



december 2005

**GEHL ARCHITECTS**

URBAN QUALITY CONSULTANTS, COPENHAGEN

Byrum og byliv  
**Nørrebrogade**





#### KLIENT

Københavns Kommune  
Vej og Park, projektkontoret  
Kontakt: Stine Cecilie Brink

#### KONSULENT

GEHL Architects APS

#### Projekt ansvarlig

Louise Grassov, Arkitekt MAA

#### Sagsarkitekt

Anton Ryslinge, Arkitekt MAA

#### Illustrationer

Rikke Sode, Arkitekt MAA



GEHL ARCHITECTS Aps  
Strandgade 98  
DK 1401 Copenhagen K  
CVR. Nr.: 25 30 95 29  
Ph.: + 45 32 950 951  
Fax: +45 32 950 958  
mail@gehlarchitects.dk  
www.gehlarchitects.dk

**GEHL ARCHITECTS**  
URBAN QUALITY CONSULTANTS, COPENHAGEN



# Indhold

<b>INTRODUKTION</b>	6
<b>NØRREBROGADE I BYEN:</b>	
Historie	10
Destinationer	12
Netværk	13
Det mentale bykort	14
Liv og aktiviteter	16
Nørrebrogades store konflikt	18
De fire dele	19
<b>NØRREBROGADES SEKVENSER:</b>	
Introduktion til anvendte temaer	25
1. Ankomst og opløsning	27
2. Det lange stræk	31
3. Den store pause	35
4. Den kosmopolitiske gade	39
<b>NØRREBROGADE - RUM FOR MANGFOLDIGE OPLEVELSER</b>	
Opsummering	45
Anbefalinger	46
Nørrebrogades fremtid - oversigtskort	47
Kilder	49





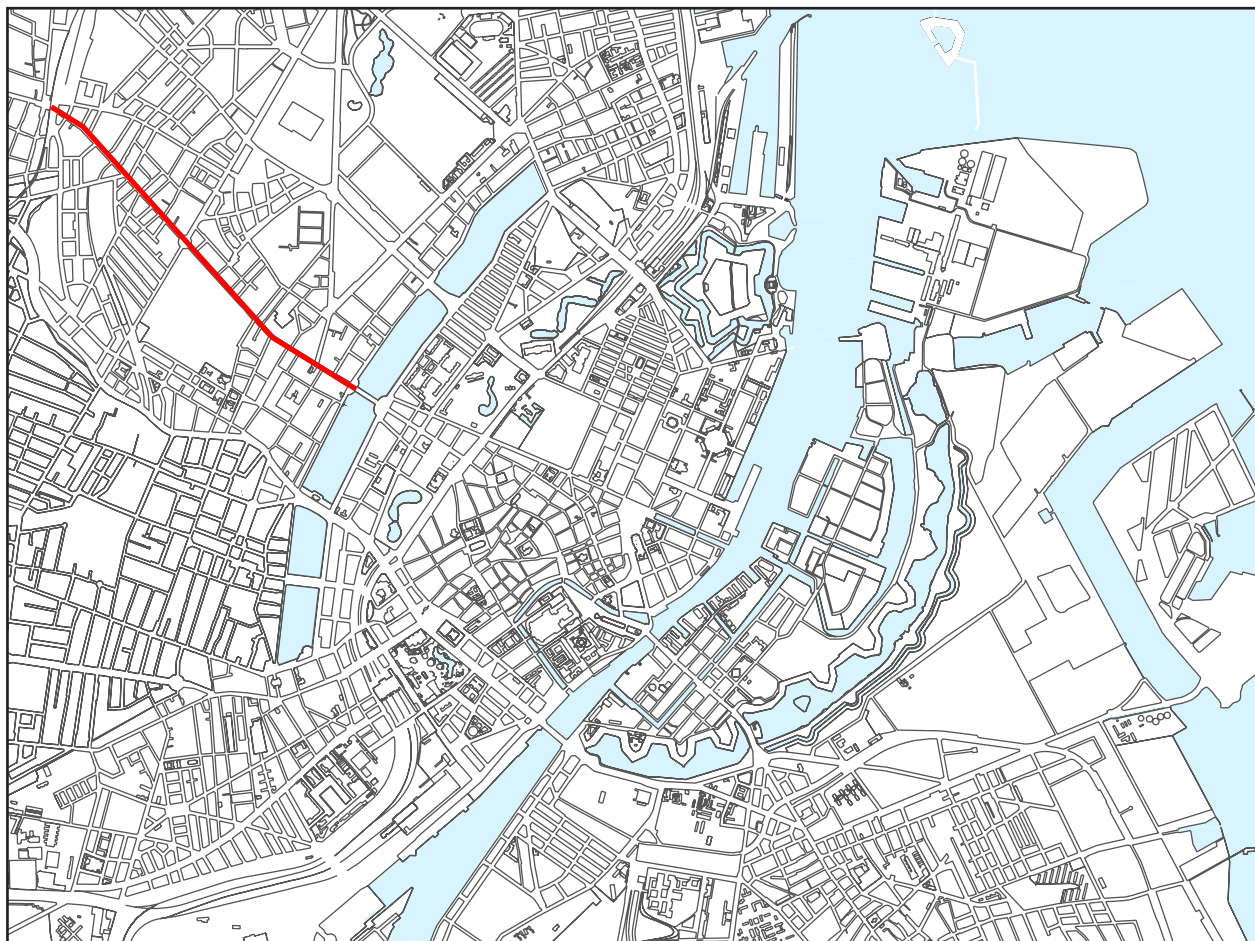


# Introduktion

Gaden var min far, gården var min mor

- Dan Turell





## Introduktion

Nørrebrogade! Essensen af København! For mange jyder selve hjertet af djævløen og for de fleste københavnere et evigt tilbagevendende udflugtsmål. For kvarterets beboere et levende, multietnisk og mangfoldigt lokalmiljø der til tider hviler trygt i sig selv og til andre tider koger over med vrede, uro og frustrationer og ender på aviserens forsider.

Nørrebrogade er en unik gade med et levende bymiljø og et enormt potentiale for udvikling. I dag fremstår gaden dog som et resultat af utallige kompromiser imellem modstridende hensyn. Og skønt Nørrebrogade har en lang række fordele og kvaliteter at spille på, er den ikke specielt behagelig at bevæge sig rundt i.

Gehl Architects kommer i nærværende rapport med en redegørelse for Nørrebrogades situation og analyserer, hvilke problemer og potentialer gaden står overfor. Vi håber med denne samlede byarkitektoniske vurdering at bidrage til initiativer, der kan indfri nogle af gadens mange potentialer.

God fornøjelse!









# Nørrebrogade i byen

Historien

Destinationer

Netværk

Mentalt bykort

Liv og aktiviteter

Den store konflikt

De 4 dele

# Nørrebro historie

I 1700-tallet lå Nørrebro langt ude på landet. Området udenfor voldene var meget sparsomt bebygget. Der var spredt bebyggelse hovedsageligt langs Blegdamsvej, Fælledvej og den del af Nørrebrogade, der er nærmest ved Søerne. I området lå landstederne Solitude, Blågård og Store Ravnsborg. Herudover kunne man finde enkelte udskænkingssteder, nogle blegdamme og lidt industri og håndværk. Indbyggerne var håndværkere, arbejdere, møllere, gartnere og øltappere. Mod slutningen af 1700-tallet begyndte folk fra borgerskabet og embedsstanden at finde vej til Nørrebro, først som landliggere og senere som faste beboere.

På grund af overbefolkningen inden for voldene valgte man i 1852 at flytte demarkationslinien, som hidtil af forsvarsmæssige årsager havde hindret større byggeri på Nørrebro. Herefter gik en voldsom byggeeksplosion i gang i bydelen. I 1870'erne bredte bebyggelsen sig til Kapelvej og Rantzausgade for i 1880'erne og 1890'erne at passere Jagtvej med etableringen af Jægersborggade, Husumgade og andre sidegader overfor Assistens Kirkegård. Samtidig steg befolkningen fra 10.000 i 1857 til ca. 52.000 i 1880 og 105.000 i 1901.

Fra 1880'erne fik kvarteret den nuværende høje, sammenhængende bebyggelsesform, vi kender i dag. Det betød også, at Nørrebro - fra at have været en bredt sammensat bydel - blev til et udpræget arbejderkvarter med små lejligheder. Selvom den generelle boligstandard blev forbedret i løbet af 1900-tallet, forblev Nørrebro det dårligste af hovedstadens kvarterer. I slutningen af 1960'erne fandtes her f.eks. halvdelen af Københavns korridorlejligheder. Fra mange sider krævede man en sanering af kvarteret.

I 1970'erne gik Borgerrepræsentationen med Egon Weidekamp i spidsen i gang med at sanere specielt Indre Nørrebro. De lokale beboere var ikke begejstrede for Rådhusets planer om nedrivning af hele kvarterer, og i flere omgange var der deciderede gadekampe. Specielt huskes kampen om Byggeren i Den Sorte Firkant, hvor kampklædt politi måtte rydde området.

Saneringen blev gennemført, og Indre Nørrebro fik et helt nyt udseende med nye karréer, større lejligheder og store grønne gårdanlæg. Dette medførte også en udskiftning i befolkningen, og i dag er Nørrebro et af byens mest sammensatte og farverige kvarterer. Her bor bl.a. mange mennesker af anden etnisk baggrund end dansk. Her er et rigt og varieret kulturliv med caféer, spillesteder, restauranter og meget andet.

I dag har de to bydele, Indre og Ydre Nørrebro, tilsammen 72.000 indbyggere. Bydelene har desuden landets højeste tætheder med hhv. 179 og 197 indb. pr. hektar, hvor gennemsnittet for København som helhed ligger på 55. En del af forklaringen på de høje tætheder skal findes i fraværet af større pladspanelser og parker. Nørrebro er den mest kompakte bydel i Danmark.

Kilder: Nørrebro Lokalhistoriske Forening og Arkiv, samt Københavns Kommunes statistiske kontor.



Cyklister og sporvogne på Nørrebrogade, 1951. Foto: Stadsingeniørens direktorat.



# Steder på Nørrebrogade før og nu



Søtorvet 1905

## Søtorvet

Opført omkring 1875 som en statelig indgang til centrum og opfattes, rumligt set, ikke som en del af Nørrebrogade. Idag har trafikken gjort Søtorvet uattraktivt til ophold. Kun to bænkerækker direkte ved søerne er skærmet fra trafikken og bruges i sommermånederne.



Runddelen ca. 1910

## Runddelen

Nørrebros Runddel er den mest markante pladsdannelse på Nørrebrogades forløb, men er i dag komplet domineret af trafik. Den store trafikmængde gør rummet lærende, hektisk og uattraktivt. Runddelens fire hjørner inviterer ikke til ophold. Et stort byrum er gået tabt.



Nørrebrogade ca. 1910

## Jernbanen og Nørrebro park

Et interessant byrum er opstået hvor jernbanen førhen krydsede Nørrebrogade. En pladsdannelse ved hhv. Axel Larsens Plads og Nørrebrohallen er hæftet på den tværgående nørrebro cykelrute. Det giver tiltrængt rum og luft i gaden. Her slår man sig ned og giver sig tid.





