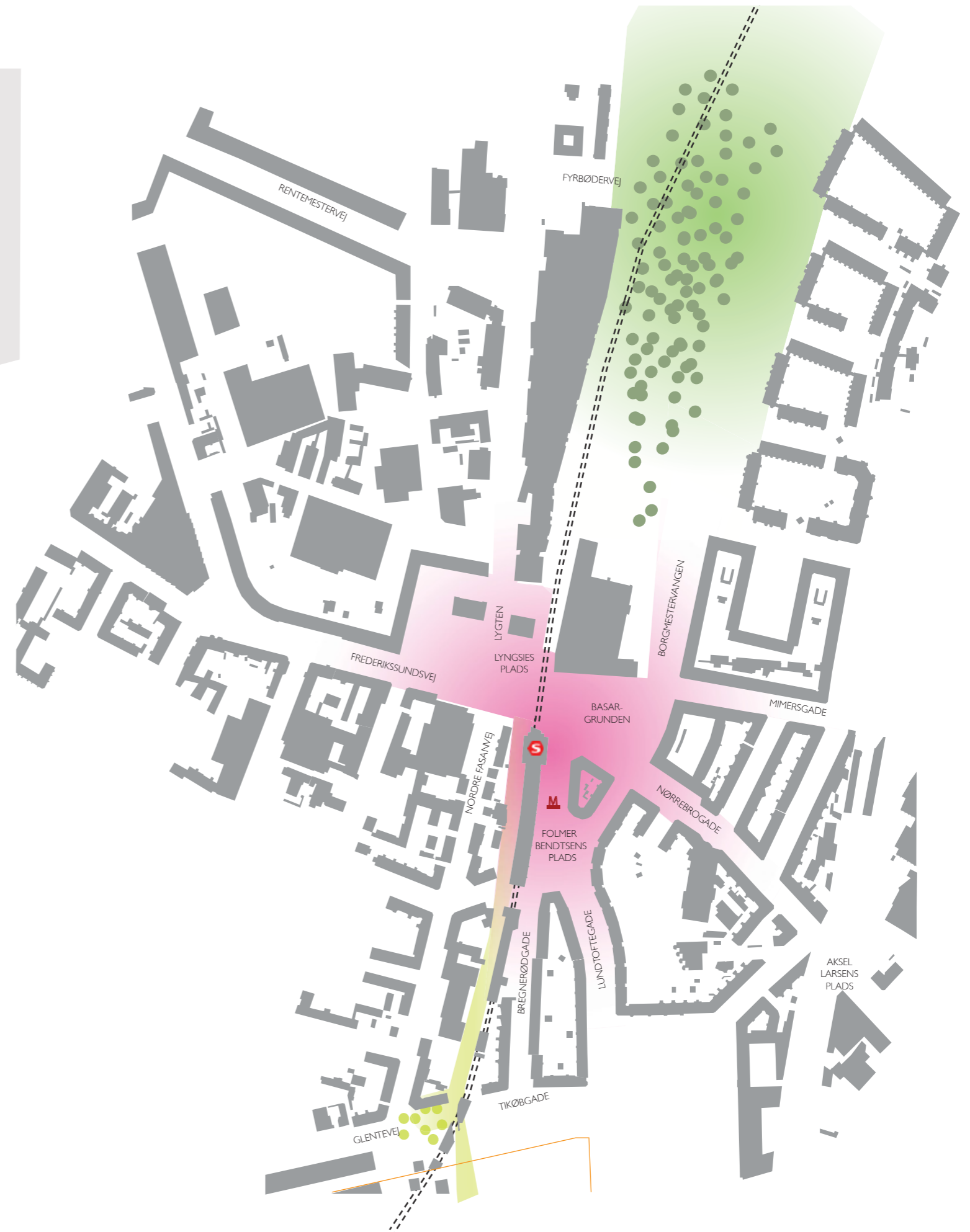


byrumsanalyse
NØRREBRO STATIONSOMRÅDE

Center for Bydesign marts 2012



INTRODUKTION

Nørrebro Station er på vej til at blive det tredje største trafikknudepunkt i Danmark. Der bygges station til Cityringen, trafikale omlægninger kan forbedre busdriften, nye rekreative områder er ved at tage form, flere cykelforbindelser er planlagt igennem området, og der er gang i områdebaserede indsatser, som skal følge op på 'Politik for udsatte byområder'.

