



100211 Krakas Plads og Sigynsgade i sammenhæng med Nørrebro-ruten

Dispositionsforslag
Januar 2023

Krakas Plads og Sigynsgade

Dispositionsforslag, November 2022



Krakas Plads og Sigynsgade i forlængelse af Nørrebro-ruten

Biltrafik skal vige for byliv og beplantning på fremtidens Sigynsgade og Krakas Plads. Området har længe været præget af utryghed, men nu skal en transformation igangsæt af Københavns Kommune og Områdefornyelsen Skjolds Plads være med til at skabe en gade, der understøtter et godt hverdagsliv. En gade med en stærk lokal identitet, hvor naboer kan sige godmorgen til hinanden, bygge snemænd om vinteren og holde gadefester om sommeren. Her skal være inviterende, hyggeligt og trygt – både for dem, der bevæger sig igennem, og dem der opholder sig.

Københavns Kommune og beboerne i området ønsker sig et attraktivt gadeforløb og sociale, trygge byrum, der underbygger naboskabet. Her skal være rart døgnet og året rundt med en stemningsfuld belysning og øget beplantning.

BOGL vandt rådgiverudbuddet i sommeren 2022, og dette dispositionsforslag er udarbejdet på baggrund af programmet "Krakas Plads og Sigynsgade i sammenhæng med Nørrebro-ruten" Juni 2022. Forløbet er foregået i løbende og åben dialog mellem BOGL, Rambøll, Københavns Kommune, Områdefornyelsen ved Skjolds Plads og borgerne gennem tegnestuemøder og projektmøder. BOGL har desuden afholdt åben tegnestue, hvor flere engagerede borgere i arbejdsgruppen deltog og kom med input.

På de følgende sider gennemgår vi dispositionsforslaget, som indeholder to scenarier. I det ene scenarie åbnes Krakas Plads for gennemkørende trafik – i det andet holdes vejen og pladsen lukket. Dispositionsforslaget og mappen her er udarbejdet af BOGL ApS og Rambøll A/S. Til mappen hører tegninger samt en række forskellige dokumenter. Dette materiale kan man få overblik over på vores dokumentfortegnelse.

Rigtig god læselyst!

00 Indhold

01	Indledning	s.04
02	Eksisterende forhold	s.07
	Trafik.....	s.08
	Beplantning, materialer og rum.....	s.10
	Belysning.....	s.12
03	Forslag	s.17
	- Hovedgreb.....	s.18
	- Situationsplan - Scenarie: Lukket gade.....	s.20
	- Situationsplan - Scenarie: Åben gade.....	s.22
	- Tryghed.....	s.24
	- Genbrug og materialer.....	s.26
	- Gadens geometri.....	s.28
	- Ophold i gaden.....	s.30
	- Belysning.....	s.32
	- Begrønning og gadetræer.....	s.34
	- Pavillon / pergola på Krakas Plads.....	s.44
	- Trafikale tiltag.....	s.46
04	Tekniske forudsætninger	s.51
	- Belægninger.....	s.52
	- Ledninger.....	s.52
	- Afvanding.....	s.53
	- Adgangsforhold for kørende trafik.....	s.53
05	Vurdering	s.55
	- Vurdering af de to scenarier.....	s.55
	- Anbefaling.....	s.55

Indledning

Projektområdet

Sigynsgade og Krakas Plads ligger på det ydre Nørrebro i det tidligere industrikvarter Haraldsgadekvarteret i København. Kvarteret ligger mellem Østerbro, Nørrebro og Bispebjerg, men i modsætning til disse steder opleves det en smule anonymt. Området er mangfoldigt og sammensat af boligblokke, kontorer, småindustri samt en del værksteder og bilforhandlere langs Rovsinggade.

Projektet er inddelt i fire delområder;

- 1. Bindeledet:** Strækningen mellem Tagensvej og Sigynsgade langs Rovsinggade
- 2. Gaden:** Sigynsgade
- 3. Pladsen:** Krakas plads der støder op til Vermundsgade og Haraldsgade
- 4. Fordelingen:** Kryds med seks adgangsveje af Vermundsgade, Haraldsgade, Aldersrogade og Sigynsgade. Løses først i projektforslaget, når vi ved om pladsen skal åbnes eller forbliver lukket

Projektets målsætninger

Det vigtigste mål med fornyelsen af Krakas Plads og Sigynsgade er at skabe mere tryghed og byliv, styrke biodiversiteten og forbedre forholdene for cyklister og gående. Cykelruten, Nørrebro-ruten, der i

dag slutter ved Tagensvej, skal fortsættes af Sigynsgade, så cyklister kan tage en sikker rute hele vejen fra Superkilen til Fælledparken og Østerbrogade.

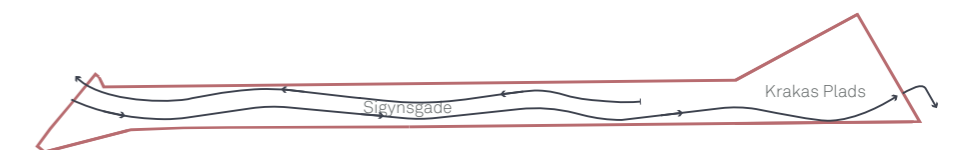
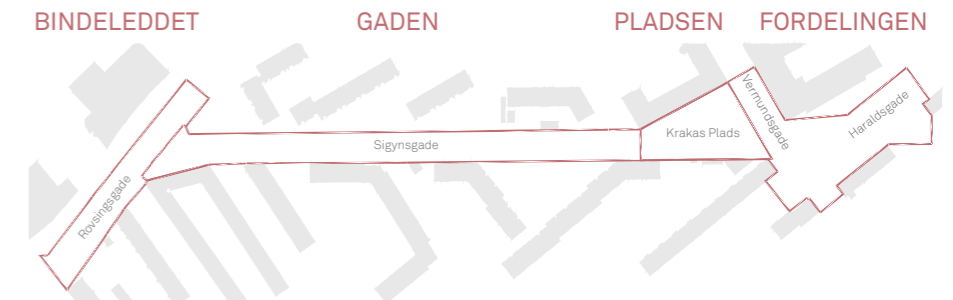
Projektets løsninger

Vi har udarbejdet to mulige løsningsscenarier for projektet: et åbent og et lukket. I det åbne scenarie er der gennemkørende trafik hen over Krakas Plads – i det lukkede er pladsen fortsat lukket for biltrafik.