# Destinationer

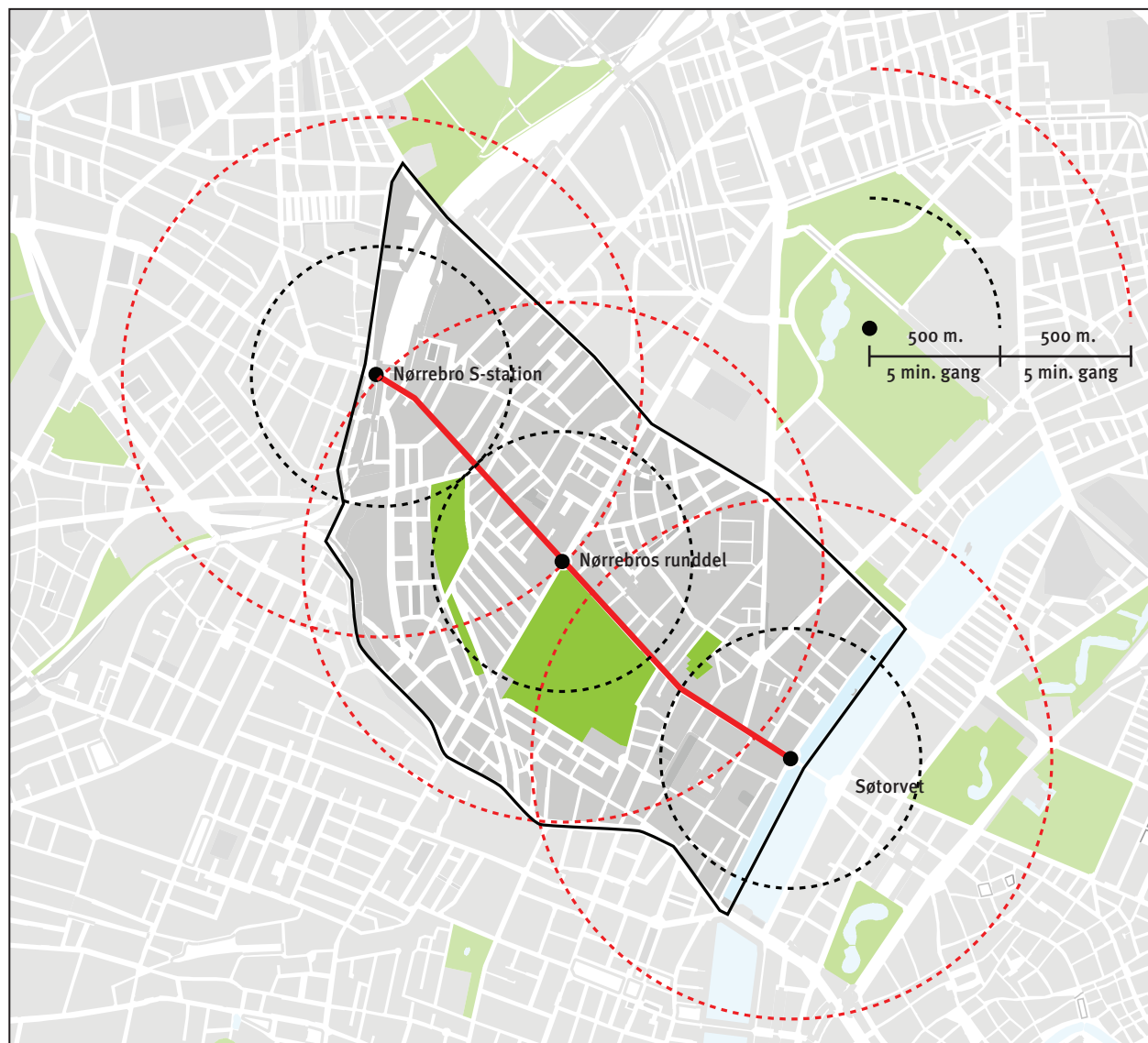
Nørrebrogade er selve nerven i Nørrebro. Gaden løber centralt igennem hele bydelen og formidler færdslen til og fra centrum. Det er også bydelens vigtigste handelsgade. Dette bevirker, at gaden altid er befærdet af to typer brugere: dem, der bruger gadens tilbud som mål i sig selv, og dem, der passerer gaden på langs eller på tværs for at nå fra A til B. Ellers sagt på en anden måde: dem der nået frem, og dem der er på vej.

## Den berømte kilometer

Jan Gehls undersøgelser i København og i mange andre storbyer peger på, at de fleste mennesker er villige til at gå én km pr. gåtur. Normalt går vi ca. seks km i timen, og en kilometer svarer dermed til ca. ti minutters gang. Bevæger os vi f.eks. på en tætpakket gade, hvor der er meget at se og opleve, kommer gåhastigheden dog ofte ned på omkring 4 km/t.

Gåoplevelsen af en km bestemmes dog af, hvad der sker undervejs. Hvis strækningen er oplevelsesrig, indbydende og der er ting at udforske og opdage undervejs, føles en km kort. Omvendt hvis miljøet man færdes i er monotont og utiltalende.

Nørrebrogade er kendetegnet ved at have mange fodgængere og cyklister, som skaber liv og giver gaden sjæl. Fra Nørrebrogade kan et stort område med mange aktiviteter nås til fods, hvad der skaber færdsel og liv i bydelen. Fodgængerne og de kvaliteter der tiltrækker dem, udgør Nørrebrogades største potentiale.



# Netværk



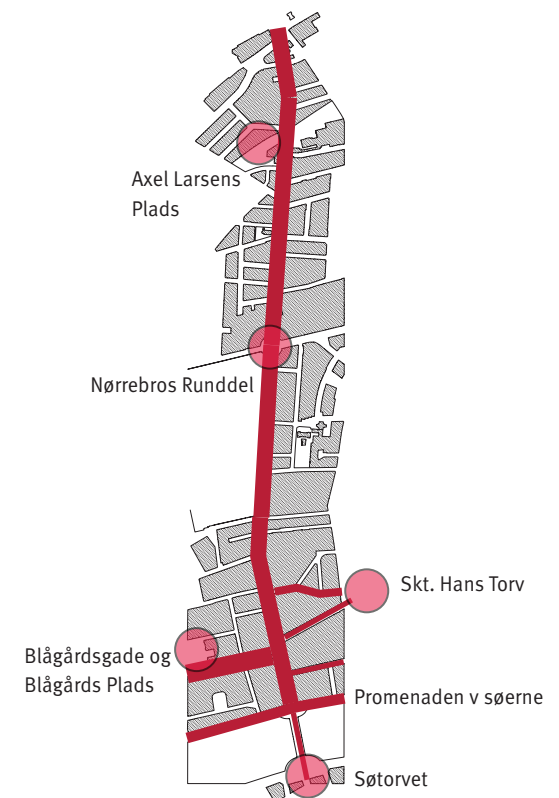
## Offentlig transport

Nørrebrogades vigtigste knudepunkter:  
 Nørreport hvor 300.000 færdes dagligt.  
 Nørrebro Station m op til 28.000 daglige passagerer.  
 Nørrebros Runddel Metrostation med 12.000 påstigende.  
 Buslinierne 350 S og 5A.  
 Kilder DSB, Banedanmark og Københavns Metro.



## Biler / cykler

Nørrebrogade er den eneste af de store transportkorridorer der har overvægt af cykler i forhold til biler. De angivne tal er seneste målinger på henholdsvis biler/cykler mellem kl. 06-18. Over Dronning Louises bro færdes helt op til 30.000 cyklister i døgnet.  
 Kilde: Kbh's kommune - Færdselstællinger 2002-04



## Fodgængere

Nørrebrogade er bydelens primære handelsegade med knap 4 km butiksfacader. Gaden er forbundet med Blågårdsgade og Blågårdsgade og Blågårdsgade Plads Skt. og Hans Torv. Miljøet for de mange, der færdes til fods, er dog af beskeden kvalitet, og der er et næsten fuldstændigt fravær af offentligt rum og gode opholdsmuligheder i direkte tilknytning til gaden.

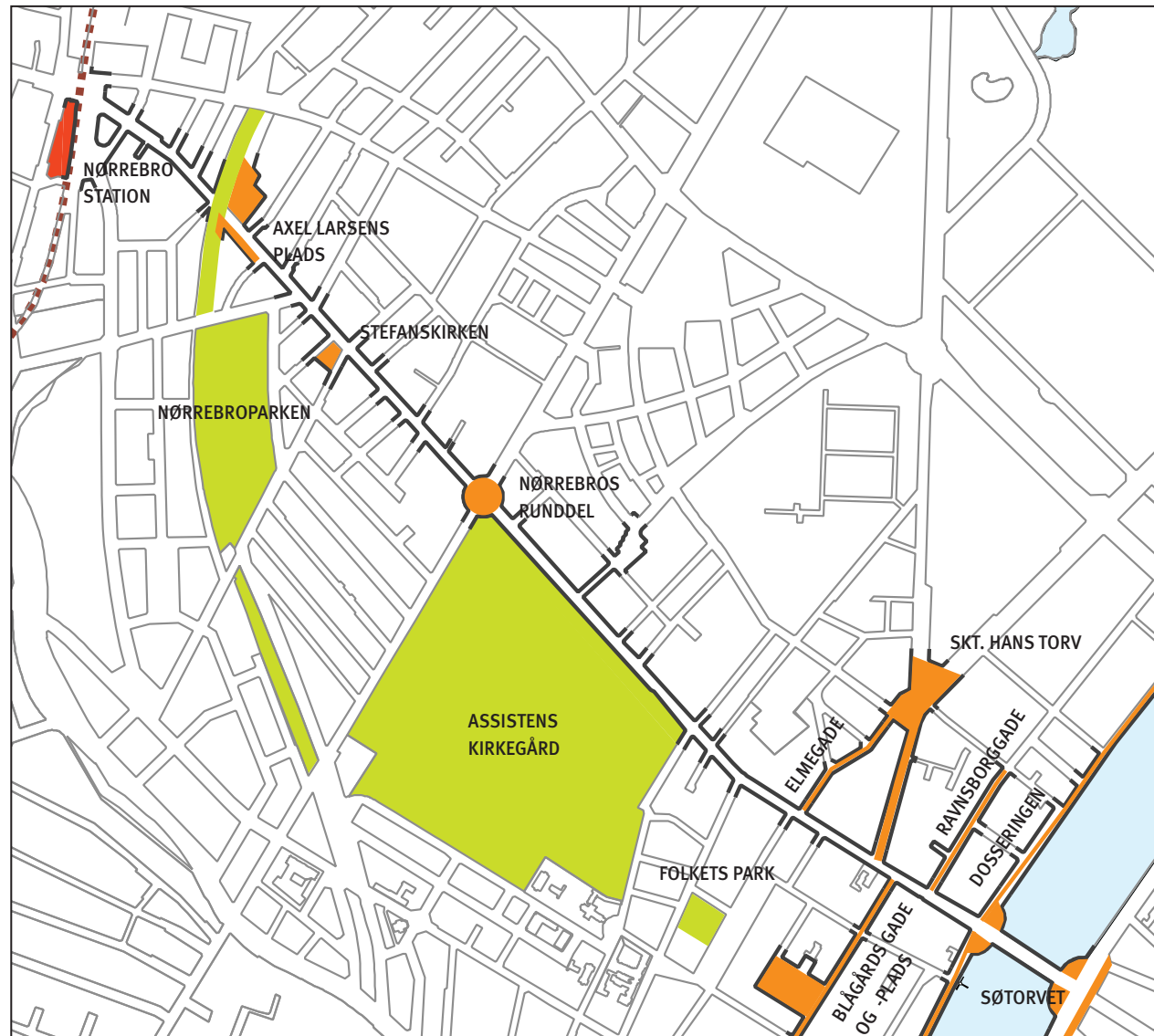
# Det mentale bykort - steder og fixpunkter

Nørrebrogade har mange funktioner. Den er Nørrebros centrale og samlende gade, den er handelsstrøg, transportkorridor og kulturel akse. Nørrebrogade er tæt knyttet til selve Nørrebros identitet. Gadens udformning, tilstand og anvendelse smitter af på oplevelsen af bydelen som helhed.