Teknik- og Miljøudvalget har efter endt høring den 16. maj 2011 truffet principbeslutning om, at etablere en busgade ved Nørrebro Station. Busgaden der får adgang for cykler, skal erstatte den nuværende busgade ved Aksel Larsen Plads, som blev etableret som en del af trafikforsøget ved ombygning af Nørrebrogade.

De igangværende projekter og en flytning af busgaden er alt sammen noget, der gør det nødvendigt at danne sig et overblik over de byrums-mæssige sammenhænge, belyse hvilke muligheder der er, og hvordan de kan koordineres tidsmæssigt, så det kan blive et sammenhængende og velfungerende byrumsnetværk i fremtiden.

Denne analyse af byrummene omkring Nørrebro Station belyser hvilke muligheder der er for:

- At opgradere skiftemuligheder mellem tog, bus og metro centralt omkring Nørrebro Station
- At styrke et varieret byliv centralt omkring Nørrebro Station
- At styrke fodgængerforbindelserne til stationen
- At binde Nørrebro og Nordvest sammen og styrke bylivet på langs og tværs af banen

Med andre ord: Hvordan kan Københavns Kommunes målsætninger om at styrke bylivet og den grønne mobilitet bringes i spil i området.

Byrumsanalysen giver således et overblik over mulighederne og et illustreret grundlag for en eventuel senere politisk beslutning om at videreudvikle byrummene omkring Nørrebro Station



PLANER OG PROJEKTER

KOMMUNAL PLANLÆGNING

I gennem de seneste ti år har Københavns Kommune arbejdet for at forbedre den grønne mobilitet omkring Nørrebro Stationsområde. Der er planlagt et cykelrutenet, der skal binde områderne sammen på tværs og langs af banen og der er vedtaget ændrede rammebestemmelser i kommuneplanen til fordel for nye fritidsområder på de kommunale arealer langs højbanen og på dele af det tidligere godsbanearreal, hvor der nu anlægges en kommunalt ejet folkepark.

For at forbedre mulighederne for byliv er Basargrunden overfor Nørrebro Station blevet opkøbt, og den fremtidige funktion som offentligt byrum er fastlagt i en lokalplan. Intentionen er i den forbindelse bl.a., at et kommende Nørrebro Torv på Basargrunden forbindes med folkeparken gennem en grøn forbindelse ad Borgmestervangen.

ANLÆGSPROJEKTER OG OMRÅDEBASEREDE INDSATSER

Nørrebro Cykelrute og Superkilen er anlagt i nærheden af stationsområdet, og de områdebaserede indsatser har bl.a. medført køb af Lygten Station til kulturelle og sociale formål og anlæg af en midlertidig have ved Glentevej lige op ad højbanen.

CITYRINGEN/S-TOG

Med beslutningen om anlæg af en station til Cityringen er der yderligere sat fokus på området. Det vurderes, at denne vil betyde, at Nørrebro Station vil blive landets tredje største trafikknudepunkt med ca. 35.000 af- og påstignere.

Der udarbejdes en lokalplan for stationsforpladsen, der skal sikre at metrostationens funktioner sker i samspil med de øvrige byrumfunktioner og de tilgrænsende områder omkring Nørrebro Station. Basargrunden bruges som byggeplads for Cityringen indtil 2017.

DSB arbejder med en ombygning af selve Nørrebro Station (S-tog) for at gøre den mere tilgængelig fra alle sider.

NØRREBROGADE OG FREDERIKSSUNDSVEJ

Københavns Kommune har udarbejdet en helhedsplan for Nørrebrogade med det formål at prioritere den kollektive trafik og styrke mulighederne for cyklister og fodgængere, samtidig med at biltrafikken kan afvikles glidende og udenom stationsområdet. 1. etape fra søerne til runddelen er afsluttet januar 2012. 2. etape fra runddelen til Nørrebro Station afventer beslutning om finansiering. Herudover har Københavns Kommune udarbejdet et busfremkomme-lighedsprojekt for Frederikssundvej. Dette afventer statslig medfinansiering, alternativt beslutning om en letbaneløsning i forbindelse med KIK-projektet.

