fortove på begge sider af gaden samt tydelige og sikre krydsningspunkter. I dag er det vanskeligt og utrygt at krydse Rovsingsgade, men med mulighed for at krydse i to tempi via midterrabatten, bliver det markant nemmere og tryggere for fodgængere. Det reducerer gadens barriereeffekt væsentligt og styrker forbindelserne mellem Vingelodden og resten af Haraldsgadekvarteret.

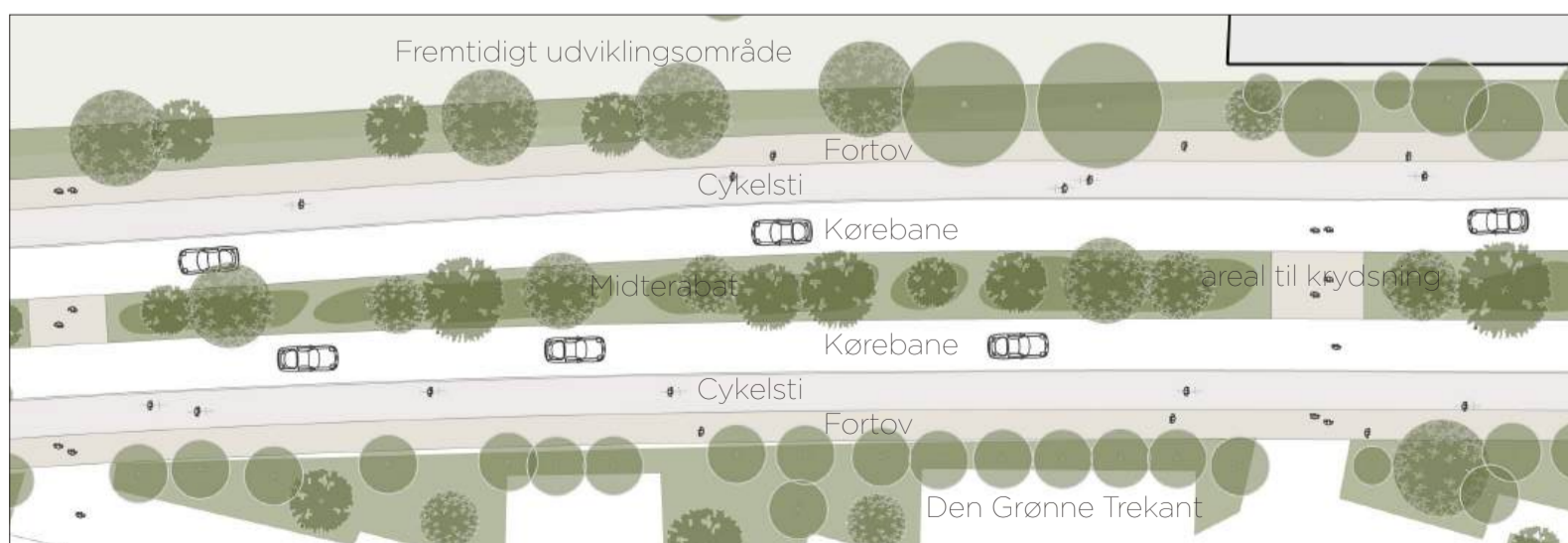
Trafikalt bevares gaden som en vigtig gennemfartsvej, men med en ny rumlig og grøn karakter, der understøtter områdets generelle udvikling. Med nye byfunktioner i forbindelse med udviklingen af Vingelodden og øget åbenhed mod syd i omdannelsen af Den Grønne Trekant, vokser behovet for bedre forbindelser og tilgængelighed langs hele strækningen. Parkering flyttes i højere grad til de tilstødende byområder, så Rovsingsgade kan udvikle sig til en tryk og attraktiv forbindelse med fokus på bæredygtig mobilitet og et grønt byrum.



Kilde: mariannelevinsen.dk



- Kørebane og parkering giver meget bredt asfalteret område uden grønt
- Parkering fremstår dominerende
- Lav artsdiversitet
- Intet fortov i nordlig del



- Bred grøn midterrabat
- Flere træer
- Høj artsdiversitet
- Parkering reduceres
- Nye krydsningsfelter gør det nemmere at krydse
- Fortov i begge sider





Visualisering - Visionen for Rovsingsgade  
Materialevalg er vejledende og vil blive bearbejdet i projektets næste fase



Søg puljen til  
biodiversitet

# 05 Aldersrogade

Dette afsnit omhandler Aldersrogade mellem Haraldsgade og Lersø Parkallé. Denne del af Aldersrogade fungerer primært som en trafikeret byvej, der forbinder de omkringliggende områder med større trafikårer. Gaden er præget af en relativt bred vejbane og parkering på begge sider, hvilket giver et hårdt gadebillede med begrænset plads til bløde trafikanter. Trafikken er moderat, men vejen er ikke særlig indbydende for fodgængere, da der er få grønne områder. Der er ikke cykelsti.