Nørrebrogade har en relativt stor homogenitet i form og funktion. Dens proportioner og bygningsmæssige profil ændrer sig kun lidt undervejs. Den har et næsten uafbrudt forløb af butiksfacader, og måden, man bevæger sig på i gaden er stort set ens fra ende til anden.

Nørrebrogade har derudover en række markante fixpunkter der tilføjer betydning og historie. Fixpunkterne støtter den daglige orientering og hjælper til at inddele gaden i overskuelige dele. Det er f.eks. ankomsten ved søerne, Assistens Kirkegårdens lange mur, Runddelen, Stefanskirkens forplads, Nørrebro Cykelrute, der krydser gaden ved Axel Larsens plads samt højbanen og Nørrebro Station, der effektivt markerer gadens afslutning.

Et bredt udsnit af fodgængere på Nørrebrogade blev adspurgt om gadens positive og negative kvaliteter. Generelt var der stor enighed om følgende:





# Det mentale bykort - Nørrebrogades kvaliteter

positivt



Gamle flotte bygninger



Shawarma barer



Multietnisk og mangfoldigt



Grønhandlere der har længe åbent

Negativt



Slidt og beskidt



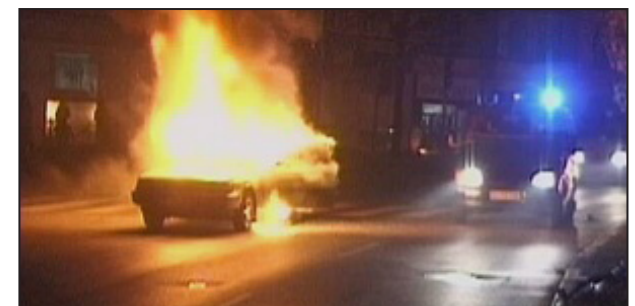
For meget trafik

**+** På Nørrebrogade færdes mange forskellige mennesker, der er et rigt og varieret handelsliv, der sker altid noget, og det er let at få en bus.

**-** På Nørrebrogade er der alt for mange biler, der er støjfyldt og forurenet, gaden er beskidt og bygningerne slidte. Der ofte er uro og ballade i week-enden.



Mange mennesker, og hyppige busser



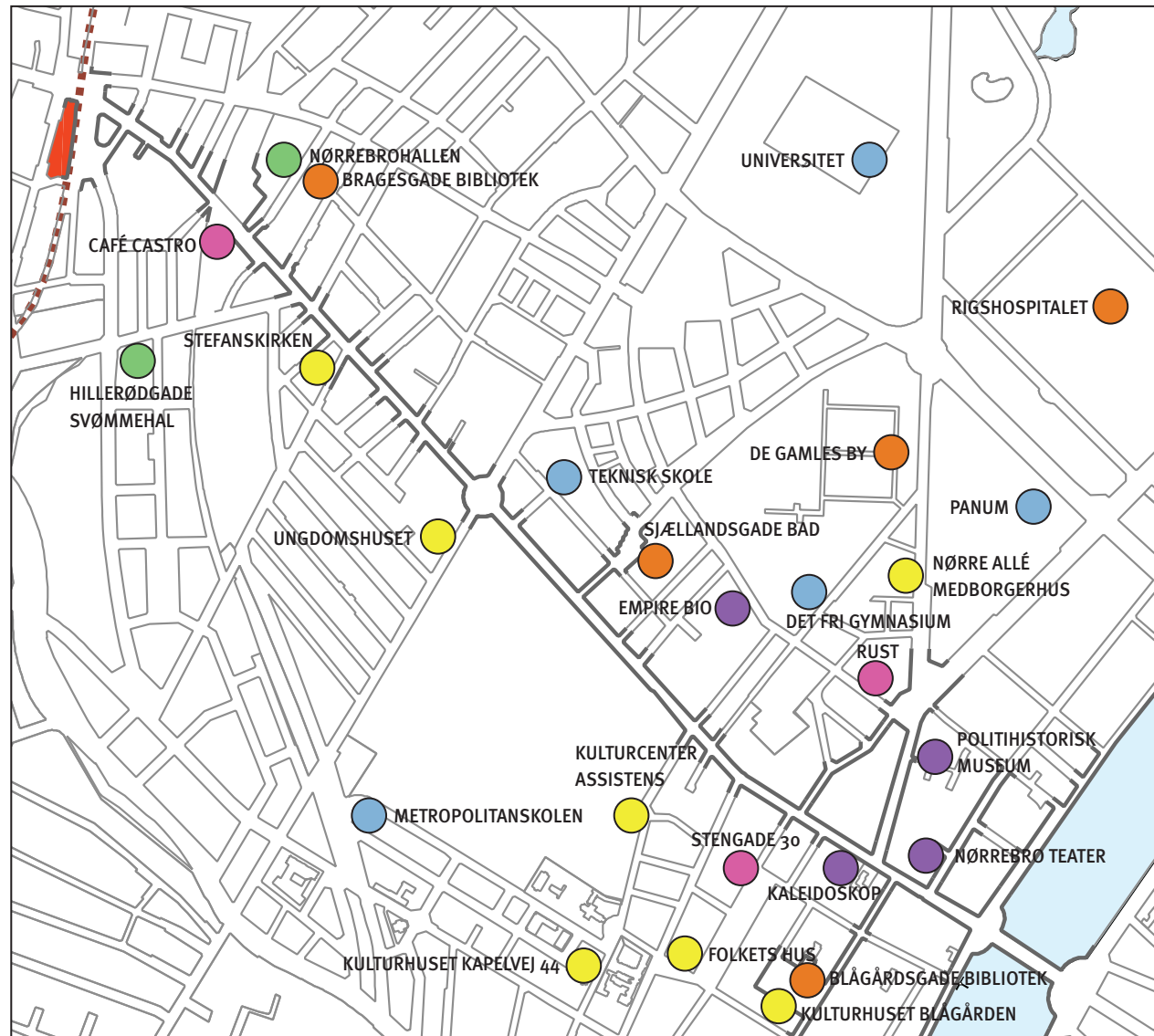
Uro, ballade og politiske optøjer.

# Det mentale bykort - liv og aktiviteter

Hovedparten af Nørrebros kulturelle, sportslige og uddannelsesmæssige aktiviteter befinder sig enten på eller i nær tilknytning til Nørrebrogade. En del af dem fungerer som generelle fixpunkter i den daglige færden, mens andre kendes kun af særlige brugere.

Generelt har Nørrebrogade et bredt udvalg af aktiviteter og tilbud, hvoraf en del har en lokal karakter og andre appellerer til brugere fra hele byen.

- Idræt ●
- Teater, biograf & museum ●
- Medborger/kulturhuse o.lign. ●
- Spillesteder/barer ●
- Off. institutioner ●
- Uddannelsesinstitutioner ●





# Liv og aktiviteter - indtryk



Bakkens åbning med den traditionsrige afgang på MC fra Nørrebrogade.



Caféliv med udsyn til gaden.



Kunstnergruppen Litteraturhaus i Møllegade.



1. maj på Blågårds Plads.



Idræt i den forhenværende sporvognsremise, nu Nørrebrohallen.



Fransk caféstemning på Skt. Hans torv.



Delecycler fra Agenda 21 center Nørrebro.



En demonstration fortrænger trafikken for en stund.



International klimaaktionsdag.



# Nørrebrogades store konflikt

## Nørrebrogades store konflikt

Nørrebrogade har ét overordnet problem, der opleves på alle niveauer: Konflikten mellem oplevelse og trafik. Gadens dobbelte funktion som indkøbsgade og transportkorridor bevirker, at ingen af delene fungerer optimalt. Fodgængere kæmper om pladsen på smalle fortove under et højt støjniveau, der gør det vanskeligt at tale sammen. De over 10.000 daglige cyklister kører faretruende tæt på overfyldte cykelstier, og for bilisterne er Nørrebro en labyrint, mange helst undgår.

Nørrebrogade er alt for populær! Den opleves for det meste som værende for smal til de store mængder færdsel og trafik. Dens popularitet skyldes det rige handelsliv, nærheden til mangfoldige kulturelle tilbud, og dens rolle som bydelens nerve. Det er i forbindelse med disse kvaliteter - bylivet og oplevelsrigdommen - at gadens potentialer skal søges og ikke i dens rolle som transportkorridor.

Skal potentialerne i forhold til bylivet indfries, er en løsning på overordnet niveau påkrævet. Er det muligt at skabe en ny balance mellem oplevelsesgaden og transportkorridoren, så de fremover giver bedre plads til det vigtigste - bylivet?



## Del og helhed

Nørrebrogade opleves som en meget helstøbt gade trods de forskellige stemninger, der hersker undervejs. Helheden opstår i gadens profil med de homogene proportioner i bredde og bygningshøjder. Den opstår i de stilmæssigt ensartede husfacader, og i gadens stort set lineære forløb. Den opstår også i gadens meget klart definerede begyndelse og afslutning ved Søerne og Nørrebro Station. Og den opstår ikke mindst i gadens identitet som hele bydelens nerve og handsgade. Nørrebrogades formæssige rammer er meget robuste.

Af samme årsag er der god plads til tiltag, der kan udvikle lokale potentialer undervejs i gadens forløb. Nørrebrogades helhed vil kun blive styrket ved at udbygge og understrege de forskellige stemninger, der kan opleves undervejs.

I det efterfølgende er Nørrebrogade opdelt i 4 strækninger, som har hver sin overordnede kvalitet. Indenfor hver strækning er der foretaget facaderegistreringer, fodgængertællinger, ligesom der er set på lokale problemer og potentialer.

# 1. sekvens: Ankomst og opløsning

- Ved Nørrebro station bliver Nørrebrogades begyndelse/afslutning effektivt markeret af højbanens overskæring.
- 1. sekvens har en stemning af rumlig opløsning. Nørrebrogades ellers homogene proportioner er her mere flydende, og dele af 1. sekvens er lettere uoverskuelige.
- I området omkring stationen må store mængder fodgængere og cyklister kæmpe om pladsen. Sammen med de uens proportioner giver det et indtryk af kaos og uro.
- I jernbanens gamle tracé krydser den grønne cykelrute Nørrebrogade. Her er luft og rum, og Nørrebrogades eneste udeservering.



"Enormt spændende gade med mange folkeslag. Men også for meget graffiti og trafik. Storkøbenhavn i en nøddeskal". Michael, 50 år



## 2. sekvens: Det lange stræk

- En travl del af Nørrebrogade. Her er stor variation af butikker og mange mennesker på smalle fortove. Her er tæt, hektisk og larmende.
- Strækningen har få pauser eller interessante sidegader der kan aflaste aktiviteterne og give rum og luft. Man har en fornemmelse af at være lukket inde i en korridor.
- Strækningen har mange slidte og uinteressante facader. Sammen med trafikstøjen og manglen på pauser bliver resultatet en lidt trættende gade at færdes i.
- Stefanskirkens forplads er ofte ramme om kirkens fantasifulde kulturarrangementer, og er et værdifuldt tilskud til strækningens liv.