UDSATTE BYOMRÅDER OG OMRÅDELØFT





De områdebaserede indsatser er nu intensiveret på Nørrebro og Nordvest i forbindelse med indsatsen for udsatte byområder. De byrumsmæssige indsatser har høj prioritet i forhold til at knytte områderne sammen og skabe grobund for en fysisk og social integration, herunder specifikt at skabe forbindelser mellem Fuglekvarteret i Nordvest til stationsområdet og koble Mjølnerparken tættere på den omkringliggende by og den kommende park på DSB-arealet

NUVÆRENDE BYDELSPLANER

De lokale bydeleplaner for Nørrebro og Bispebjerg sætter fokus på en fortsat prioritering af grønne byrum, bedre forbindelser og flere mødesteder - også omkring Nørrebro Station.



METRO- OG CYKELFORBINDELSER

-  Nørrebro ruten og cykelforbindelse i Folkepark
-  Metro cityring der fra 2018 vil kæde byen endnu bedre sammen
-  Fasanvejsruten og Farumruten er planlagte ikke finansierede cykelsuperstier
-  Hareskovruten og Grøndalsruten er planlagte ikke finansierede cykelruter

PLANLAGTE OG IGANGVÆRENDE BYRUMS- OG MOBILITETS PROJEKTER

**Busfremkommelighedsprojekt
Frederikssundsvej:**
Afventer statslig med-
finansiering. Alternativt en
eventuel beslutning om
en letbaneløsning i forbindelse
med KIK-projektet



**Station til cityringen/
Folmer Bendtsens Plads**
Projektudvikling af metroforplads igang.
Lokalplanforslag til metroforplads i marts
2012. Metroforplads anlægges i 2017



Passagerne
Benyttes som byggeplads for metroen
indtil 2017. Nordlig passage indgår i
projektforslag til metroforplads og vil
bl.a. indeholde en del cykelparkering.
Lokalplanforslag til metroforplads i 2012.
Metroforplads anlægges fra 2017.
Passager udpeget til grønt byrum i Bis-
pebjerg Bydelsplan og i lommepark
udspillet.



Glentehaven
Midlertidig have anlagt 2004.
fortsættes med lokal forankring



Folkepark
Anlæg af
ny Folkepark.
Afsluttes 2012



Mjølnerparken
Københavns Kommune har indledt
forhandling med Lejerbo om de
fremtidige fysiske ændringer og
boligsociale aktiviteter, som kan
medvirke til at få integreret Mjøl-
nerparken i kvarteret



Grund ved Borgmestervangen
DSB Ejendomme har henvendt
sig til Københavns Kommune
med ønske om at udvikle en ny
bebyggelse med boliger og
serviceerhverv.



Basargrunden/Nørrebro Torv
Benyttes som byggeplads for me-
trobyggeriet indtil 2017. Lokalplanen
muliggør anvendelse til fremtidig op-
holdsplads



Nørrebrogade
Omlægning af indre Nørrebrogade er afsluttet
primo 2012. Projektudvikling af ydre Nørre-
brogade afventer finansiering.



BUSGADE VED NØRREBRO STATION

MULIGHEDER OG KONSEKVENSER

Teknik- og Miljøudvalget besluttede på sit møde den 16. maj 2011, at der etableres en busgade ved Nørrebro station på strækningen mellem Lygten og Borgmestervangen. Denne busgade vil erstatte den nuværende busgade ved Aksel Larsens Plads, der forsøgsvis er anlagt.

Busgaden placeres under højbanen og får kun adgang for Movias busser, cykler og fodgængere. Den kan etableres med et kørespor i hver retning og brede platforme til af- og påstigning og brede cykelstier. Derved frigives plads under højbanen til udvikling af et sammenhængende byrum mellem Basargrunden og Lyngsies Plads.

Nørrebro Station er allerede i dag et vigtigt omstigningspunkt hvor flere højfrekvente buslinjer krydser S-togs ringbanen. I fremtiden vil også Cityringen indgå i sammenhængen, og der kan forventes 35.000 daglige brugere.