Omkring strækningen ligger Vibekevang, et kvarter af ældre byggeforeningsrækkehuse, hvilket giver gaden en blanding af æstetiske og historiske kvaliteter. Beplantningen er sparsom, hvilket gør, at gaden fremstår mindre grøn og mere funktionel.

Der er dog et stort potentiale for at tilføje grønnere udtryk og forbedre byrummet. Ved at integrere flere træer og plantebede kan gaden blive mere indbydende for både fodgængere og cyklister. En forbedret beplantning og grønne elementer vil ikke blot styrke den visuelle oplevelse, men også forbedre biodiversiteten og skabe et mere behageligt miljø for beboerne og forbipasserende. Grønne forbindelser langs gaden kan være med til at binde Vibekevang tættere sammen med den øvrige by, samtidig med at de skaber et mere funktionelt og attraktivt byrum.

## Kompasset i brug – fra strategi til handling



### Bynatur og biodiversitet

Grønne kantzoner, flere åbne bede og indplantning af flere træer af andre arter skaber mere biodiversitet.



### Ro og rekreation

Beplantning understøtter et roligt miljø  
Kantzoner understøtter roligt ophold



### Klimatilpasning

Mere beplantning øger forsinkelse af regnvand og sænker urban heat island-effekten.



### Tryghed

Tydeligt beplantning/parkeringsbånd skaber bedre trafiksikkerhed.



### Grøn mobilitet

Aldersrogade ændres til cykelgade med længeparkering til fordel for de bløde trafikanter.



### Byliv og byrum i balance

Vermundsgade Syds karakter som rolig boliggade understøttes med en grønnere udformning.



### Kulturarv

Der værnes om Vibekevangs særlige karakter med en mere attraktiv gadeudformning.



### Universelt design og tilgængelighed

Små muligheder for ophold understøtter en bydel, der er livlig og tilgængelig for alle.

## Biofaktor

Gadens biofaktor er i dag 0, idet hele arealet er befæstet. Med afsæt i den foreslåede udformning af gaden estimeres biofaktoren til at være 0.5 efter 15 år.



## Parkering

De 26 parkeringspladser - heriblandt skråparkering - reduceres i dette forslag til 14, da al parkering etableres som længdeparkering med henblik på sikker færdsel og forbedring af fodgængerforbindelserne.

# 05 Aldersrogade

## Fredeliggørelse og aktivering

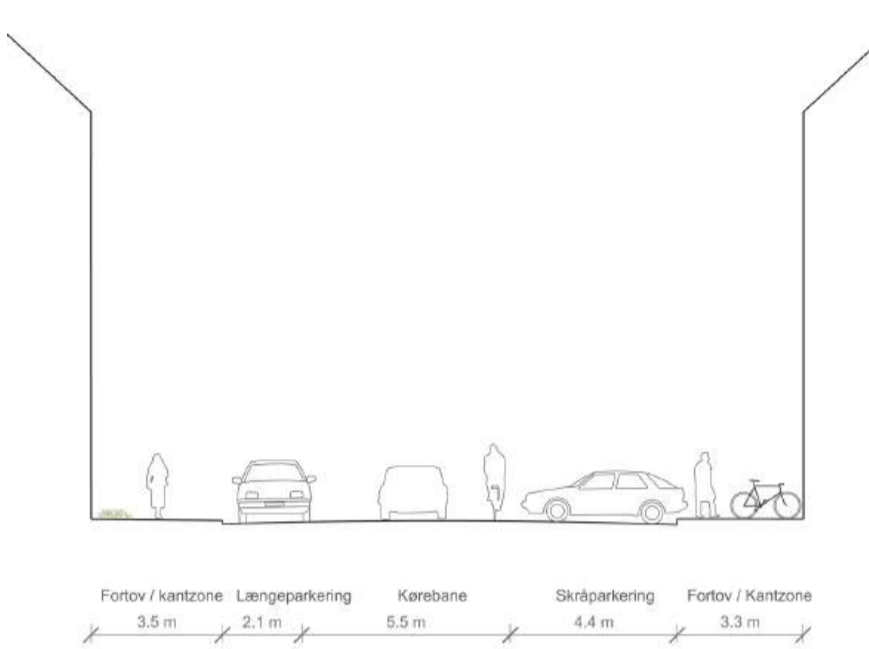
Aldersrogade er i dag præget af uensartede parkeringsløsninger med både parallel-, skrå- og vinkelret parkering. Denne blanding skaber utryghed for cyklister og forvirring i trafikbilledet, hvilket gør gaden vanskelig at aflæse og mindre indbydende som færdselsrum.

For at skabe en mere overskuelig og tryk trafikstruktur foreslås det at ensrette parkeringsløsningen til parallelparkering, struktureret i et gennemgående bånd langs gaden. Her veksler parkering med grønne plantebede, som bidrager til et mere sammenhængende og indbydende udtryk. Da gaden er relativt smal, er der ikke plads til separate cykelstier. I stedet udformes Aldersrogade som cykelgade, hvor cyklister har fortrinsret, og biltrafik må indrette sig herefter. Bilparkeringen gøres bredere for at reducere risikoen for døryllykker, og der køres med lav hastighed og kun ved lokalt ærinde.