I det åbne scenarie er vejen dobbeltrettet fra Rovsinggade op ad Sigynsgade frem til Krakas Plads, hvorfra den åbnes og løber i ensrettet retning over pladsen ud til Vermunds gade. I det lukkede scenarie er der også dobbeltrettet fra Rovsinggade op ad Sigynsgade frem til Krakas Plads, men i dette tilfælde etableres der en vendemulighed i form af et hammerhoved. Det betyder, at der kun vil være gang- og cykeltrafik over pladsen.

Vi mener, at begge scenarier vil resultere i en levende og grøn gade. Det lukkede scenarie skaber en større og mere fredfyldt plads, hvorimod det åbne scenarie giver mulighed for parkeringspladser på pladsen, hvilket frigiver plads i selve gadeforløbet til lidt mere beplantning. Fordelene og ulemperne ved de to scenarier uddybes yderligere i afsnittet Trafik.

På de følgende sider udfolder vi først hovedgrebet og konceptet, hvorefter vi gennemgår projektet i detaljer.



Åben - Dobbeltrettet vej indtil Krakas plads, ved Krakas plads bliver vejen ensrettet over pladsen mod øst



Lukket - Dobbeltrettet vej indtil Krakas plads.



Oversigtsbillede af projektområdet

02 Eksisterende forhold

Trafik
Beplantning, materialer og rum
Belysning

Eksisterende forhold / Trafik

Sigynsgade er en boliggade, der strækker sig mellem Rovsingsgade i vest og Vermundsgade i øst. Gaden ender blindt ved Vermundsgade, hvor der er etableret en dobbeltrettet cykelsti til signalkrydset Vermundsgade og Haraldsgade.

Trafikken på gaden udgøres derfor af lokal beboer- samt servicetrafik. Sigynsgade fungerer desuden som en cykelrute mellem Nørrebroruten og videre ad Aldersrogade mod Østerbro. I uge 38 år 2022 er der

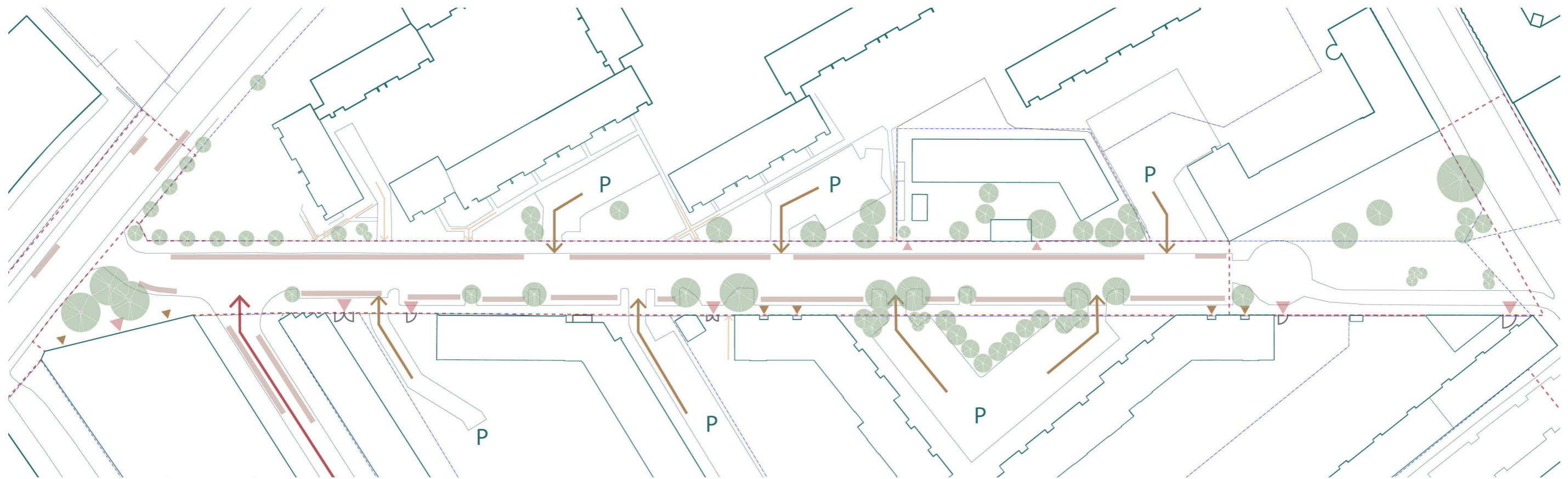
gennemført en tælling af biler, cykler og fodgængere på strækningen. Her er der talt 850 biler, 1.648 cykler og ca. 1.339 fodgængere pr. årsdøgntrafik. Resultatet af trafiktællingerne bekræfter ovenstående hypotese om trafikens art og funktioner på gaden.

Der er i alt 117 offentlige parkeringspladser langs gaden. 50 af p-pladserne er i længderetningen, mens de resterende 67 er vinkelrette p-pladser. Der er 4 ladepladser til elbiler. Der er imidlertid

ingen handicapparkeringspladser på strækningen.

Der er udover de offentlige p-pladser 126 private parkeringspladser på de tilstødende ejendomme langs med gaden.

Det relativt store antal p-pladser betyder, at belægningsprocenten i dagtimerne- og de tidlige aftentimerne er under 80%. I nattetimerne stiger belægningsprocenten til 80-90%.