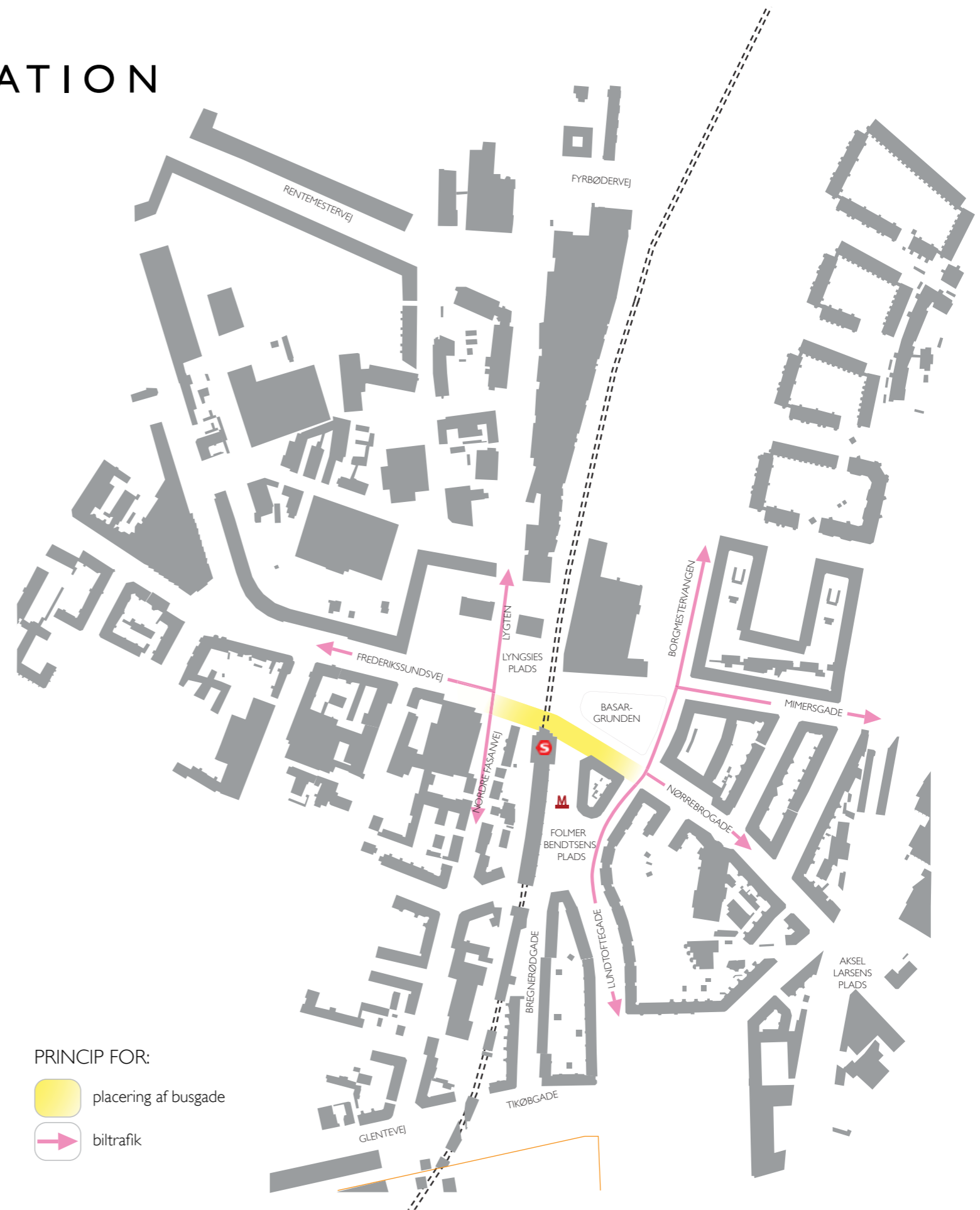
Etablering af busgaden er også en forudsætning for ombygningen af Nørrebrogade, der er afhængig af en reduktion af den gennemkørende biltrafik på hele strækningen fra Dronning Louises Bro til Nørrebro Station.

Ved at placere busgaden ved Nørrebro Station er det vurderingen, at det giver en entydig afvikling af trafikken som er lettere at kommunikere overfor trafikanterne, da højbanens krydsning af Nørrebrogade fremstår som en naturlig visuel barriere og signalanlæg i hver ende af busgaden vil gøre det muligt at lede trafikken ad andre veje.