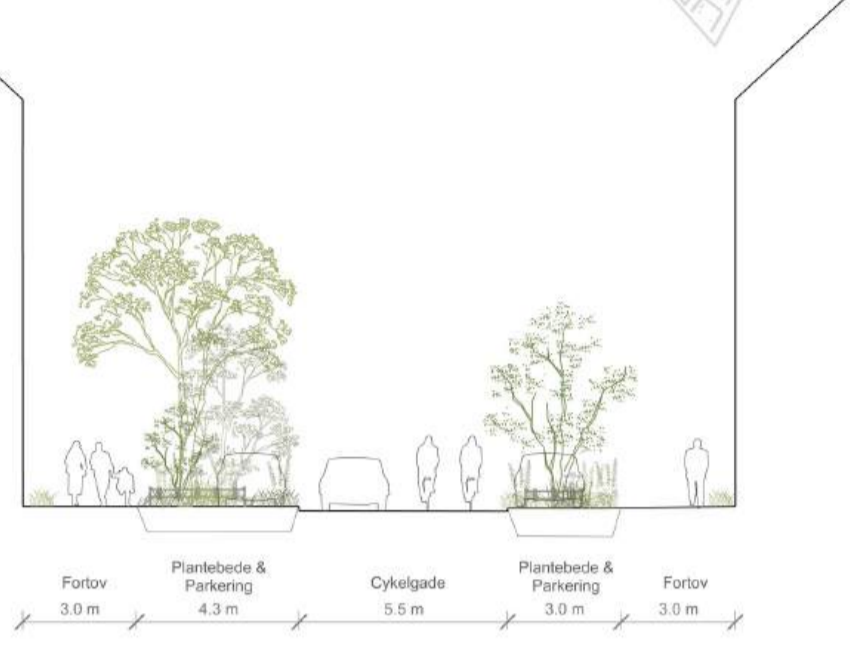
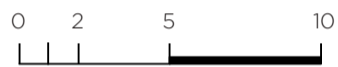
Gaden får desuden en grønnere profil med nye plantebede, hvor træer, buske og stauder med høj artsdiversitet skaber et frodigt og varieret udtryk. Dette styrker både biodiversiteten og byrummets æstetik og bidrager til en grønnere forbindelse gennem kvarteret.

Som adgangsvej til Vibekevang og forbindelse for den gennemgående cykeltrafik får gaden en tydeligere identitet som rolig byvej. Med omlægningen af Lersø Parkallé reduceres gennemkørende biltrafik, hvilket fredeliggør Aldersrogade yderligere. Den nye udformning skaber en mere balanceret og tryk bygade med grønne kvaliteter og god plads til både cyklister, fodgængere og beboere – og styrker samtidig koblingen til Vibekevangs intime og grønne karakter.

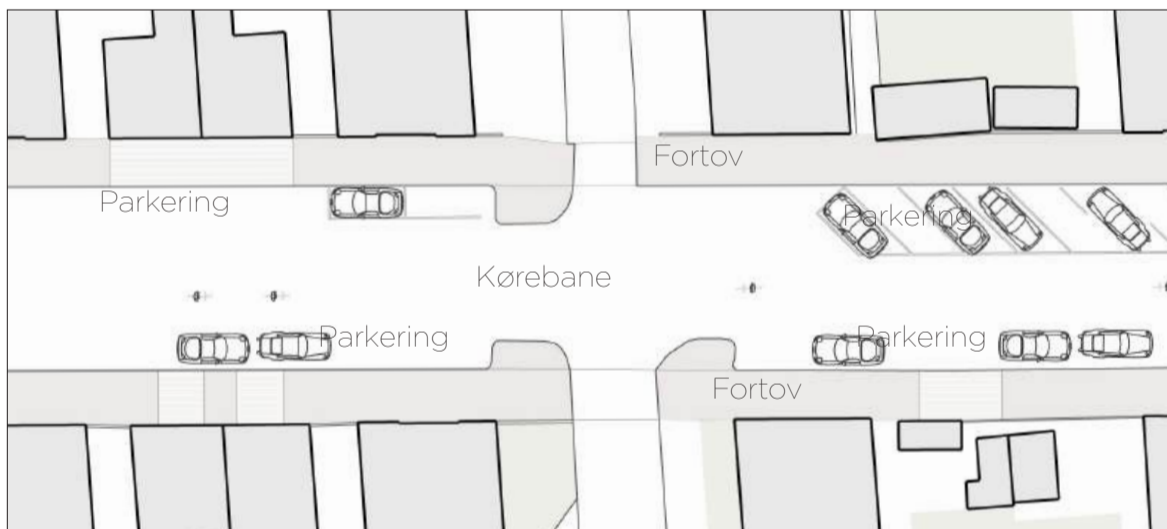
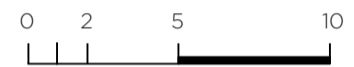