"En rig gade med mange variationer. Præget af indvandrerbutikker, men det giver et farverigt indtryk". Lizette, 39 år



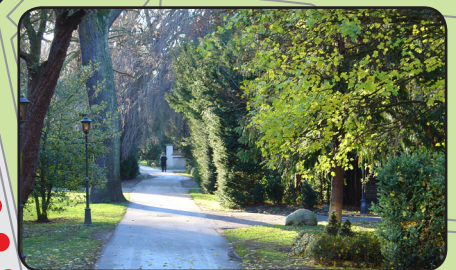
"Der er altid mennesker på Nørrebrogade, og man kan få billig mad. Jeg er studerende, så det er godt!" Farivar, 26 år



"Gaden trænger til oprydning og pænere facader, men det må ikke komme til at ligne Frederiksberg. Det er et dilemma!" Mette, 32 år



"Gaden fungerer, men jeg ville ikke bo her. Amagerbrogade hvor jeg bor, er bedre, selv om der er mere trafik." Finn, 63 år



### 3. sekvens: Den store pause

- Assistentens mur er det altdominerende element. Den gule mur er både markant og diskret, monumental og monoton.
- Murens lange ensformige stræk og de grønne trækroner er begge med til at give strækningen ro. Her får Nørrebrogades hektiske liv en pause.
- Den kommercielle aktivitet er begrænset til gadens østlige side, og færre mennesker færdes til fods. Den reducerede aktivitet understøtter pauseoplevelsen.
- Strækningens handel er generelt mindre varieret og bygningerne slidte. Strækningen mangler charme.
- Afslutningen mod Runddelen er uattraktiv og larmende. Fra pausens relative ro bevæger man sig over i et trafikalt virvar og en pladsmæssig der mest er beregnet på biler.





# 4- sekvens: Den kosmopolitiske gade

- Strækningen har mange specialforretninger, meget at se på og indeholder mangfoldige aktiviteter i gaderne op til Nørrebrogade.
- Dosseringen, Blågårdsgade, Ravnsborggade, Fælledvej og Elmegade/Stengade åbner op til siderne. Mange færdes på tværs af strækningen.
- Pga. forbindelserne til Blågårds Plads og Sct. Hans Torv opleves strækningen som en del af et større rumligt netværk. Det giver, mentalt set, følelsen af et større rum.
- Søernes store, åbne rum gør at man har fornemmelsen af luft og plads med sig eller foran sig, alt efter færdselsretning.
- Strækningen afgrænses tydeligt af Nørrebrogades to stærkeste rumlige elementer, hhv. søerne og Assistensens mur. Den er overskuelig, intens og spændende.

"Her er altid liv og god stemning, men gaden er beskidt. Her mangler hygge og grønne planter" Lone og Palma

NØRREBROS TEATER

"Jeg er fra Farum, så jeg synes gaden er ligesom alle andre. Der er mange udlændinge her." Dines, 75 år.



# Nørrebrogades 4 dele

Introduktion til anvendte temaer

1. Ankomst og opløsning
2. Det lange stræk
3. Den store pause
4. Den kosmopolitiske gade

# Introduktion til de anvendte temaer

## Byliv - livet i byen

En undersøgelse af livet i byen må tage udgangspunkt i de forhold, der er af betydning for dem, der færdes i byen. Bylivet handler om de interaktioner, der sker mellem mennesker, der hovedsageligt færdes til fods. Det er nemlig dem, og til en vis grad cyklisterne, der udgør bylivet. I modsætning til folk i biler har fodgængere og cyklister en mulighed for at interagere med andre mennesker i det offentlige rum.

Bylivet handler altså grundlæggende om kontakten mellem mennesker. Ved at arbejde omhyggeligt med udformningen af byrummene er det muligt at skabe et fysisk miljø der er tilpasset den menneskelige skabnings størrelse og behov. Et miljø, der er befordrende for mødet, oplevelsen, læringen og fejringen af livet.

Gehl Architects arbejder ud fra en metode, der systematisk afdækker potentialer for et rigere byliv. I nærværende rapport er der foretaget facaderegistreringer, stikprøver af fodgængerantallet og vurderinger af miljøet i fodgængerhøjde. Altsammen med henblik på at vurdere den generelle kvalitet af fodgængermiljøet, samt den måde byrummet bruges på.

Vi kigger på de eksisterende byrums karakter og på hvilke aktiviteter, de inviterer eller ikke inviterer til. Derpå peger vi steder, hvor miljøet kan optimeres, og peger på mulige løsninger i den forbindelse.

## Facader

Facaderne er væggene i gadens rum. De er den del af bygningerne, der kommer os nærmest. Vi ser deres mindste detaljer og kommer i berøring med deres materialer. Facadernes udformning og tilstand har afgørende betydning for vores oplevelse af at færdes i byrummet.

Et attraktivt fodgængermiljø kræver en hyppig variation i facaderne. Som tommelfingerregel har vi brug for en ny visuel impuls ca. hvert 4. sekund, hvilket betyder et skift i facaden for hver 6.-10. meter med alm. gå-hastighed.

I undersøgelsen indgår en facadeanalyse af hele Nørrebrogade, fordelt på 5 kvaliteter:

- A: Attraktiv. Den attraktive, transparente facade med omhyggelig detaljering. Små enheder og hyppige indgange.
- B: Behagelig. Den veldetaljerede, transparente men mindre inviterende facade.
- C: Midt imellem. Den lidt uinteressante facade, med få detaljer, større enheder og få indgange.
- D: Kedelig. Den dårligt detaljerede facade med ringe transparens og få indgange.
- E Uattraktiv: Den dårligt detaljerede facade med store enheder, ingen transparens og meget få eller ingen indgange.

## Facadeeksempler



Imødekomende og omhyggeligt detaljeret facade.

En lille enhed hvor skiltning og proportioner passer til den menneskelige skala. Facaden er et bidrag til gaderummet og de forbipasserende. Der er meget at se på.



Lukket og afvisende facade med ringe detaljering.

Vinduerne er blændede og afskærer dermed kontakten mellem butikken og gaderummet. Skiltningen er højtråbende. Det er en facade, der signalerer, at forbipasserende ikke er bedre værd.









## Funktioner

Forskellige funktioner - f.eks. handel, rekreation og kulturelle tilbud - appellerer til forskellige brugere. Blandingen af funktioner har derfor afgørende betydning for, hvem der færdes i byrummet, og hvad de foretager sig.

Visse funktioner knytter sig til nødvendige aktiviteter; f.eks. indkøb af dagligvarer og transport til og fra arbejde. Andre funktioner, herunder det at opholde sig i det offentlige rum, har derimod med de valgfrie aktiviteter at gøre og sker kun i det omfang miljøet er af god kvalitet. I dårlige gader og byrum forekommer kun det uomgængelige minimum af nødvendige aktiviteter.

I undersøgelsen vil en vurdering af Nørrebrogades funktioner indgå. Hvordan er kvaliteten af Nørrebrogades bymiljø, og hvem inviteres til at bruge det?

MÆNGDE AKTIVITETER I FHT. KVALITETEN AF DET FYSISKE MILJØ	DÅRLIG KVALITET	GOD KVALITET
NØDVENDIGE AKTIVITETER		
VALGFRIE AKTIVITETER		
FØLGEAKTIVITETER (SOCIALE AKTIVITETER)		

## Rumlig oplevelse og kvalitet

Den personlige oplevelse ved at opholde og bevæge sig i byrummet er summen af en lang række forhold: Hvordan man orienterer sig, om der er opholdsmuligheder og social interaktion, om miljøet har en visuel appel, om der er meget støj og blæst mv.

Den rumlige kvalitet omhandler de forhold, der påvirker den rumlige oplevelse. Det er f.eks. rummenes og bygningernes proportioner og samspil. Det er den specifikke kvalitet af det, der møder os, når vi færdes i byrummet: Fortovet, vi går på, lyset, der oplyser rummet om aftenen, byinventarets tilstand, bygningernes materialer, facadernes vedligeholdelse. Det handler om håndgribelighed, stoflighed og vilkårene for sansning af omgivelserne.

Undersøgelsen indeholder en vurdering af den rumlige oplevelse og kvalitet for hver strækning.

## Fodgængertællinger

Fodgængertællinger giver et billede af, hvordan gaderummet bruges, og om miljøets udformning passer til brugen. Normalt foretages fodgængertællinger på gode sommerdage, hvor den maximale brug af gaden kan iagttages.

Tællingerne i nærværende rapport er dog foretaget i november og viser et antal fodgængere svarende til ca. 2/3 af, hvad der kan forventes på gode sommerdage.

## De særlige steder

Nørrebrogade indeholder en del særlige steder og rumlige kvaliteter. Det er f.eks. bygninger med en særlig betydning, markante sigtelinier eller særlige funktioner. Ofte er den lokale identitet knyttet til de særlige steder, fordi de bibringer historie og fungerer som fysiske og mentale orienteringspunkter. Ved at investere i og fremhæve de særlige steder, kan den lokale identitet styrkes.

Undersøgelsen vil markere særlige steder og rumlige kvaliteter langs Nørrebrogade.

## Problemer og potentialer

For hver strækning opsummerer undersøgelsen problemer og potentialer i form af fotos, vignetter og en kort tekst. Afslutningsvis opsummeres situationen for hele Nørrebrogade, og problemer og potentialer for gaden som helhed behandles.

Analysen og de afledte potentialer giver tilsammen et billede af, hvor der kan sættes ind, hvis Nørrebrogade skal gøres mere attraktiv som byrum. De skitserede ideer skal ses som inspiration og udkast til en evt. videre proces. De er generelle bud på, hvordan gadens forskellige problemer kan løses.

# 1. sekvens: Nørrebro station til Farumgade - ankomst og opløsning

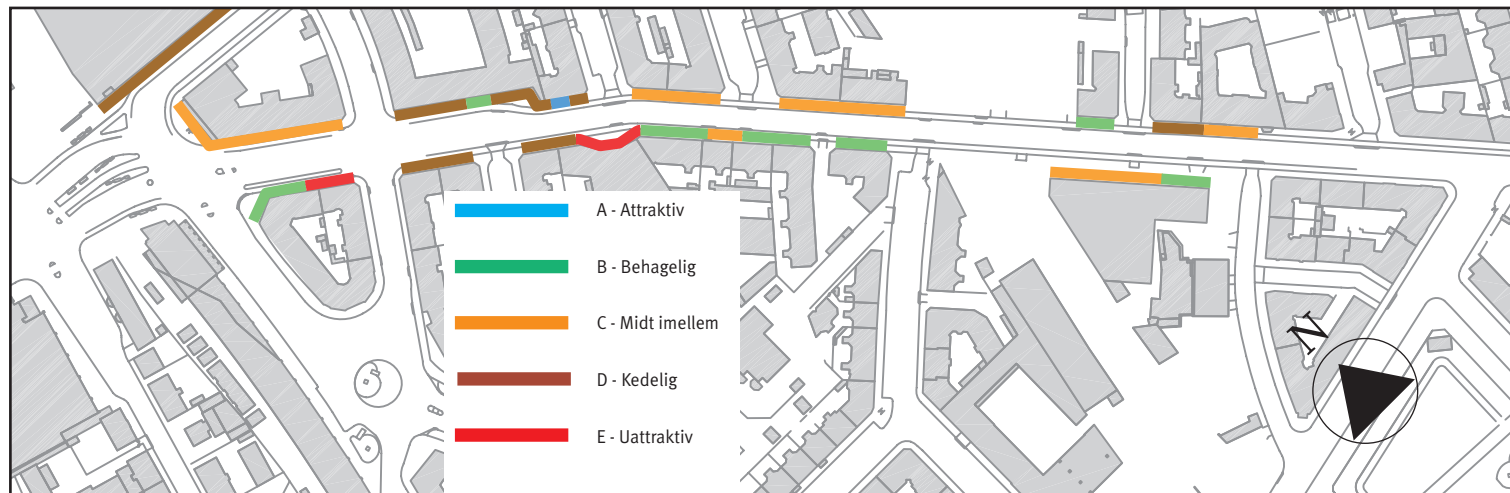


Fodgængertællinger på hhv. nord- og sydsiden af gaden:

Særlige steder og forbindelser: 3 — 1

Tælling 1A: et meget befærdet sted på Nørrebrogade. Mange ankommer til Nørrebro Station og skifter til busserne mod centrum. Især den sydlige side er hårdt belastet og fortovsbredden utilstrækkelig.