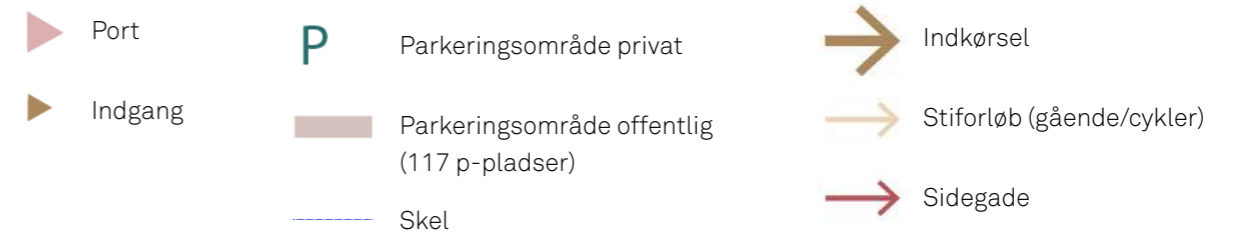


Eksisterende forhold 1:750. For detaljerede planer se tegninger:

02 3938-1 A3_Eksisterende forhold - Del 1

02 3938-2 A3_Eksisterende forhold - Del 2

02 3938-3 A3_Eksisterende forhold - Del 3



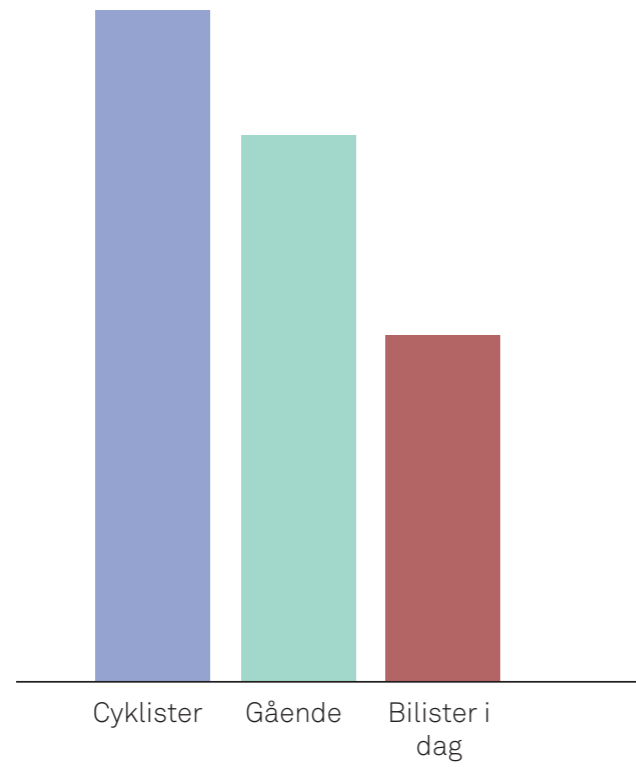
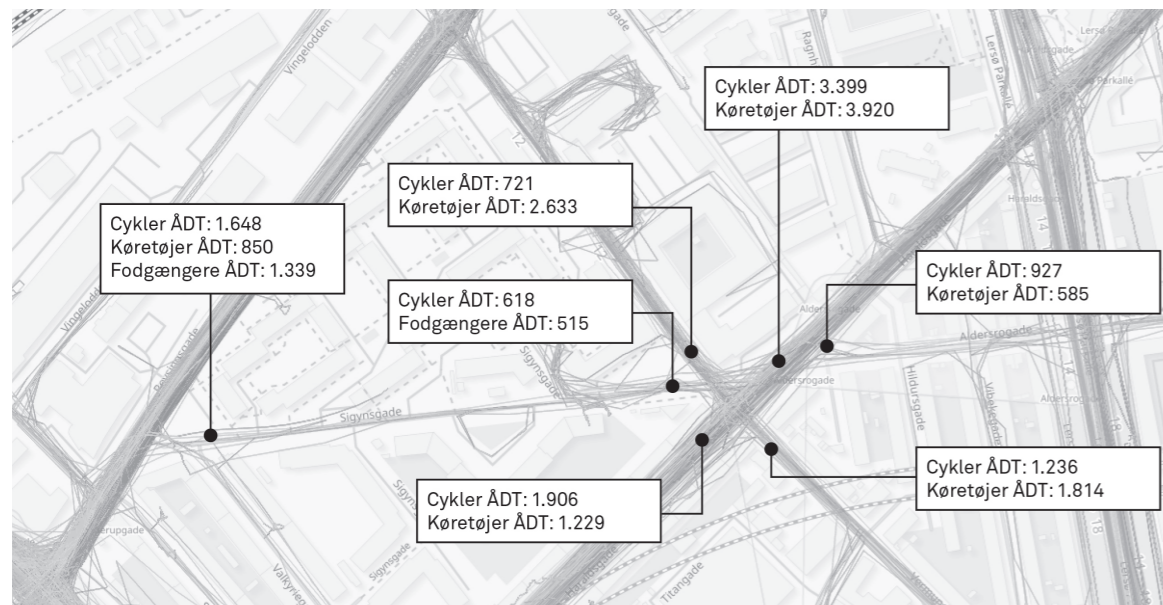