**Eksisterende forhold**  
Tværsnit



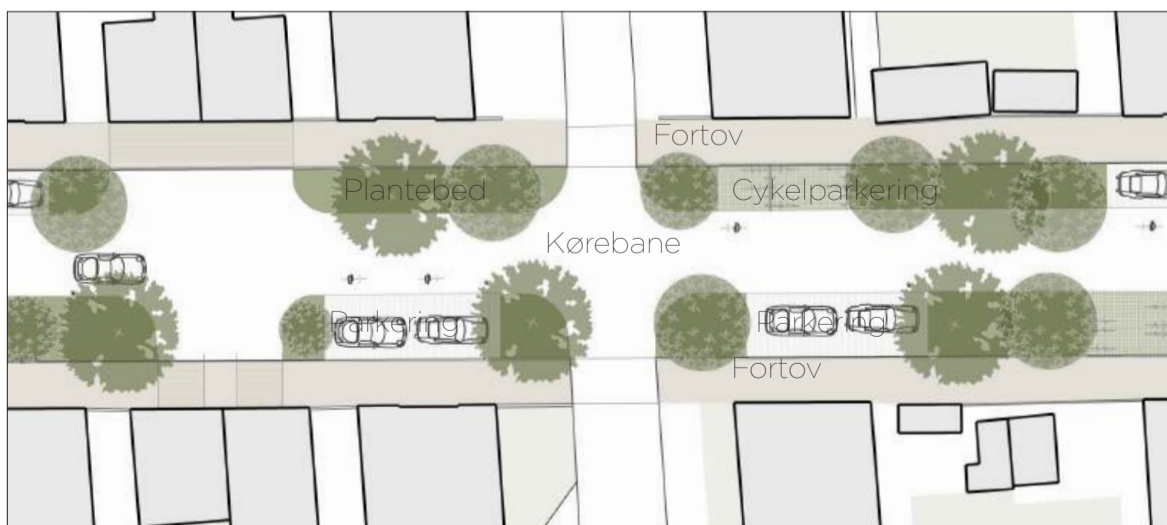
**Vision**  
Tværsnit



**Eksisterende forhold**  
Plan



- Blandede parkeringsformer
- Parkering fremstår dominerende
- Ingen beplantning



**Vision**  
Plan



- Parallel parkering i gennemgående 'bånd'
- Flere træer
- Store plantebede
- Høj artsdiversitet





Visualisering - Visionen for Aldersrogade  
Materialevalg er vejledende og vil blive bearbejdet i projektets næste fase.



DY 80 422



Til salg  
1000 kr  
1000 kr

# 06 Lersø Parkallé

Lersø Parkallé markerer visuelt grænsen mellem Nørrebro og Østerbro og strækker sig som et grønt bælte med store allétræer og grønne områder langs vejen. Oprindeligt var alléen tænkt som en forbindelse mellem Fælledparken og Utterslev Mose. Vejen, der løber fra Jagtvej til Tuborgvej og strækker sig over 2,5 km, blev anlagt i flere etaper. Den første del, fra Jagtvej til Haraldsgade, blev etableret i 1890, hvorefter den blev forlænget til jernbanen ved Røvsingsgade. Senere blev den nordlige del udbygget frem til Tuborgvej. I 1951 blev de to vejstrækninger forbundet via en tunnel, og vejen fik sit nuværende navn, opkaldt efter den tidligere Lersø, der i 1800-tallet strakte sig mellem Nørrebrogade og Lyngbyvej.

Lersø Parkallé har karakter af et åbent park- og alléstrøg og var oprindeligt tiltænkt som en af de større indfaldsveje til København. I dag fremstår den dog som en overdimensioneret vej med uudnyttet potentiale.

## Fremtidens Lersø Parkallé

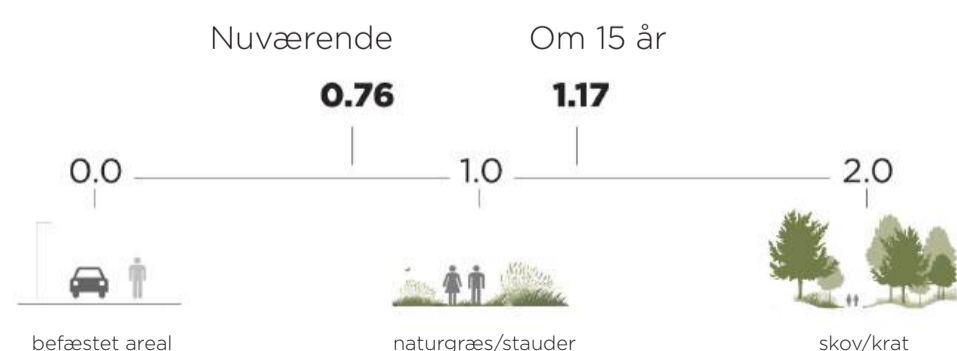
Lersø Parkallé rummer et stort potentiale for at blive omdannet til et grønt byrum med rekreative mødesteder af høj kvalitet for beboerne i Haraldsgadekvarteret. Udviklingen vil tage afsæt i det nære hverdagsliv med særligt fokus på børn, familieliv og leg samt muligheden for at styrke fællesskabet mellem naboer og skabe møder på tværs af generationer.