Tælling 1B: et billede på normaltillstanden på Nørrebrogade nord for Runddelen, på en god dag i november.



## Funktioner

Strækningen indeholder overvejende boliger og handel, og især omkring Nørrebro Station har mange grønthandlere etableret sig. Dertil kommer Nørrebrohallen som et idrætsmæssigt og kulturelt fixpunkt.

Cykelrutens grønne træk og gennemskæring af Nørrebrogade, har skabt mulighed for etablering af Axel Larsens Plads og udendørs servering hos Café Castro - såvidt vides Nørrebrogades eneste café med udeservering.

Nørrebro Station er Nørrebrogades største trafikale knudepunkt, betjent af både S-tog og busser og med en planlagt tilknytning til metro-nettet. Stationen bruges af et bredt udsnit af befolkningen, og strækningen som helhed får dermed en bred gruppe brugere.

Såfremt den nuværende lave bebyggelse mellem Nørrebrogade og Føtex-bygningen ryddes, bør det overvejes hvilke funktioner der kan indpasses og hvordan de kan bidrage til et levende og interessant byliv. I betragtning af områdets mange etniske udlændinge samt nærheden til Mjølnerparken, kan man overveje at give plads til en bazar med en tilknyttet plads. En reference kunne være Bazar Vest i Århus, der har vundet stor popularitet.

## Særlige steder

- 1 Nørrebro Hallen
- 2 Pladsen foran Nørrebrohallen
- 3 Axel Larsens plads
- 4 Nørrebro station og højbanen
- 5 Kig mod Nørrebroparken
- 7 Kig langs højbanen mod rundkørsel og mulig pladsdannelse.



- 8 Fra cykelruten har man et fint kig mod husenes bagsidelandskab overfor Nørrebrohallen.

## Facader

En middelgod samling facader. Strækningen har en overvægt af larmende skiltning og ringe sans for detaljen.



A-facade

Munch og Høegs brødsalg: Fin og imødekomende detaljering samt en invitation til at sidde ned.



E-facade

El-giganten. Brovtende og ufølsomt design. Lukket og afvisende. Nørrebrogades værste facade!



# Rumlig oplevelse og kvalitet

## Rummet og proportionerne

På denne strækning af Nørrebrogade, går gadens ellers homogene proportioner i opløsning ad to omgange: omkring Nørrebrohallen og omkring Nørrebro station. Det giver rumlig disintegration og forvirring, men tilføjer også luft og muligheder til området.



I denne ende bgynder Nørrebrogade i et rumligt virvar.

## Ny plads

Den nye plads foran Nørrebrohallens bagside mangler både retning og formål. Den har to åbne sider mod hhv. gaden og cykelruten, og to der vender mod bagsiderne af nabobygningerne. Den fremstår ikke specielt venlig, og dens funktion er uklar.



En stor åben plads der støder op til adskillige bagsider.

## Nørrebrohallen

Den gamle remise er et fixpunkt på Nørrebro, og har mange daglige brugere. I forbindelse med etablering af den ovenfor nævnte plads, har den pludselig fået en ny synlighed mod Nørrebrogade. Dens ramponerede og aflukkede udseende bidrager dog ikke til stemningen i området.



Nørrebrohallen trænger til en kærlig hånd.

## Cykelrutens overskæring

Nørrebroparkens krydsning af Nørrebrogade, tilføjer luft og en velkommen stemning af park og rekreation til strækningen. Som ved den inderste del af Nørrebrogade, mindsker fornemmelsen af at indgå i et større rumligt netværk den ellers inde-lukkede fornemmelse gaden kan have.



Cykelruten i det gamle jernbanetracé.

## Nørrebro st. og højbanen

Som transportknudepunkt er stationen et vigtigt mål og fixpunkt, men området omkring stationen er rodet, trafikdomineret og rumligt disintegreret. Som fodgænger føler man sig dårligt behandlet!



Udgangen på en af landets travleste stationer. Noget rodet.

## Konklusion

Dette er den rumligt set mest komplicerede del af Nørrebrogade. Skiftet i proportioner, trængslen omkring Nørrebro Station og de slidte facader, giver en lettere kaotisk stemning. Det er optakten til Nordvest, hvor alting er lidt større, lidt fattigere og lidt mere trøstesløst, men også til Brønshøj og Husum hvor alting er lidt mere åbent, lidt mere grønt og lidt mindre struktureret.

Det er samtidigt en meget spændende strækning, hvor netop de ændrede rumlige proportioner og de kig der opstår f.eks. omkring cykelrutens gennemskæring, giver luft og fornemmelse af muligheder. Nørrebrogades korridor undergår et skift og bliver til noget andet, men til hvad?

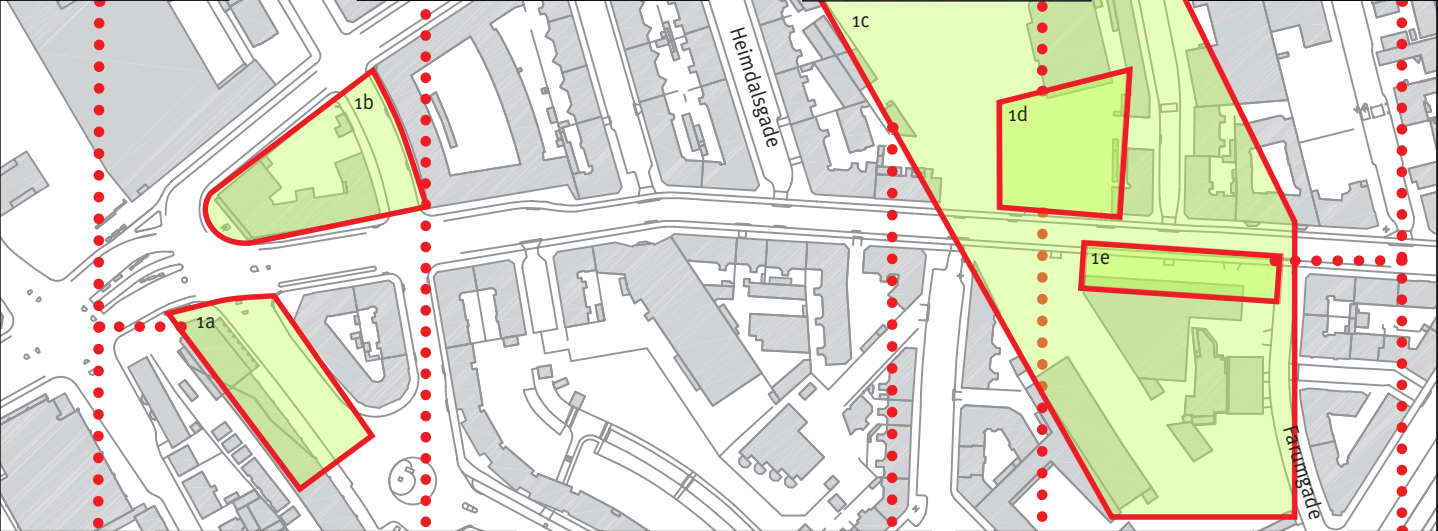


# Problemer og potentialer.



Bagside møder bagside. Hvad skal man lave dér?

Kedsommeligt areal brugt til udstilling af varer. Heller Ingen bænke her.



1a

NYT BYRUM! En ny forplads kan give luft og værdighed til ankomsten ved Nørrebro st.

1b

NY BYPLADS! En ny pladsdannelse kan bringe fokus og orden. Potentiale for f.eks. bazar og randbebyggelse i skala der matcher det omgivende kvarter.

1c

Der er brug for fokuspunkter der kan give retning og binde de mange åbne rum sammen på tværs af gaden.

1d

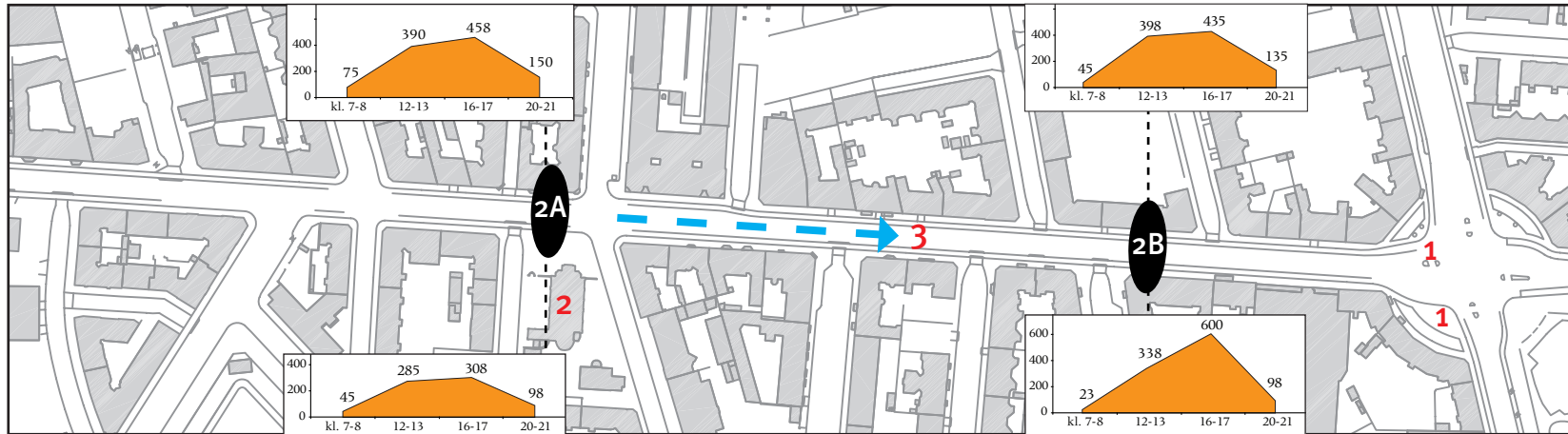
En ny indgang til hallen med åbning mod pladsen, kan give pladsen færdsel, retning og formål.

1e

Pladsen foran Fona m.fl., bør udvides med opholdsmuligheder og beplantning.



## 2. sekvens: Farumgade til Runddelen - Det lange stræk



Fodgængertællinger på hhv. nord- og sydsiden af gaden:

Tælling 2A og 2 B er stort set identiske. Den største forskel ligger på sydvest-siden mellem 16-17, hvor der er markant mere færdsel nærmest runddelen. Den øgede færdsel skyldes sandsynligvis kunder til Kvikly, samt af- og påstigning ved busstoppestederne. Begge dele nær runddelen.

Særlige steder og forbindelser:





## Funktioner

Strækningens funktioner er hovedsageligt handel, iblandt enkelte barer og andre rekreative funktioner. Strækningen har især appel til de daglige handlende.

Her opleves Nørrebrogades overordnede konflikt mellem funktionerne trafik og oplevelse, særligt tydelig. De mange butikker og fodgængere til trods, er det ikke et sted man har lyst til at opholde sig. Dertil er det for støjende, klaustrofobisk og bildomineret.

Strækningen er altså hovedsageligt knyttet til de nødvendige aktiviteter; det der sker næsten uanset kvaliteten af det fysiske miljø. Der er ingen opholdsmuligheder.