Det vurderes at placeringen af busgaden ved Nørrebro Station således vil forbedre Nørrebrogade som forbindelse for biltrafik med lokalt ærinde på Nørrebro, samtidig med at gennemkørende biltrafik uden ærinde fortsat reduceres.

Busgadens funktion:

- Sikre optimale skifteforhold mellem bus/Cityringen/S-tog/cykler
- Reducere den gennemkørende biltrafik uden ærinde på Nørrebrogade
- Sikre bussernes fremkommelighed
- Sikre tilgængelighed og sikkerhed for cyklister og fodgængere på langs og tværs af busgaden
- Forbinde Frederikssundsvej- og Nørrebrogade projekterne (i forbindelse med evt. beslutninger om disse projekter)
- Være robust overfor evt. fremtidige valg af kollektive trafikformer, f.eks. letbane



BYRUM OG BYLIV IDAG

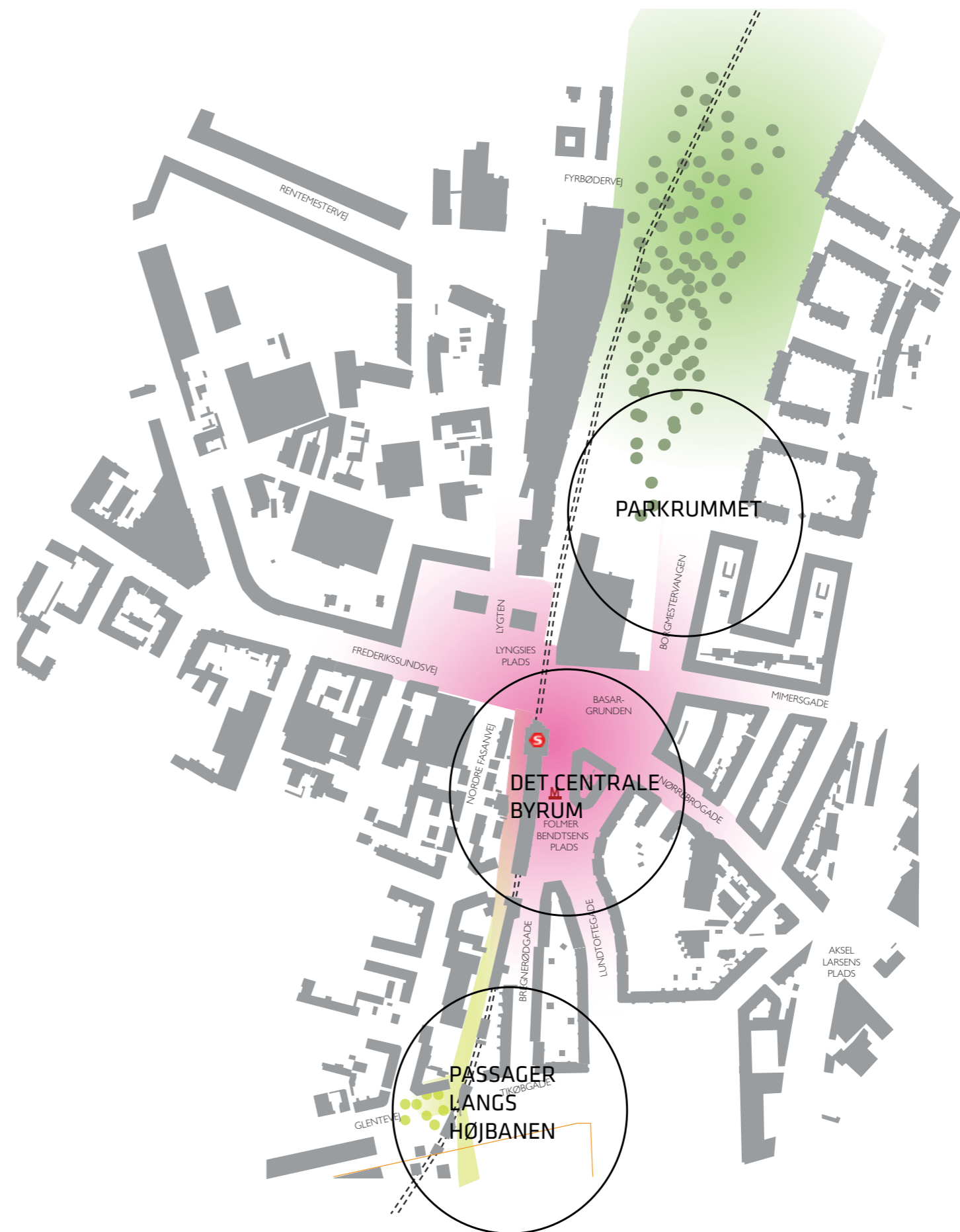
Området omkring Nørrebro Station ligger i grænselandet mellem Nørrebro og Nordvest og er helt domineret af den gennemgående bane, som på én gang samler og adskiller de to bydele fra nord ved Tagensvej til syd ved Hillerødgade. Det er det eneste sted i København, hvor der siden 1930'erne har været en højbane i en tæt bymæssig sammenhæng. Højbanen tilfører derfor området en stærk lokal identitet.