Forbedrede trafikforhold vil gøre det tryggere at færdes for cyklister og fodgængere, samtidig med at der frigøres plads til ophold og rekreative aktiviteter. Derudover vil tydelige kantzoner skabe en bedre sammenhæng mellem det private og det offentlige rum og bidrage til en mere harmonisk overgang mellem bygningerne og det grønne strøg.

Udviklingen af Lersø Parkallé vil ske med fokus på biodiversitet og naturens værdi i bymiljøet. Løsningerne vil understøtte både naturens herlighedsværdi – ved at skabe fællesskaber, læringsmuligheder og sanselige oplevelser – og dens nytteværdi, blandt andet gennem forbedret luftkvalitet og støjreduktion. Målet er at skabe et grønt og velfungerende byrum, hvor naturen spiller en aktiv rolle i hverdagen, og hvor alle beboere kan finde plads til både aktivitet og ophold.

## Biofaktor

Lersø Parkallés biofaktor er i dag 0,76. Den foreslåede omdannelse af Lersø Parkallé resulterer i en biofaktor på 1,17 om 15 år.



## Kompasset i brug - fra strategi til handling



### Bynatur og biodiversitet

Minimering af vej og øget beplantet areal samt diversitet i beplantning. Grøn korridor mellem Fælledparken og Lersøparken/Utterslev mose.



### Ro og rekreation

Der skabes mere plads til rekreation i grønne rammer, herunder spadsereture, leg, boldspil, og alm. ophold.



### Klimatilpasning

Mere beplantning øger forsinkelse af regnvand og sænker urban heat island effect



### Nye forbindelser

Bedre og tydeligere krydsninger af vejen for skolebørn.



### Tryghed

Højere trafiksikkerhed samt mere aktivering af de grønne strøg øger trygheden.



### Grøn mobilitet

Cykelsti i eget tracé i begge sider af vejen samt grønne byrum gør det tryggere og mere attraktivt at gå og cykle.



### Kantzoner

Der skabes plads til grønne kantzoner langs med Vibekevang.



### Byliv og byrum i balance

De nye grønne strøg tilbyde både aktive og rolige zoner.



### Kulturarv

Der værnes om Vibekevangs særlige karakter med grønne kantzoner og grøn parkering.



### Universel design og tilgængelighed

Bedre skolevejskrydsninger øger tilgængeligheden.



### Stærke fællesskaber og inkluderende by

Det er oplagt at inddrage lokale beboere og aktører i den konkrete placering og udformning af de rekreative tilbud langs forløbet.



### Mangfoldighed og variation

De rekreative tilbud favner bredt ift. brugere i forskellige aldre og med forskellige interesser.

## Ideoplæg

Dette kapitel er en opsummering af "Ideoplæg for Lersø Parkallé og Sifs Plads" som er en separat publikation, der gennemgår ideoplægget i dybden. Publikationen er udarbejdet af samme rådgiverteam parallelt med udarbejdelsen af Visionsplanen for Haraldsgadekvarteret

# 06 Lersø Parkallé

## Fredeliggørelse og aktivering

Lersø Parkallé tilpasses den nuværende trafikmængde og indsnævres til en to-sporet vej på hele strækningen (uden parkering ude ved kørebanen). Samtidig får vejen et blidere, slyngt forløb, der både indpasser sig bedre i det grønne landskab og har en naturligt hastighedsdæmpende effekt. Dette giver mulighed for at udvide og berige de grønne områder på begge sider af vejen, så de bliver mere levende med varieret beplantning og nye rekreative tilbud.

For fodgængere etableres en ny, bevæget gangsti, der snor sig gennem landskabet og skaber en mere sanselig oplevelse af området. Stien vil veksle mellem at følge vejen og bevæge sig dybere ind i de grønne omgivelser, så den understøtter både hverdagens transportbehov og muligheden for at tage en afstikkende, mere oplevelsesrig rute gennem området.

Cykelstien får et differentieret forløb, der tilpasses områdets terræn og omgivelser. Mellem tunnelen og Haraldsgade, hvor

terrænet skråner ned mod vejbanen, fastholdes cykelstien i sin nuværende placering langs vejen. På strækningen mellem Haraldsgade og Jagtvej vil stien have et mere varieret forløb, hvor den skiftevis løber langs vejen, tættere på bebyggelsen eller gennem de grønne områder. Dette skaber en mere dynamisk og behagelig cykelrute, der giver bedre samspil mellem trafik, bebyggelse og natur.