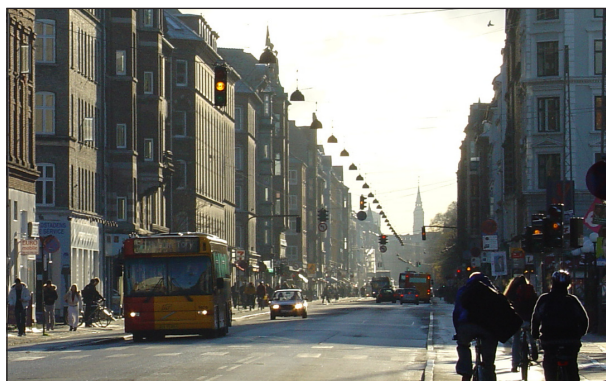
Da handelen dominerer strækningen, er det sandsynligvis her afsættet for en fremtidig udvikling skal findes. Hvis hensynet til bylivet kombineres med hensynet til handelen, kan resultatet måske blive brokvarterernes første indkøbsstrøg i denne størrelsesorden.

## Særlige steder

1 Runddelens byrum.



2 Stefanskirken.



3 Kig mod Skt. Petri kirkes spir i indre by.

## Facader

Strækningens facader er generelt slidte og præget af manglende detaljering. Enkelte har forholdt sig omhyggeligt til bygningens baser, og skabt sammenhæng opad.



B-facade  
Supergeil: Fint eksempel på nytænkning og en spændende indføjelser af nyt design i gammel byggeri.



E-facade  
Kvickly: Utiltalende facade-niche brugt til cykelparkering og affaldshenkastning. Lukket og skummel.



# Rumlig oplevelse og kvalitet

## Tæt og hektisk

Strækningen har noget korridor-agtigt over sig. Sidegaderne forekommer ens og uinteressante, og man orienterer sig lige frem. Tæt trafik, støj, trængsel og slidte facader gør gaden lettere anstrengende at færdes i og uattraktiv til ophold.



Strækningen kan forekomme nærmest uendelig.

## Få pauser

Der er stor variation af butikker og mange mennesker på fortovene, men fraværet af rumlige pauser understreger strækningens korridor-fornemmelse. Der er adskillige ansatser til sidegade-pauser, men de er optaget af reklamer, varer eller buncker af cykler. Ingen siddepladser tilbydes.



En halvhjertet sidegade-pause. Optaget af jakker.

## Trættende strækning

Alt ialt er det som om Nørrebrogade bliver lidt træt lige her. Der er mangel på pauser der kan give luft, og særlige steder der kan live op.



Færdig med indkøbene - på vej til bussen.

## Stefanskirken

En markant bygning med en tlhørende forplads, der udgør strækningens eneste rumlige pause. Forpladsen bruges til kirkeens kulturarrangementer, men er oftest tom og mørk. Der er intet på pladsen der inviterer til ophold.



Stefanskirkens forplads er ugæstfri og en anelse dystert.

## Slidte facader

Oplevelsen af at færdes i gaderummet er tæt knyttet til facaderne, og til deres udseende, vedligeholdelse og materialevalg. Da denne strækning hovedsageligt har facader at byde på, bliver deres udseende desto mere afgørende for oplevelsen.



Mange facader har et hærgnet udseende.

## Konklusion

Strækningen er præget af nødvendighed. Når så mange færdes her, skyldes det i højere grad gadens rolle som central og varieret handelsegade, end det fysiske miljø den har at byde på. Der mangler pauser, ro og kvalitet i facader og materialer.

En muligt "stort træk" vil være at omdefinere strækningen til gå- og/eller sivegade. Dermed vil man kunne spille på dens langstrakthed, homogenitet og intensive handel. I kombination med en udbygning af de to pladser, Runddelen og Stefanskirkens forplads, vil strækningen kunne transformeres fuldstændigt, og i bedste fald blive en lokal destination på linie med gaderne i indre by.

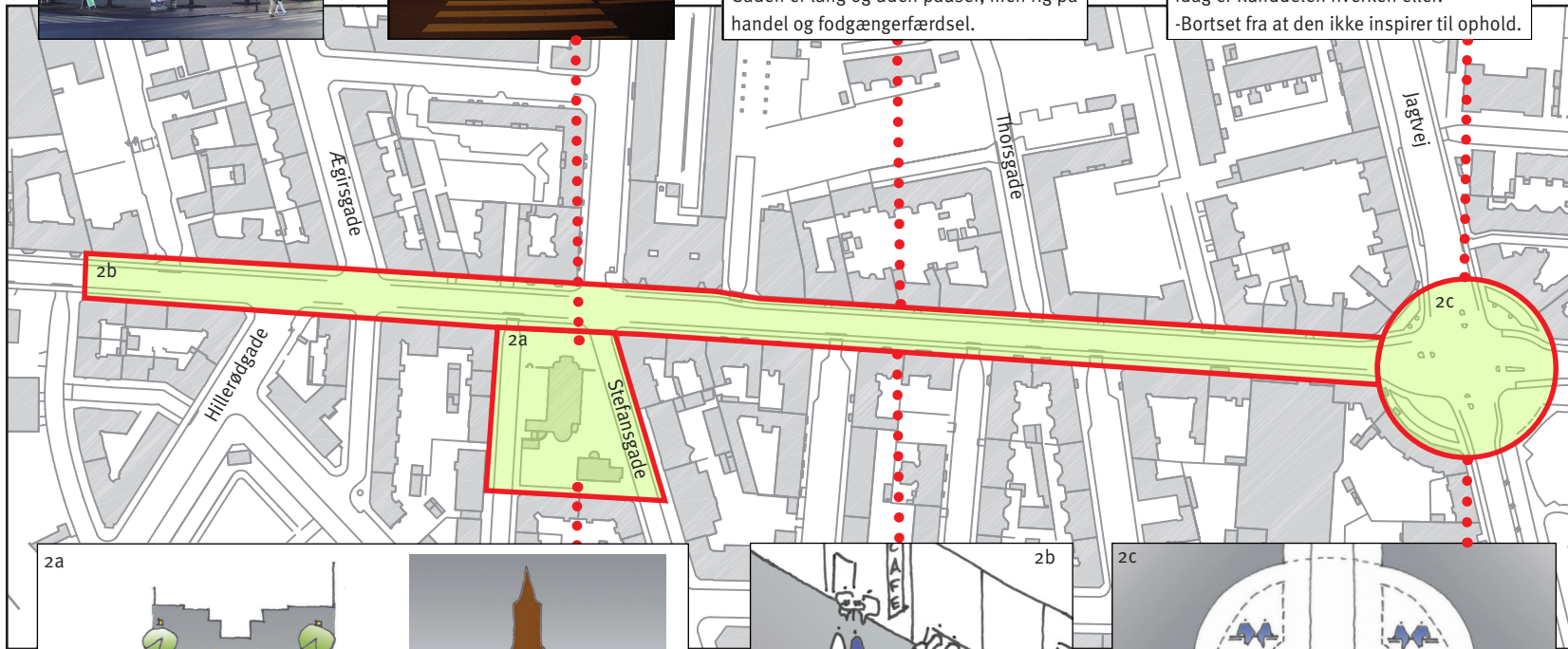
# Problemer og potentialer.



Gaden er lang og uden pauser, men rig på handel og fodgængerfærdsel.



Idag er Runddelen hverken eller. -Bortset fra at den ikke inspirer til ophold.



2a

**NY BYPLADS!** En udvikling af kirkepladsen med lys og opholdsmuligheder, kan gøre den til en værdifuld og alternativ pause på en travl gade.

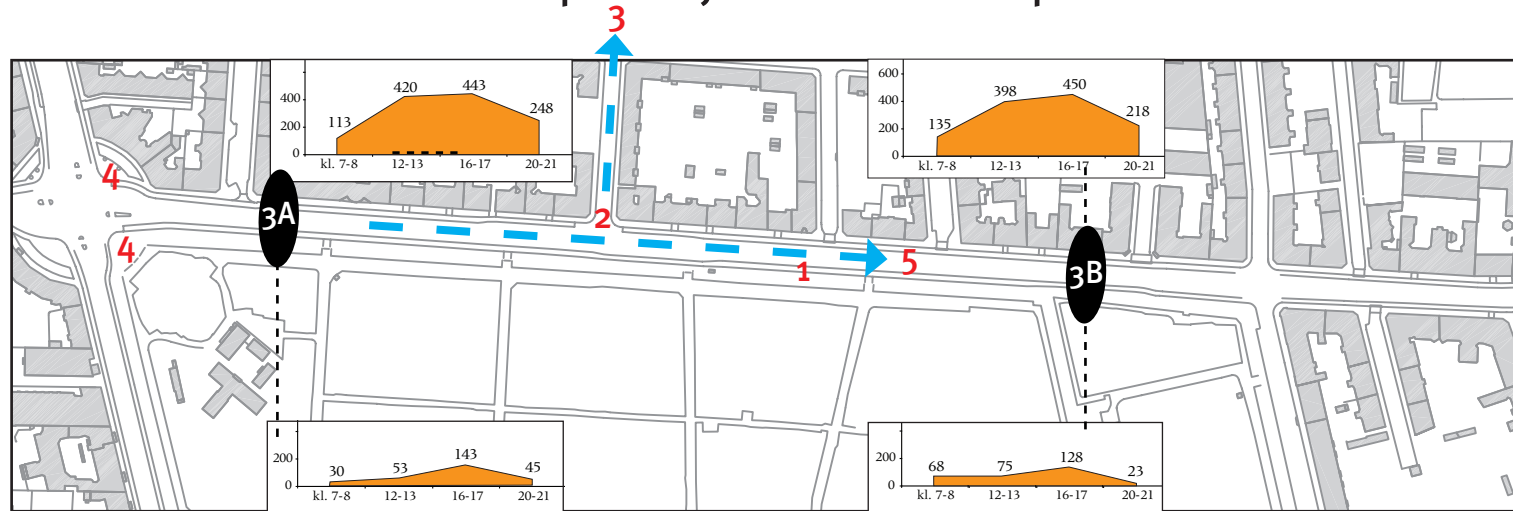
2b

**NY GADE.** Fjernes niveauforskelle i gaden, kan færdslen ske på en fælles flade med differentieret belægning.

2c

**NYE BYRUM!** Indsnævres kørebanerne og nytænkes området, kan Runddelen genvinde sin tabte status som Nørrebrogades samlende byrum.

### 3. sekvens: Runddelen til Kapelvej - Den store pause



Fodgængertællinger på hhv. nord- og sydsiden af gaden:

Særlige steder og forbindelser:



Tælling 3A er stort set identisk med tælling 3B, og viser at færdslen på strækningen er upåvirket af nærheden til Runddelens trafikknudepunkt.

Tælling 3B viser færre fodgængere end på gadens regulære forretningsstrøg. Der er desuden stor forskel på de to sider af gaden. Flest går hvor der sker noget, og er noget at se på.





## Funktioner

Udover boliger har strækningen en del handel, som er kendetegnet af de mange shawarma-barer og pizzeriaer. Dertil kommer en del andre butikker, en nærpoltistation og en café.

Café Gokken og Kokken og shawarma-barerne udgør strækningens vigtigste destinationer, men appelerer til en ret begrænset målgruppe.

Assistens Kirkegård er unik ved også at fungere som uofficiel bypark, rekreativt rum og turistmål. Som park har den mest lokale brugere, og som turistmål besøgende fra vidt omkring. Den er især velbesøgt i sommermånedene.