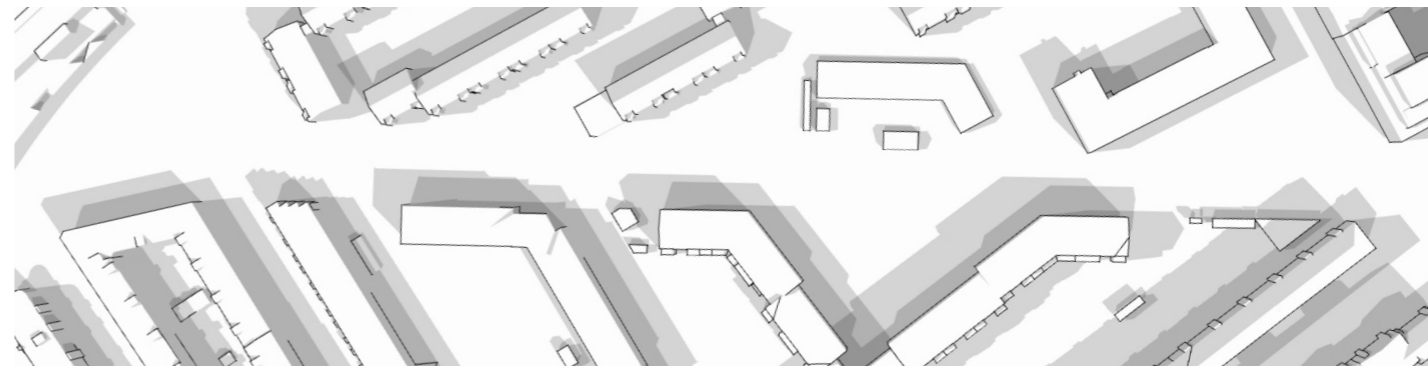
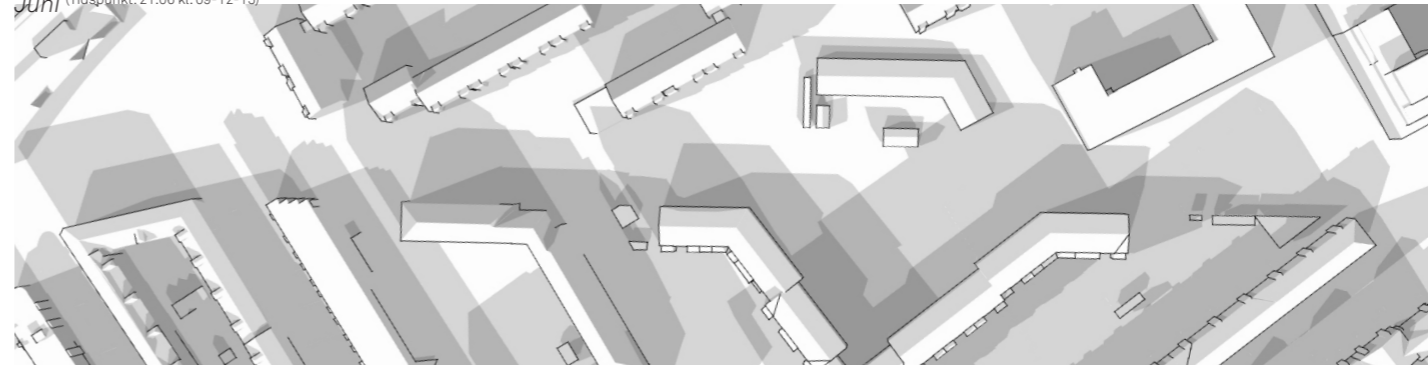
Diagram: Forholdet mellem gades brugere i dag



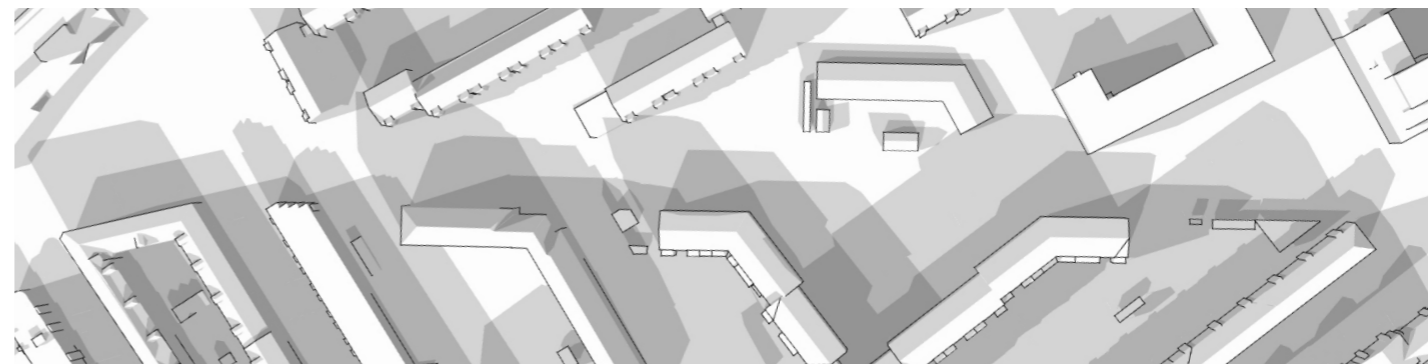
Trafikmåling

Marts (Tidspunkt: 21.03 kl. 09-12-15)

Junj (Tidspunkt: 21.06 kl. 09-12-15)

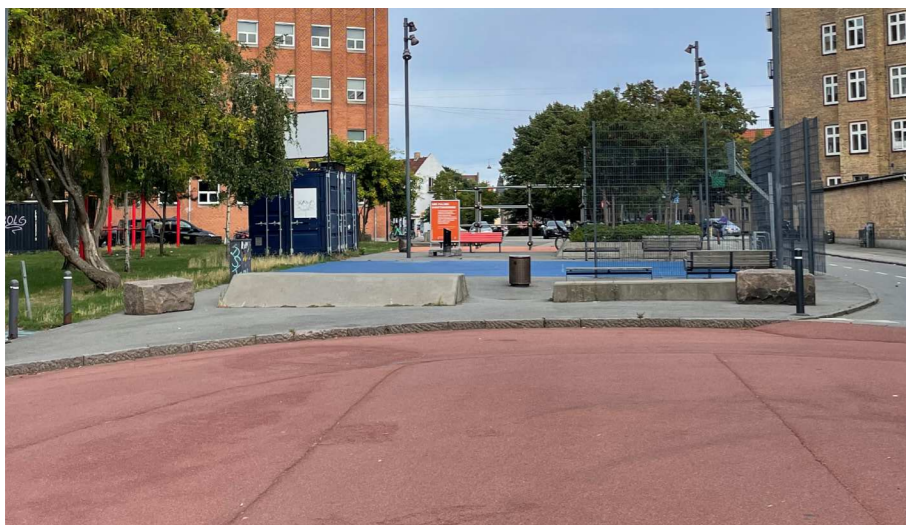


September (Tidspunkt: 21.09 kl. 09-12-15)