De rekreative tilbud placeres med forskellig intensitet og karakter, så de passer til konteksten. Nær skolen vil der være fokus på aktivitetsprægede tilbud, der inviterer til leg og bevægelse. I områderne nær boligerne vil aktiviteterne være mere afdæmpede og naturprægede. Samlet set vil den nye udformning af Lersø Parkallé binde kvarteret bedre sammen og styrke både natur, trafikflow og byliv.



### Aktiviteter: Lersø Parkallé Nord

Langs boligerne ved det terrasserende landskab placeres mere afdæmpede og naturprægede aktiviteter, der kan udnytte landskabet, som f.eks. klatreelementer eller bænke bygget ind i terræn.



Kilde: adept.dk

### Aktiviteter: Lersø Parkallé Øst / Ved skole

Langs med skole, ungdomsboliger, boliger og erhverv aktivitetsprægede tilbud som for eksempel boldbaner, udendørs fitness og legepladser/legeudstyr.



### Aktiviteter: Lersø Parkallé Vest

Langs med boligerne placeres mere afdæmpede og naturprægede aktiviteter som småt legeudstyr og bænke.



Røvsingsgade

Lersø Parkalle

Haraldsgade

Haraldsgade

Aldersrogade

Aldersrogade

Gyritegade

Biskop Krags Vænge

Gunhildsgade

Stadens Vænge

Vermundsgade

Lersø Parkalle

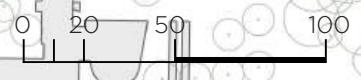
Sigurdsgade

Jagtvej

Rådmandsgade

Jagtvej

Situationsplan



# 06 Lersø Parkallé

## Fra trafikåre til grønt byrum

Lersø Parkallé er i dag indrettet med et bredt vejareal i midten, bestående af en midterrabat, to kørebaner samt kantstensparkering i begge sider. Denne vejprofil suppleres af store, grønne områder med spredte, fuldkronede løvtræer samt en lokalvej langs bebyggelserne på begge sider. Ved lokalvejen mod øst findes der en separat cykelsti, mens cyklister mod vest kører på samme areal som bilerne.

I den fremtidige vision for vejen reduceres vejarealet markant, så det centrale køreareal begrænses til to spor med en bredde på 6,5 meter tilsammen. Samtidig etableres nye cykelstier, der sikrer trygge og adskilte forbindelser i begge retninger. Disse stier får et differentieret forløb, hvor de skiftevis løber langs vejen, tættere på bebyggelsen eller gennem de grønne områder, afhængigt af terræn og omgivelser.

De eksisterende lokale veje opretholdes generelt, men ophæves dog foran Nørre Fælled Skole. Her skabes et nyt byrum med sport, leg og ophold for alle aldersgrupper. Krydsningerne over til skolen forbedres med bredere og mere

tydelige overgange, der sikrer høj trafiksikkerhed. De indrettes, så man maksimum skal krydse ét trafikspor ad gangen, dette betyder også, at vejforløbet på disse steder får en lille midterrabat.

Samlet set medfører de trafikale ændringer en væsentlig udvidelse af de grønne arealer. Alle eksisterende træer bevares, og der suppleres med ny beplantning af både træer og buske, hvilket øger variationen og styrker biodiversiteten. Landskabet veksler mellem åbne plænearealer til ophold og leg samt mere naturlige arealer med engkarakter, der understøtter et rigt plante- og dyreliv.

Lersø Parkallé transformeres dermed fra en gennemkørselsvej til en grøn korridor, hvor mobilitet, ophold og natur går op i en højere enhed.



### Eksisterende forhold

Snit



### Vision

Snit





Visualisering - Lersø Parkallé Øst

*Materialevalg er vejledende og vil blive bearbejdet i projektets næste fase.*

# 06 Lersø Parkallé

## Kantzoner

Kantzoner i dag og i fremtiden

Kantzonerne langs Lersø Parkallé og i det omkringliggende område opleves i dag som utydelige og usammenhængende. Flere steder er der kun en smal eller ingen buffer mellem private boligfacader og det offentlige rum. Det betyder, at der mangler en tydelig overgang mellem det private og det offentlige, og det kan gå ud over både oplevelsen af tryghed, kvaliteten af ophold og beboernes følelse af privatliv. Samtidig løber trafikken – både cyklister og bilister – mange steder tæt forbi vinduer og opholdszoner, hvilket skaber støj og utryghed.

I dag er disse overgangszoner præget af fragmenterede løsninger: fortove er smalle og dårligt adskilte fra beboelse, cykelstier ligger op ad skolens legeområder, og parkeringen optager store dele af gaderummene. Det betyder, at byrummene ikke understøtter det hverdagsliv og de fællesskaber, som findes i området, og potentialet i det grønne nærmiljø udnyttes ikke fuldt ud.