Byrummene omkring banen har tre forskellige udtryk og karakterer:

Mod nord ligger det åbne grønne rum på de tidligere banearealer, som snart forvandles til en bydelspark for alle.

Parkrummet mødes med de centrale, komplekse, intense og meget bymæssige byrum omkring Nørrebro Station, hvor højbanen danner port mellem Nørrebro og Nordvest.

Syd for stationen knyttes de centrale byrum sammen med de tætte, næsten glemte og delvist uudnyttede passager langs højbanen. Passagerne munder ud i Glentehaven, som er anlagt midlertidigt og som afslutter byrummene mod syd. Klemt inde bag højbanen er der en lille helt overset forbindelse gennem de åbne gårdrum, som gør det muligt at forsætte frem til Hillerødgade.



BYRUM OG BYLIV IDAG DET CENTRALE BYRUM

Byrummene omkring Nørrebro Station har en helt særlig identitet, der hænger nøje sammen med højbanen og stationsfunktionerne. Byrummene er fulde af liv og har udpræget storbystemning, skabt af intens trafik - tog, busser, biler, cyklister - og af de mange forskellige mennesker, der færdes og opholder sig. Men pladsen er generelt trang på fortovene og den hektiske trafik, cykelparkeringen og den begrænsede plads under viadukten betyder at skiftemulighederne mellem tog og bus ikke er gode, adgangsforholdene til stationsbygningen er vanskelige, og der er begrænsede muligheder for som fodgænger at krydse på tværs af byrummene.

Højbanen er det dominerende træk i området og Nørrebro Station og Lygten Station er de centrale bygninger. Viadukten mellem dem skaber en unik 'byport' og højbanen deler på den måde Nørrebro og Nordvest i to. Man oplever også en stor forskel i bebyggelsen af de to bydele - Nørrebro har en karakteristisk karréstruktur og i Nordvest findes en mere blandet og sammensat bygningsmasse.

Selve Nørrebro Station, er opført i 1930, som en funktionalistisk bygning med tøndevælv tag, der giver en fin skulpturel virkning i rummet. Bygningen er fredet. På Nordvest-siden ligger Lygten Station, en nationalromantisk bygning med Lyngsies Plads foran, der som en brolagt plads med træplantning skaber en mindre intim skala, med udeservering og mulighed for ophold i det ellers store og travle byrum.

På 'Skodapladsen' overfor er der etableret et midlertidigt graffiti projekt og pladsen bruges også til loppemarked. Byrummet har en uklar afgrænsning mod Frederikssundsvej. På Nørrebro-siden indgår Bazargrunden, det kommende Nørrebro Torv i byggepladsen til Cityringen. Pladsen er stor og rummelig og har potentiale til at blive den centrale bydelsplads. Mod nord bryder den store 'Føtexbygning' både med den arkitektoniske helhed og karrestrukturen og efterlader en uklar afslutning ved Borgmestervangen.



Bazargrunden set mod Borgmestervangen



Lyngsies Plads



Højbanebroen set mod Frederikssundsvej



Viadukten til Ørnevej



Nørrebro Station set fra Lyngsies Plads



Folmer Bentsens Plads



Udsigt over DSB-området mod syd



DSB-området set mod nord fra Mimersgade



Udsigt over DSB-området mod syd



Biladgang til Føtex set fra Basargrunden



DSB-området set fra Nørrebrogade mod nord.