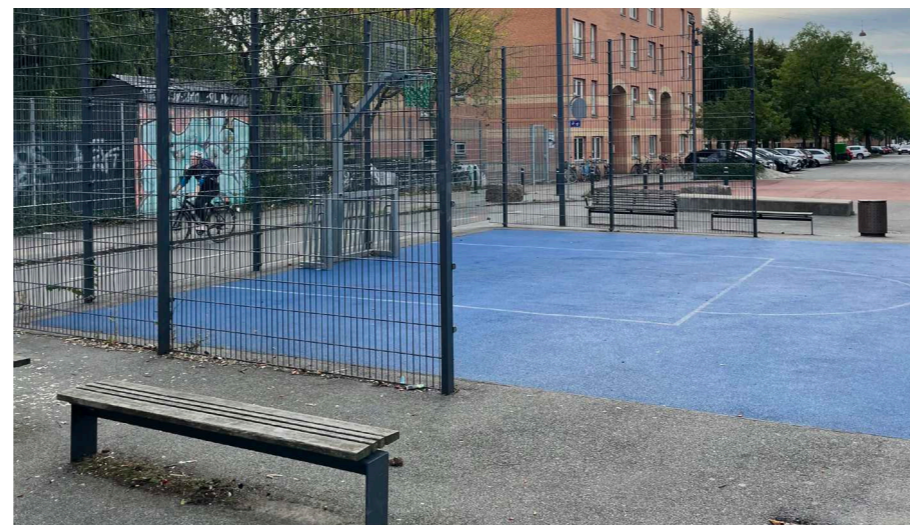


Sol- og skyggediagrammer

Fotoregistrering og analyse af eksisterende forhold Beplantning, materialer og funktioner