Visionsplanen og idéoplægget for Lersø Parkallé og Sifs Plads foreslår en mere helhedsorienteret tilgang, hvor kantzonerne udvikles som aktive og differentierede overgangsrum, der både beskytter og åbner op. I fremtiden skal de grønne kantzoner fungere som både buffer og mødested – med beplantning, rekreative elementer og klar opdeling mellem det private og det offentlige.

Foran boliger, som eksempelvis i Vibekevang, foreslås grønne kantzoner, der skaber afstand og visuel afskærmning mellem boligernes vinduer og det offentlige rum. Samtidig flyttes fodgænger- og cykeltrafik væk fra facaderne, og biltrafik begrænses til beboer adgang. Ved skoler og institutioner, som Nørre Fælled Skole, transformeres den eksisterende kantzone til en aktiv forplads med leg, ophold og trygge forbindelser til parken.

Fremtidens kantzoner skal altså ikke kun fungere som adskillelse, men som aktive byrum, der styrker områdets grønne og rekreative kvaliteter og skaber bedre betingelser for både ophold, bevægelse og fællesskab. Gennem en klar og hensynsfuld bearbejdning af disse overgangszoner bliver det muligt at skabe trygge, inviterende og bæredygtige rum, der understøtter kvartets identitet som en levende og klimavenlig bydel.



 **Eksisterende forhold**  
Plan

0 2 5 10 20



 **Vision**  
Plan

0 2 5 10 20



Visualisering - Lersø Parkallé Vest  
Materialevalg er vejledende og vil blive bearbejdet i projektets næste fase.



FIGARO



1064

OND NST

# 06 Sifs Plads

Sifs Plads er et transitpræget byrum præget af gennemstrømmende cykeltrafik og en blanding af erhverv, boliger og sociale aktiviteter. Pladsen rummer take away-steder, en kiosk, værts- huset Lumskebuksen og Københavns Professionshøjskole. De grønne bakker skaber en vis afskærmning fra trafikken, men bruges primært til ophold og hundeluftning.

Pladsen er et dagligt knudepunkt for cyklister, studerende og lokale beboere. Den mest dominerende sociale aktivitet er at drikke øl – både på Lumskebuksen og i de grønne områder. Fredagsbaren fra professionshøjskolen bidrager til denne stemning, især i sommerhalvåret. Beboerne værdsætter den livlige atmosfære, men oplever også uro og gener forbundet med støj og manglende toiletforhold.

Pladsen mangler en tydelig identitet og er primært et gennemgangsrum. Cyklisterne dominerer rummet, da der mangler klare adskillelser mellem cykel- og opholdszoner. De grønne bakker er visuelt markante, men skaber ikke stor værdi for beboerne.

Sifs Plads har potentiale til at blive en mere inviterende destination med bedre samspil mellem brugerne. Der er behov for klarere trafikzoner, mere attraktive opholdsmuligheder og en tydeligere funktionel sammenhæng mellem pladsens elementer.

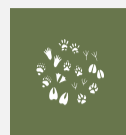
## Visionen for Sifs Plads

Med visionsplanen transformeres Sifs Plads til en markant og velfungerende ankomst til Haraldsgadekvarteret. Trafikflowet optimeres, så fodgængere, cyklister og opholdszoner har en klar sammenhæng og adskillelse, hvilket gør det nemt at bevæge sig gennem pladsen. Belægnings- og rumlige greb skaber en intuitiv sammenhæng mellem byrum og trafikstrømme, så besøgende let kan orientere sig ved ankomst til kvarteret.

Samtidig giver den landskabelige bearbejdning pladsen flere funktionelle og attraktive opholdsområder, der inviterer både lokale og besøgende til at bruge rummet aktivt. Den grønne bynatur skaber en sanselig ramme, der giver plads til både små og større møder i trygge og inspirerende omgivelser.

Med disse greb er Sifs Plads ikke længere blot et transitområde, men et levende byrum, hvor ophold og bevægelse smelter sammen i en harmonisk helhed.

## Kompasset i brug – fra strategi til handling



### Bynatur og biodiversitet

Udvidelse af åbne bede og indplantning af flere træer af andre arter skaber mere biodiversitet.



### Ro og rekreation

Beplantning understøtter et attraktivt miljø at opholde sig i.



### Klimatilpasning

Mere beplantning øger forsinkelse af regnvand og sænker urban heat island-effekten.



### Tryghed

Styring af cykeltrafikken på pladsen skaber mere rum til ophold og øger trygheden.



### Grøn mobilitet

Pladsen indrettes, så den er nem at krydse for både cyklister og gående.



### Kantzoner

Pladsen understøtter offentlige, aktive kantzoner.



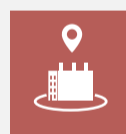
### Byliv og byrum i balance

Pladsen indrettes, så den kan fungerer til både hverdag og events.



### Kulturarv

Der værnes om Sifs Plads særlige karakter som 'mødested' mellem mange forskellige epoker i arkitekturen med et mere attraktiv byrumsudformning.