Strækningens rekreative karakter bør understøttes ved at invitere flere fortovscafeer, restauranter og andre der kan indtage fortovet med invitationer til at stoppe op og sidde ned. De kan på netop dette stræk glæde sig over genboer, der med garanti ikke klager over støj.

Udvides fortovet på solsiden langs med husrækken, vil det sammen med en reduceret trafikmængde kunne betyde et attraktivt miljø med kontakt til bylivet og udsigt til kirkegårdens skovbryn.

## Særlige steder

- 1 Assistensens gule mur
- 2 Markant hjørnebebyggelse
- 3 Kig mod Simeonskirken
- 4 Runddelens byrum
- 5 Kig mod Skt. Petri Kirkes spir i indre by



Familieudflugt til H.C. Andersens grav på Assistens Kirkegård.



Fin symmetrisk bebyggelse, der markerer indgangen til Sjællandsgade.

## Facader

Strækningens facader ligger i mellemklassen med pil nedad. De mange shawarma-barer har ensartede, dårligt detaljerede facader der sætter sit præg på strækningen.



A-facade

Salling C optik: Fin detaljering i menneskelig skala, god udstilling samt godt forhold til husets proportioner.



E-facade

Tikka Khan. Overmalet, tilskoddet og rusten. Giver en stemning af forfald.

# Rumlig oplevelse og kvalitet

## Fred og Monotoni

Kirkegårds-muren og de få sidegader gør strækningen langstrakt og lettere monoton af færdes på. Der er en stemning af pause, som på sommerlørdage lives op af loppemarkedet langs muren. Bortset fra et par planløst anbragte bænke, er der heller ikke her nogen opholdsmuligheder eller siddepladser.



Den langstrakte pause

## Den gule mur

Assistens Kirkegårds 500 m. lange mur og træerne bag den tilføjer ro og kvalitet, historisk tyngde og lokalidentitet. Dens monotoni er på en måde velkommen, hvis man kommer fra en af de mere hektiske dele af gaden. Dens åbninger tilbyder smukke kig ind i en anden verden.



En af åbningerne ind i et grønt og fredfyldt univers.

## Shawarma-gaden

Strækningens mange shawarma-barer, pizzeriaer og ubestemmelige indvandrerisenkræmmere tilføjer den en særegen stemning af både etnisk mangfoldighed og discount.



Shawarma-barerne ligger tæt.

## Runddelen

Ved strækningens afslutning mod Runddelen dominerer trafikken totalt. Runddelen virker nærmest opgivet som et sted for ophold.



En pauver plads foran den gamle indgang til Assistensen.

## Fylde fortove

Også på denne strækning er fortovens effektive gangbredde ofte reduceret af skiltning og byudstyr.

Fortovsbredden ved muren er rigeligt bred, men kan dog kun lige akkurat bære det ugentlige loppemarked.



Gadeudstyr og skiltning reducerer det effektive gangareal.

## Konklusion

Den store pause mangler pauser! Også her er mangler attraktive invitationer til ophold i form af bænke, mulighed for udendørs servering mm. Og igen vil en reduktion af motortrafikken mindske støjen, give bedre plads til fortove og cykelstier og i det hele taget gøre strækningen mere attraktiv.

En udvikling af pladsen ved Simeonskirken til egentligt byrum, vil give Sjællandsgade ny betydning som forbindelse mellem Nørrebrogade og pladsen. En opgradering af sol-siden vil danne basis for rekreation og cafeer, og gøre pausen til en rigtig pause.



# Problemer og potentialer.

-



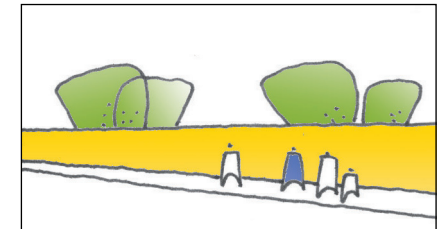
Porten til kirkegården - lukket og trist.



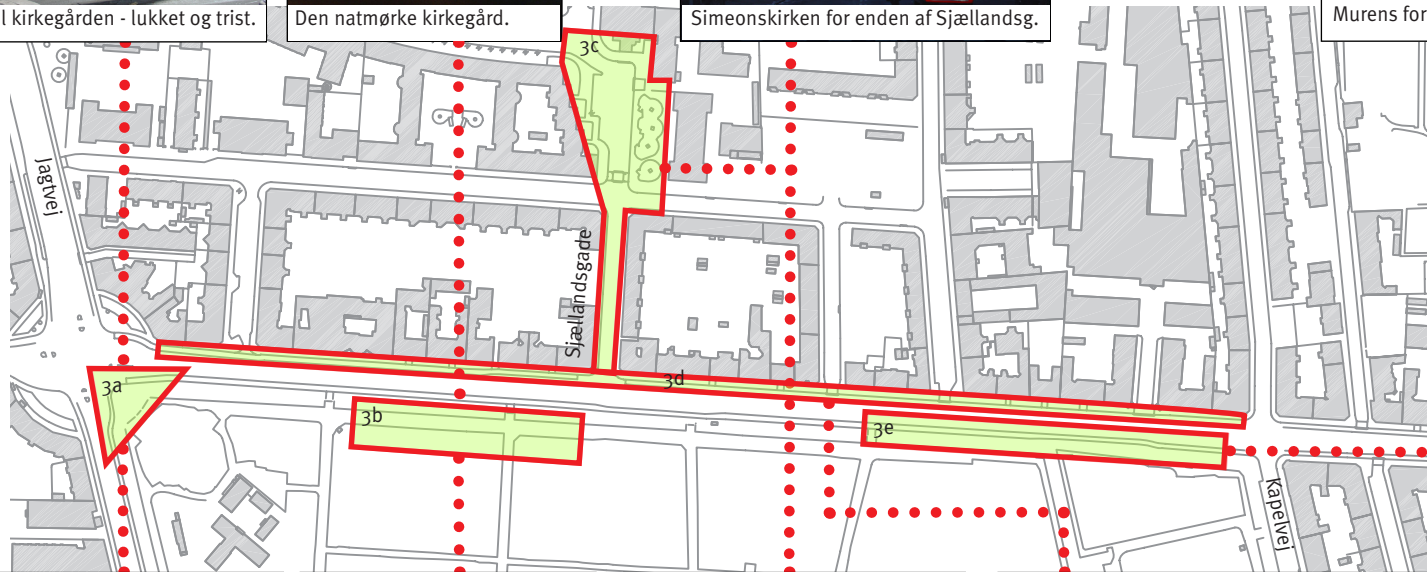
Den natmørke kirkegård.



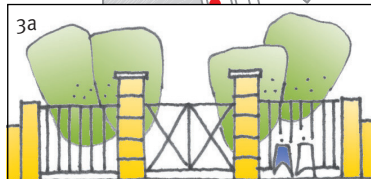
Simeonskirken for enden af Sjællandsg.



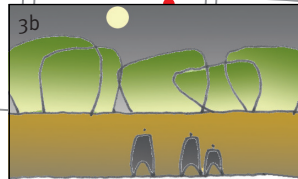
Murens forløb er monotont og kedsommeligt.



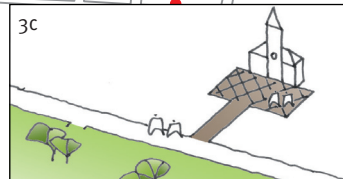
+



3a En genåbning af hovedporten til kirkegården, kan være med til at skabe formål og retning til Runddelen.



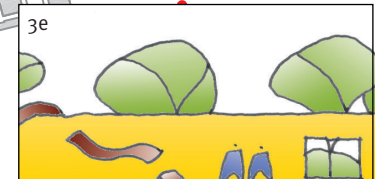
3b Lyssætning på trækrone vil tilføje gaderummet liv og poesi, og gøre pausen nærværende også om aftenen.



3c NYE BYRUM. En ny kirkeplads samt Sjællandsgade som sivegade, vil knytte kvarteret bag til Nørrebrogade.



3d NYT BYRUM. En udvidelse af fortovet kan give rum til mere udendørs servering og lign. aktiviteter, m visuel kontakt til assistensens skovbryn.



3e Bryd strækningens monotoni, tilføj fantasi, og inviter kunstnere til at udforske murens rumlige element.



## 4. Sekvens: Kapelvej til Sørtorvet- Den kosmopolitiske gade



Fodgængertællinger på hhv. nord- og sydsiden af gaden:

Særlige steder og forbindelser: 3 — — — — —> 1

Tælling 4A er foretaget ved et af strækningens travleste områder. Mange går til og fra det nærliggende busstoppested, og fortovets kapacitet overskrides en stor del af dagen.

Tælling 4B viser en relativt stor mængde fodgængere omkring hjørnet af Ravensborggade, især ved arbejds ophør. Kunder til Fakta-butikken udgør en væsentlig del af trafikken.



Facaderegistreringer

## Funktioner

Strækningens funktioner er hovedsageligt handel, iblandt en høj grad af specialforretninger: helsekost, skomager, skiudstyr, guldsmed mm. Dertil kommer to teatre og en del barer og restauranter.

Desuden har Ravnsborggade en særlig rolle, idet den er rig på marskandisere og genbrugsforretninger. Den har karakter af laugsgade og har unik status i København.

Strækningen appellerer både til de daglige indkøb og til aften- og nattelev. Det er den mest mangfoldige del af Nørrebrogade og den der er mest livlig i nattetimerne, ikke mindst pga nærheden til Skt. Hans Torv og indre by.

Også på denne strækning er gadens overordnede konflikt mellem trafik og oplevelse, særligt tydelig. Der er tryk på trafikken og fremkommeligheden er dårlig. Fodgængermiljøet er plaget af trafikstøj, forurening og smalle fortove. Bilister og cyklister kører på overfyldte veje og cykelstier, og plages af mange lyskryds og krydsende fodgængere. Af samme grund er det ikke et sted der appellerer til ophold, trods den store mangfoldighed.

## Særlige steder

- 1 Kig over Dr. Louises bro mod Trinitatis.
- 2 Overgangen fra søerne til Nørrebrogade.
- 3 Indgangen til Blågård's Plads.
- 4 Sakramentskirken og Skt. Johannes kirke for hver sin ende af Fælledvej.



## Facader

Strækningens butiksfacader er en blandet affære, men med pil opad. Mange har højtråbende skiltning. Enkelte er omhyggeligt detaljerede.



A-facade

Emmerys bageri. Fin detaljering, imødekommende og elegant. Smukke materialer.



D-facade

Superbruggen. Lukket og hård facade, grov detaljering, cykelkaos og påtrængende skilte på et smalt fortov.



# Rumlig oplevelse og kvalitet

## Trængsel

Her er en fodgængers oplevelse præget af travlhed, trafiklarm og pladsmangel, men også af spænding, mangfoldighed og en følelse af storbypuls. Strækningen er oplevelsesrig men kan være stressende at færdes i.



Cykelkaos foran Brugsen, hvor fortovet er reduceret til ca. 1 meter.

## Netværk

Søerne, de livlige sidegader samt forbindelserne til Blågård's plads og Sct. Hans Torv giver fornemmelsen af rum på tværs af gaden. Strækningen føles som del af et netværk, der er usædvanligt rigt på muligheder og tilbud.



Indgangen til Blågårdsgade - en del af et netværk.

## Få pauser

Den kosmopolitiske strækning er kort, rumligt veldefineret, og når aldrig at blive kedelig. Til gengæld mangler der opholdsmuligheder og pauser hvorfra man kan betragte livet og få pusten. På denne del af Nørrebrogade er der ikke en eneste bänk i sigte...