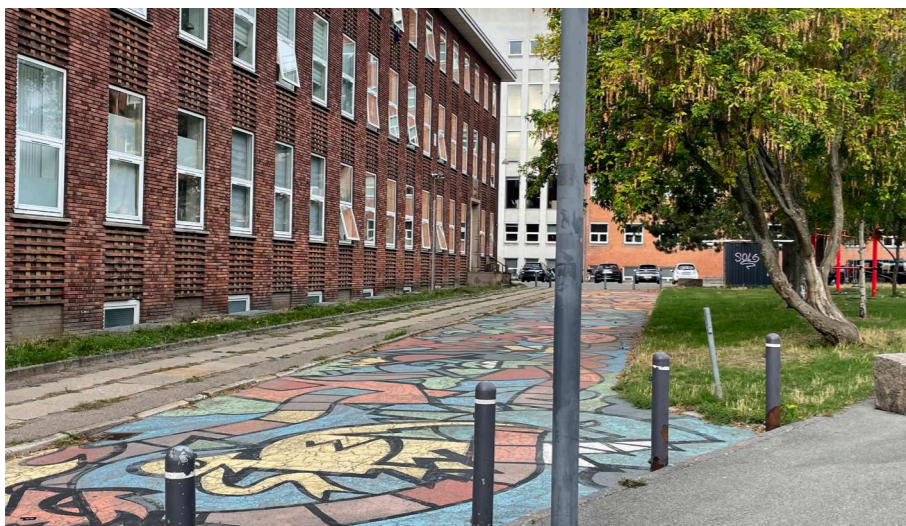
▲ Krakas Plads opleves fragmenteret



▲ Boldbane på Krakas Plads



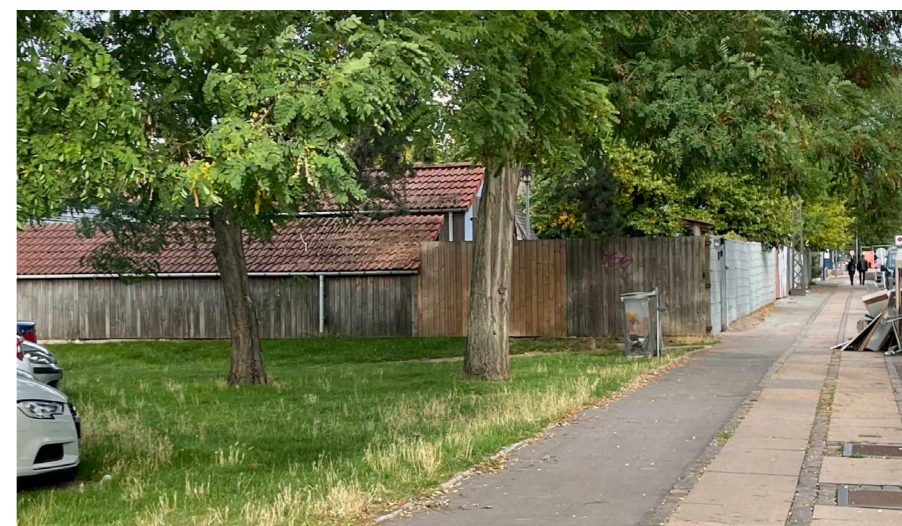
▲ Plæne og træer på Krakas Plads



▲ "Street art" på ellers død vej ved Krakas Plads



▲ Klatrestativ på Krakas Plads



▲ Plæne og træer ved Krible Krable



▲ Kunst og leg på Krakas Plads



▲ Sideområde på Krakas Plads



▲ Vejtræer



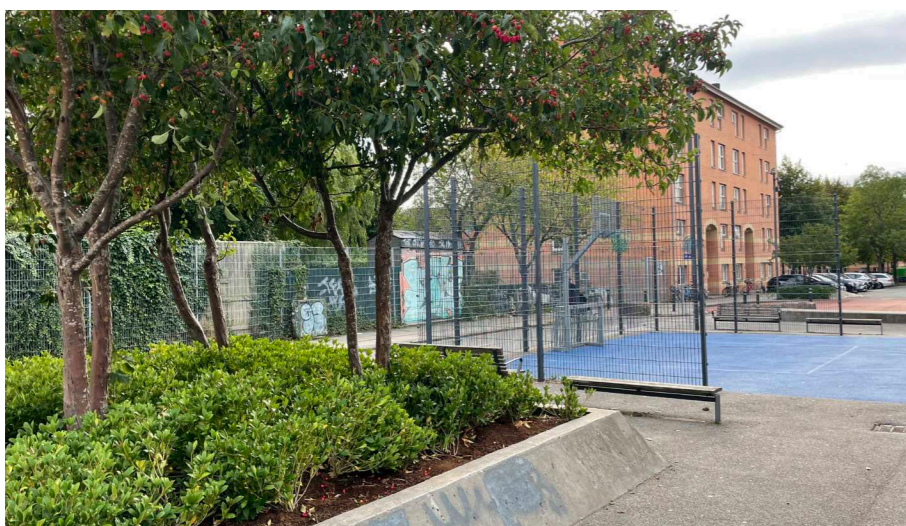
▲ Afspærring til plæne



▲ Mange hegn dominerer gadebilledet



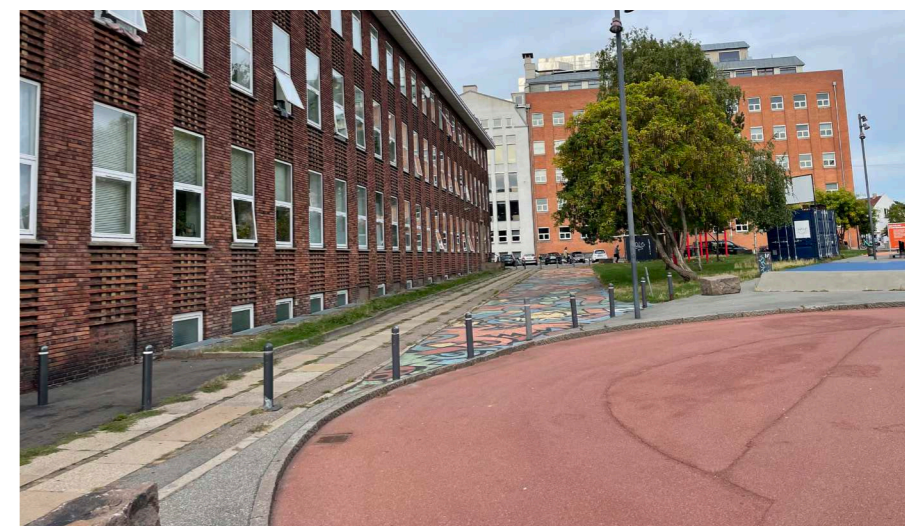
▲ Asfalt er det primære materiale på Sigynsgade



▲ Hævet beplantning på Krakas Plads



▲ Ankomst område fra Rovsingsgade delvist grønt



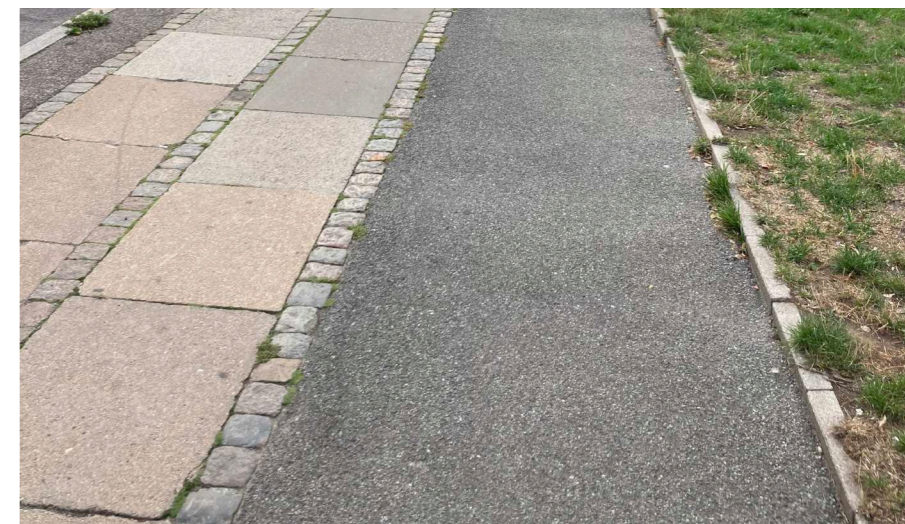
▲ Den røde asfaltcirkel ved Krakas sepererer gaden fra pladsen



▲ Gadens træer ses ved det lange lige kig



▲ Parkering er den dominerende funktion på gaden



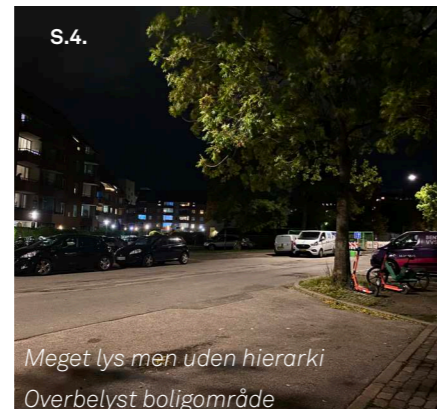
▲ Fortov med bred asfaltsområde langs Sigynsgade