Mjølnerparken set mod nord



BYRUM OG BYLIV IDAG PARKRUMMET

Nord for stationsområdet løber banen i samme niveau som omgivelserne igennem et landskabeligt terræn omgivet af boligområder langs den kommende aktivitetspark og videre mod nord langs Lersøparken. Der er udsyn, frirum og landskabelige herlighedsværdier og snart bliver det også muligt at udfolde sig i den kommende aktivitetspark på Nørrebroensiden.

Banen skiller dog Nordvest fra Nørrebro og det er i dag ikke muligt at komme på tværs før jernbanebroen ved Tagensvej. Det betyder, at den kommende park ikke er forbundet med Nordvest, og der er heller ikke direkte forbindelse mellem aktivitetsparken og arealerne videre nordpå. Der vil derfor ikke være et flow af fodgængere og cyklister gennem parken, som kan give aktivitet og skabe tryghed.



Glentehaven set mod syd



Passage fra Nordvest til Nørrebro ved stationen



Udsigt over passagerne set mod syd



Passagen syd for Ørnevej set mod nord



Passagen syd for Ørnevej set mod syd



Passagen nord for Ørnevej set mod nord



BYRUM OG BYLIV IDAG PASSAGERNE LANGS HØJBANEN

Syd for stationsområdet og frem til Hillerødgade ændrer byrummene sig markant til et tæt meget bymæssigt og varieret rumligt forløb langs den helt dominerende højbane. Området er overvejende omgivet af boliger på begge sider af banen med enkelte butikker og caféer langs Nordre Fasanvej på Nordvestsiden.

Ved Ørnevejs viadukt skabes forbindelse mellem de to bydele, mens Nørrebro og Nordvest er afskåret fra hinanden på resten af strækningen frem til Hillerødgade, hvor et grønt stiorløb leder frem til byrummene under Bispeengbuen.

Langs Nordvestsiden er der et helt unikt rumligt forløb med snævre lidt glemte passager på de kommunale arealer. Passagerne har en grøn karakter og afbrydes af en mindre pladsdannelse og port ved Ørnevej, af den midlertidige have ved Glentevej og af overraskende og lidt hemmelige gyder bag bebyggelsen ved Glentevej. Langs Nørrebrosiden støder bebyggelsen og de private gårde helt op til højbanen, og det er derfor ikke muligt at gå langs med banen. Ved Tikøbgade er højbanen igen central for byrummet, men der er ingen fysisk forbindelse til Nordvest og man må helt uden om for at nå frem til Hillerødgade.



POTENTIALER

FORBINDELSER OG BYRUM

Ved at etablere busgaden ved Nørrebro Station og lukke for gennemkørende biltrafik under højbanen frigøres der plads til udvidelse af Lyngsies Plads foran Lygten Station med sammenhæng til et nyt stort bydelstorv – et nyt Nørrebro Torv- på den tidligere basargrund foran Føtex.

Torvet vil kunne forbindes til Borgmestervangen og dermed give adgang til den ny park på DSB-arealet. Parken ligger som et bindeled mellem de udsatte byområder Mjølnerparken, Nordvestkvarteret og Aldersrokvarteret. Ved at etablere Hareskovrutens forløb og nye gangforbindelser gennem parken vil den kunne invitere borgere fra naboområdet ind, binde de forskellige kvarterer sammen og dermed højne trygheden og mulighederne for et varieret byliv.

På Folmer Bentsens Plads anlægges station til Cityringen og der skabes to nye forbindelser gennem højbanen til passagen på den anden side af stationen. Dermed bindes hele byrummet sammen og mulighederne for omstigning og passage optimeres

Syd for stationen langs højbanen kan passagerne komme i spil som bydelens nye forbindelse frem til Glentehaven. Her er det muligt at lukke op mellem brofagene i højbanen og dermed skabe forbindelse mellem Nørrebro og Nordvest og videre sydpå mod Frederiksberg så Grøndalsrutens tiltænkte forløb kan etableres.

Sammen med fremtidig anlæg af cykelsuperstierne Fasanvejsruten og Farumruten opstår dermed helt nye muligheder for et varieret byliv omkring stationen, meget bedre krydsningsmuligheder og forbindelser for cykler og gående foruden at skiftemulighederne mellem tog, bus og metro forbedres kraftigt. Byrumsprojekterne kan anlægges fra 2013 og senere i 2017, når Cityringen er færdig.