## Den daglige slitage

Gaden er præget af slid, og man fornemmer den daglige kamp mod horder af fodgængere, natlige branderter og den daglige dosis bilos og henkastet affald. Gadeudstyret er slidt og overklisteret med plakater, og mange indgange er plagede af graffiti.



Facader og gadeudstyr er godt brugt.

## Festgaden

Nørrebrogade er også en festgade, og de forskellige barer og værtshuse, også i sidegaderne, sætter deres præg på strækningen på godt og ondt. Særligt fredag og lørdag aften er gaden meget populær, hvad der tilføjer liv, larm, stemning og glasskår på cykelstierne.



Aften- og nattelivet lyser op i gaden. Her Kaleidoskop teater.

## Konklusion

Den kosmopolitiske gade er rig på oplevelser og muligheder, men ligesom på resten af Nørrebrogade er disse kvaliteter presset af trafikken og den plads den optager. En særlig kvalitet ved strækningen er det netværk af stræder og pladser som det indgår i - en kvalitet der bør fastholde og som der kan bygges videre på.

Mødet med søerne er i sig selv en stor kvalitet, men kan udbygges med bedre opholdsmuligheder. På selve Søtorvet vil man med held kunne droppe de forladte bænkerækker og diminutive hække, og istedet udnytte pladsen til at understrege portvirkningen til indre by med en slagfærdig beplantning der kan formidle skalaspringet.



# Problemer og potentialer.

**-**

Fodgængere kæmper om pladsen på overfyldte fortove.

Der er udpræget mangel på sidde- og opholdssteder.

Ravnsborggade er rig på møbelbutikker, og hjemsted for Nørrebro teater.

Hvor byen møder vandet er der en halvhjertet invitation til ophold.

**+**

Fortovet bør udvides på travle strækninger.

**NYE BYRUM.**  
Indgange til ikke-trafikerede gader kan blive rumlige pauser og invitere til ophold.

**NY SIVEGADE.** Ravensborggade kan blive tvilling til Blågårdsgade og styrke områdets fodgænger-netværk og fredelige byrum. Elmegade har samme potentiale.

**NYE BYRUM.** Indgangen til hhv. Nr. brogade og Frederiksborggade bør tilføjes vægt som de betydningsfulde porte de er. Markeringer med træer, skulpturer og gode opholdssteder vil gøre en forskel.



# Nørrebrogade - rum for mangfoldige oplevelser

Opsummering

Anbefalinger

Nørrebrogades fremtid?



# Opsummering

## STÆRK IDENTITET

Nørrebrogade er en gade med en stærk identitet. Måske endda den stærkeste i København. Dens markante identitet skyldes en blanding af klart afgrænsede fysiske rammer og homogene proportioner, og af dens rolle som hovedpulsåre gennem landets tættest befolkede og mest etnisk blandede bydel. Gaden er både berømt og berygtet for så forskellige ting som kreativitet, kultur, tolerance samt politiske og etniske uroligheder. Der er noget ustyrligt over Nørrebrogade, en slags autentisk urban stemning på godt og ondt. Nørrebrogade er enestående i Danmark.

## DEL OG HELHED

Nørrebrogade er også en helhed, bestående af dele. En af gadens styrker består netop i, at den kan bevare sin fornemmelse af helstøbthed, og dog indeholde mange stemninger undervejs i sit forløb. Den samler en bydel, men byder også på mange lokale kvaliteter og stemninger.

## EN GADE I KONFLIKT

Og så er Nørrebrogade en konfliktfyldt gade. Der er en bestandig og opslidende konflikt mellem de to primære brugergrupper; mellem dem der færdes i gaden for at benytte sig af gadens tilbud, og dem der bruger gaden som færdselsåre. Mellem dem der er nået frem, og dem der er på vej. Mange af gadens potentialer er pt. låst i denne konflikt. I forhold til gadens fremtidige udvikling er der heldigvis mange kvaliteter at spille på.

## CENTRAL HANDELSGADE

Nørrebrogades primære kvalitet er dens funktion som Nørrebros nerve og centrale handelsgade. De mange tusinde daglige brugere af gadens handel og andre tilbud, giver gaden liv, sjæl og mangfoldighed. Den rummer knap 4 km butiksfacader og har alene af den grund en enorm tiltrækningskraft.

## HELSTØBT GADERUM

Derudover er gadens fysiske form et stort aktiv. Den er et velproportioneret og helstøbt byrum, der er rig på smukke bygninger. Mange af de bygninger vi dårligt lægger mærke til idag, vil naturligt få mere vægt i takt med at butikkerne dæmper deres skiltning en smule og i højere grad tager udgangspunkt i de huse de er en del af. Sker det, vil gaden fremstå med en endnu større helstøbthed.

## GADEN SOM TRANSPORTKORRIDOR

Selv funktionen som transportkorridor rummer et potentiale. Færdslen på langs af gaden er med til at give liv og bevægelse, uafhængigt af andre aktiviteter i gaden. Gaden er en færdselsflod, gennemskyllet af sit eget daglige tidevand af fodgængere, cykler, biler og busser. Men det bør være nemmere at komme på tværs!

## RUM FOR MANGFOLDIGE OPLEVELSER

Det største, mest overordnede potentiale bliver dog det der angår gaden som rum for mangfoldige oplevelser. I forbindelse med vores spørgeundersøgelse blev denne kvalitet - blandingen af aktivitet, varieret handel og mangfoldigt liv, fremhævet igen og igen. Nørrebrogade

har først og fremmest potentiale til at blive en gade for liv, oplevelser og samvær. En gade det er behageligt at færdes og opholde sig i, og som har et bredere spekter af tilbud end idag.

## NY BALANCE

Som nævnt er mange af gadens potentialer låst i den overordnede konflikt mellem oplevelse og transport. Ændres balancen, f.eks. i form af en dæmpning af den motoriserede trafik, og indvindes der plads fra vejbaner og parkering til bredere fortove hvor det er nødvendigt, vil gadens rolle som oplevelsesrum kunne styrkes kraftigt.

## CYKEL- OG BUSGADE

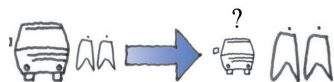
Rollen som transportkorridor behøver dog ikke afvikles for at indfri gadens potentialer. I kraft af at gaden allerede er en af byens mest benyttede cykelruter, virker det oplagt at fastholde funktionen som transportkorridor for cykler og busser, men i så vidt muligt omfang lukke den af for biltrafik. Dermed vil en reduktion i trafik- og støj mængde opnås, og der vil være skabt det nødvendige fundament for en videre udvikling af gadens potentialer.

## ET UNIKT STED

Nørrebrogade er et unikt sted i byen, og vil kunne udvikles til en form for gade vi endnu ikke har set. Skal gaden transformeres til et behageligt, inspirerende og oplevelsesrigt byrum, må hensynet til bylivet sættes først.

# Generelle anbefalinger

## Tiltag på gadeniveau



**Skift balancen.** En ændret balance mellem fodgængere og motortrafik er afgørende for gadenes fremtid.



**Facade manual.** En vejledning i god skiltning og godt facadedesign bør runddeles til gadenes handlende. Heri kan man opfordre til at facaderne udvikles i harmoni med den bygning de er en del af, og at de fremstår åbne og attraktive mod gaden. Det er også vigtigt at butikker så vidt muligt er oplyst om aftenen, for at modvirke mørke og utrygge strækninger af gaden. Som det f.eks. er gjort i Lyngby kan man årligt kåre og præmiere den bedste nye facade.



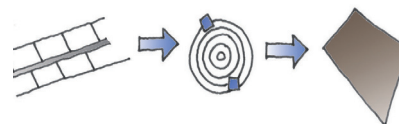
**Samlet byudstyrskatalog.** En katalog for byudstyr, eks. bænke, belysning, affaldsbeholdere, skiltning mm kan skabe sammenhæng i gaden som helhed.



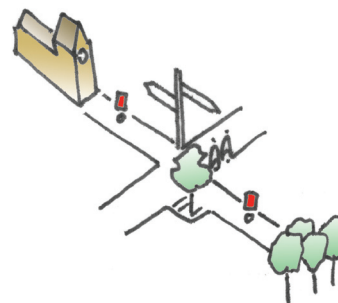
## Tiltag på sekvensniveau

**Mere karakter.** Styrk den enkelte strækningens særlige identitet, gennem udvikling af lokale potentialer. Gaden har stor sammenhængskraft, men også mange lokale stemninger der kan spilles på.

**Flere pauser.** Skab invitationer til ophold og rekreation. Gaden har brug for åndehuller, og de kan skabes på mange måder. Indgangen til mindre sidegader kan f.eks. udvikles til små pladsskabelser.



**Skift i materialer.** Særlige steder og kvaliteter kan fremhæves gennem ændringer i normaltstanden. Der kan arbejdes med lys, belægninger, beplantninger mm. På udvalgte steder kan københavnerfortovet udskiftes med alt fra gummi til marmor. Gør plads til fantasien og oplevelsen!



**Fortæl om netværket.** I gaderne omkring Nørrebrogade ligger en stor mængde aktiviteter og destinationer. Skiltning og andre henvisninger der gør opmærksom på sidegadernes tilbud, vil styrke fornemmelsen af Nørrebrogade som et samlet byrum i et udstrakt netværk. Flere sivegader og pladser i tilknytning vil styrke netværket.

# Nørrebrogades fremtid?

1. sekvens: den værdige ankomst og de åbne rum

2. sekvens: indkøbsstrøget



## OVERSIGT OVER FORESLÅEDE INITIATIVER

1a: Nyt byrum i forb. m. ankomst til Nørrebro station.  
1b: Ny byplads der annoncerer Nørrebrogades begyndelse / afslutning på værdig vis.

## OVERSIGT OVER FORESLÅEDE INITIATIVER

1c: Sammenhæng og retning i de mange åbne rum.  
1d: Ny indgang til Nørrebrohallen.  
1e: Mere anvendelig plads foran lav bebyggelse.

## OVERSIGT OVER FORESLÅEDE INITIATIVER

2a: Ny byplads v. Stefanskirken, evt. m. forbindelse til Nørrebroparken.  
2b: Ny gade m strøgfornemmelse, via ny belægning.  
2c: Nye byrum og en revitaliseret runddel.



### 3. sekvens: den rekreative pause



### 4. sekvens: netværksgaden

#### OVERSIGT OVER FORESLÅEDE INITIATIVER

- 3a: Genåbning af indgang til Kirkegården.
- 3b: Lyssætning på kirkegårdens træer.
- 3c: Nyt byrum og plads, i forb. m. Sjællandsgade og pladsen foran Simeonskirken.

#### OVERSIGT OVER FORESLÅEDE INITIATIVER

- 3d: Nyt bredt fortov, samt mere udeservering.
- 3e: Kunsterisk bearbejdning af muren, som modtræk til strækningens monotoni.

#### OVERSIGT OVER FORESLÅEDE INITIATIVER

- 4a: Udvidede fortove hvor det er nødvendigt.
- 4b: Rumlige pauser v. indgange til ikke-trafikbelastede gader.
- 4c: Ny sivegade.
- 4d: Markering af overgang / ankomst til Nørrebrogade.

## Kilder

"Livet mellem husene"

Jan Gehl 1971/2003

Arkitektens forlag

"Public Space - Public Life"

Jan Gehl og Lars Gemzøe 1996

Arkitektens forlag, Kunstakademiets forlag

"Billeder fra det nu forsvundne Nørrebro"

Knud M. Nielsen 1984

Dansk Historisk Håndbogsforlag

"Færdselstællinger 2002-2004"

Kbh's kommune

DSB

Banedanmark

Københavns Metro