### Stedsidentitet

Området får nyt liv med ny pavillon/kvartershus.



### Stærke fællesskaber og inkluderende byrum

Nyt kvartershus skaber lokal forankring og mere byliv.



### Mangfoldighed og variation

De rekreative tilbud, især i kraft af kvartershuset, favner bredt ift. brugere i forskellige aldre og med forskellige interesser.

## Ideoplæg

Dette kapitel er en opsummering af "Ideoplæg for Lersø Parkallé og Sifs Plads" som er en separat publikation, der gennemgår ideoplægget i dybden. Publikationen er udarbejdet af samme rådgiverteam parallelt med udarbejdelsen af Visionsplanen for Haraldsgadekvarteret.

# 06 Sifs Plads

## En tryk og levende byplads

Sifs Plads er i dag præget af et diffust byrum med stor trafikal gennemkørsel og utydelige grænser mellem biltrafik, cyklister og fodgængere. Området opleves som fragmenteret og udefineret, og de eksisterende grønne kvaliteter bliver i dag ikke udnyttet optimalt. Samtidig ligger pladsen i et knudepunkt mellem vigtige cykelforbindelser og trafikårer, hvilket gør det nødvendigt at tænke både trafiksikkerhed og rumlig sammenhæng på ny.

I visionsplanen foreslås en grundlæggende omdannelse af Sifs Plads, hvor trafikken organiseres med udgangspunkt i bløde trafikanter og tryk færdene. En ny trafikstruktur prioriterer gang- og cykelforbindelser og skaber tydelig adskillelse mellem de forskellige trafikformer. Cykelgader og gennemgående cykelstier guides gennem området, mens biltrafikken nedprioriteres og ledes uden om pladsens kerne. Derved opstår der et mere overskueligt og sikkert byrum, hvor krydsende flows mellem fodgængere, cyklister og biler håndteres i et enkelt og forståeligt layout.

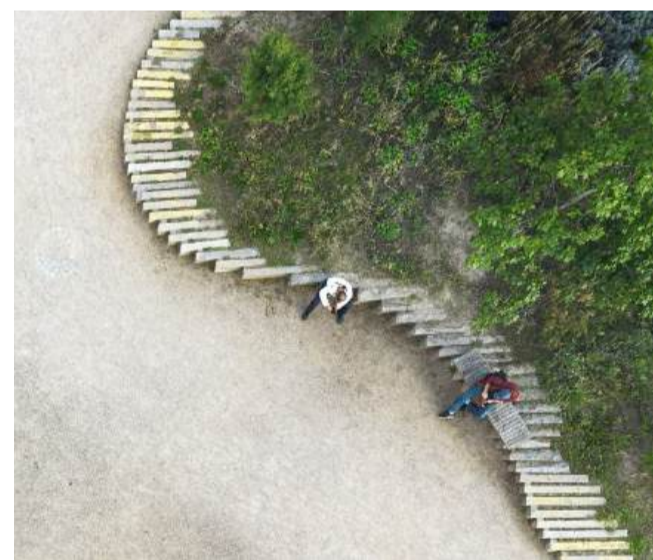
Pladsens grønne udtryk forstærkes gennem etableringen af en grøn ryg – et bakket landskab, der både afskærmer mod trafikken og skaber rum for ophold og biodiversitet. Denne grønne struktur giver pladsen en ny identitet og fungerer som både barriere og rekreativ ramme. De grønne bakker er med til at skabe mindre opholdszoner og lommer i pladsens rumlige hierarki. Nogle af bakkerne er nyetablerede, mens andre tager

afsæt i eksisterende terræn og træer, hvilket bidrager til at fastholde stedets karakter og integrere det eksisterende i den nye udformning.

Programmeringen af pladsen tager højde for det lokale hverdagsliv og ønsker om fællesskab og aktivitet. Små opholdszoner integreres i det grønne landskab med bænke og siddepladser i flere niveauer. Disse kan både benyttes i hverdagen til afslapning og samvær – og ved særlige lejligheder som storskærmsbegivenheder eller markeder. Pladsen bliver et fleksibelt og brugbart rum for både beboere, studerende, børn og ældre.

Samtidig indarbejdes et kvartershus på det i dag udefinerede areal foran Sigurds Bar. Kvartershuset skal fungere som et lokalt samlingspunkt, der kan rumme aktiviteter, møder, udstillinger og fællesskab. Det er tænkt som et åbningstræk, der kan realiseres uafhængigt af hele projektet og samtidig skabe tidlig lokal forankring og liv på pladsen.

Den grønne og programmæssige transformation af Sifs Plads gør den i fremtiden til en både fredelig og levende byplads, hvor grøn mobilitet, biodiversitet og fællesskab er i centrum. En plads, der inviterer til både hverdagens små møder og kvarterets store fællesskaber.







GARO



Visualisering - Sifs Plads  
Materialevalg er vejledende og vil blive bearbejdet i projektets næste fase.