Fotoregistrering og analyse af eksisterende forhold

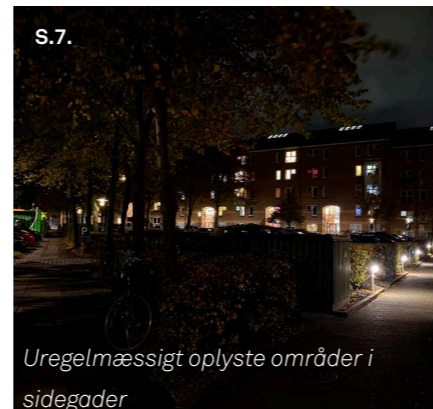
Belysning Sigynsgade



Meget lys men uden hierarki



Meget lys men uden hierarki
Overbelyst boligområde



Uregelmæssigt oplyste områder i
sidegader



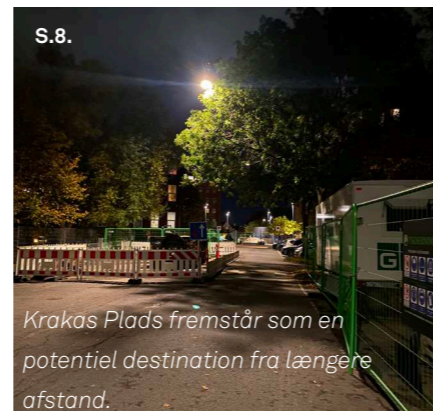
Behageligt lys fra opgangene skaber
fornemmelsen af en mere livlig gade



Uregelmæssigt oplyste områder i
sidegader



Uregelmæssigt oplyste områder i
sidegader og ved indgange



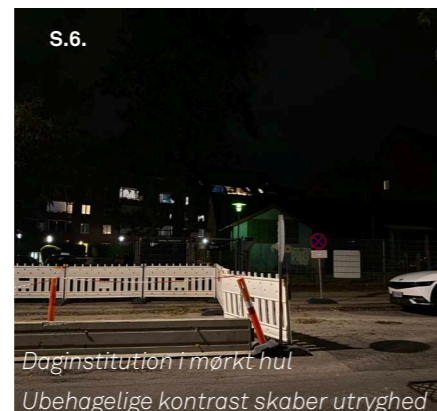
Krakas Plads fremstår som en
potentiel destination fra længere
afstand.



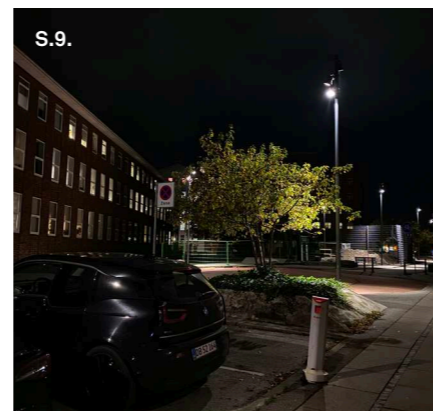
Meget lys men uden hierarki
Overbelyst boligområde
Blanding af belysningsteknologier og
farvetemperaturer



Vejbelysningen skelner ikke mellem
fodgængere, cyklister og billister.

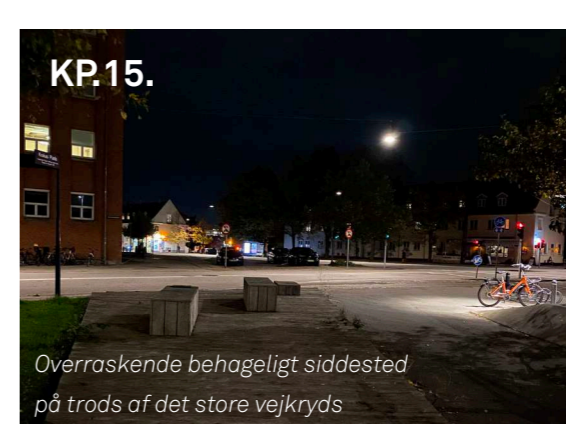
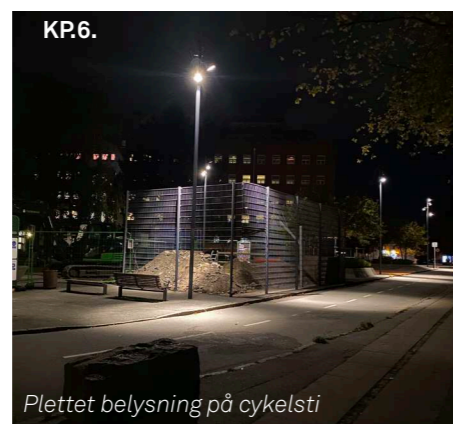
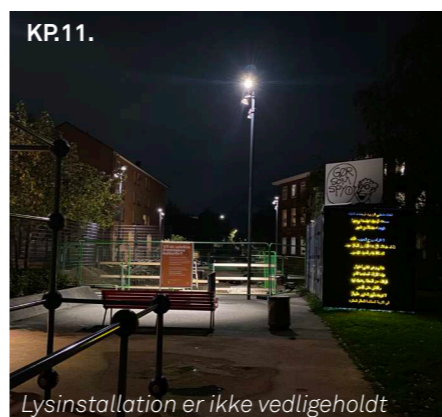
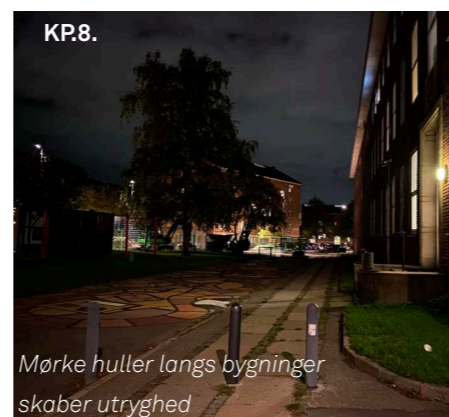
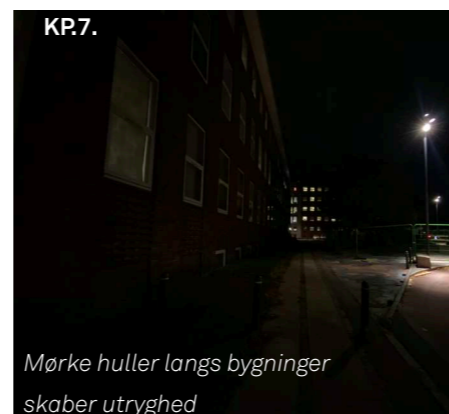
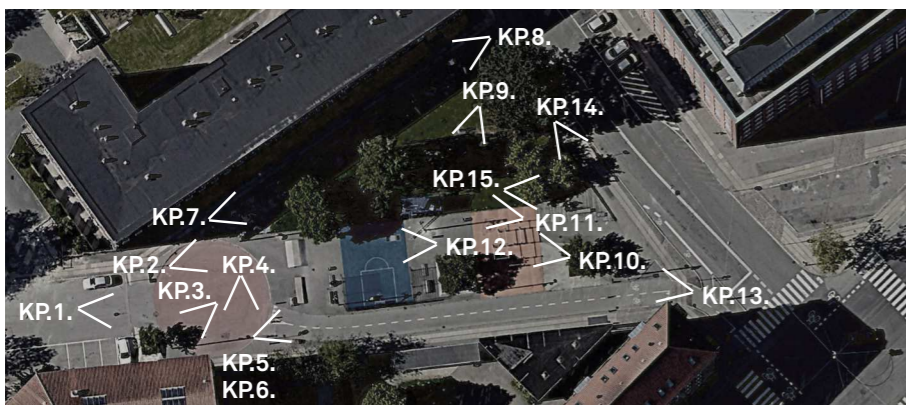