POTENTIALER

FORBINDELSER OG BYRUM

LYNGSIES PLADS 2014

Bydelenes mindre opholdplads.

Byliv

Udeservering, juletræssalg, gratis ophold, fodgængerpassage og kulturelle events og arrangementer både dag og aften bl.a. i samspil med Lygten Station.

Byrum

Den intime granitbelagte, solbeskinnede plads med spredte træer og siddemuligheder.

Trafik

Pladsen til fodgængere og ophold

NY PASSAGE OG NYE FORBINDELSER I PARKEN 2013

Ny fodgænger og cykelpassage mellem Fyrbødervej og parken og mellem parken og Aldersrogadekvarteret

Byliv

Fodgænger- og cykelforbindelse mellem park, Nordvest og Nørrebro, som kan skabe et trygt og varieret byliv.

Byrum

En bred, inviterende og gennemlyst passage under banen og en sti videre ad Fyrbødervej som kan begrønnes og belægges med fodgænger og cykelvenlig belægning. Cykel- og gangsti under viadukten og videre frem til Aldersrogadekvarteret.

Trafik

Stier til fodgængere og cykler med mulighed for ophold langs stierne.

BORGMESTERVANGEN 2015

Forbindelsen mellem park og bydelsplads.

Byliv

Ophold og fodgængerforbindelse mellem park og nyt Nørrebro Torv.

Byrum

Det klassiske bymæssige gaderum med mulighed for at trække parkens grønne træk helt frem til det ny torv.

Trafik

Biltrafik til ejendommene og parkering langs facader. Nye cykelforbindelse og gode fodgængerforhold mellem parken og torvet.

PASSAGERNE LANGS HØJBANEN 2014-2017

Bydelenes nye livlige fodgængerstrøg

Byliv

Fodgængerforbindelse og ophold, mulighed for café og butiksliv i buerne under højbanen

Byrum

Den tætte og helt unikke forbindelse med fodgængervenlig belægning, spredte træer, begrønning af vægge og hegn og en del cykelparkering på strækningen mellem Ørnevej og Nørrebro Station

Trafik.

Fodgængerforbindelse med mulighed for cykeltrafik.

GLENTEHAVEN OG NYE FORBINDELSER UNDER HØJBANEN 2013

Den lokale have til dyrkning og rekreation med nye forbindelser under højbanen

Byliv

Ophold, forbipasserende, mulighed for fx urban farming, leg, lokale arrangementer samt café og butiksliv i nogle af buerne under højbanen

Byrum

Den lokale grønne solbeskinnede oase med forskelligt og foranderligt udtryk og indhold.

Trafik.

Haven til ophold og fodgængere. Cykel og fodgængertrafik gennem højbanens buer mellem Glentevej og Tikøbgade og mod syd til Hillerødgade.

FOLMER BENDTSENS PLADS 2017

Den hektiske omstigningsplads

Byliv

Omstigning i flere niveauer, transit, slendren, butiks- og caféliv samt ophold.

Byrum

Den bymæssige delvist solbeskinnede omstigningsplads med mulighed for begrønning, fodgængervenlige belægninger og en del cykelparkering. Nye passager gennem højbanen binder byrummene sammen på begge sider af stationen.

Trafik

Der kan gives mulighed for cykel og bustrafik langs Folmer Bentsens plads og cykeltrafik gennem passagen langs højbanen. Biltrafik ledes ensrettet gennem Ørnevej mod Bregnerødgade.

NYT NØRREBRO TORV 2018

Det ny bydelstorv med plads til det hele.

Byliv

Travle forbipasserende og omstigning mellem busser, den mere stille fodgængertrafik, handlen og dagligt ophold samt plads til større bydelsarrangementer, fx markedsdage, bydelsfester osv.

Byrum

Den store, solbeskinnede plads med mulighed for begrønning, pladsbelysning, gadeinventar, evt udsmykning og fodgængervenlige belægninger.

Trafik

Pladsen kan have mulighed for cykelforbindelse til Mimersgade og til Borgmestervangen. Tilkørselsforhold til Føtex skal afklares i sammenhæng med projektudvikling af ny bebyggelse langs Borgmestervangen.