Daginstitution i mørkt hul
Ubehagelige kontrast skaber utryghed



Fra kortere afstand opdager man, at belysningen virker kaotisk med mørke huller og overbelyste pletter. Det er svært at vurdere, hvorfor armaturer peger i bestemte retninger.

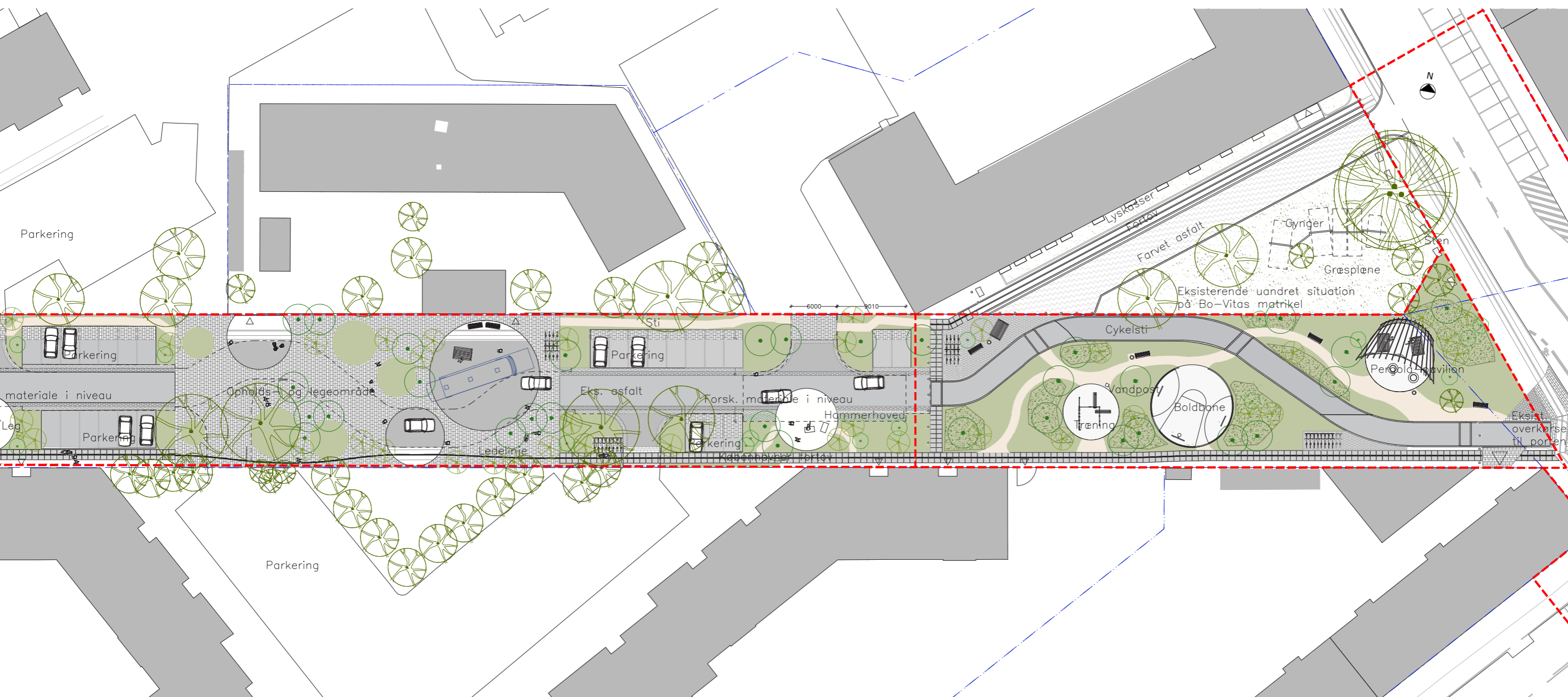
Belysning Krakas Plads



Belysning

Analyse af eksisterende armaturer og konklusioner

- Belysningen skaber og understøtter ikke stedets identitet
- Belysningen skaber og understøtter ikke wayfinding
- Belysningen skelner ikke mellem bløde og hårde trafikanter
- Høje lysniveauer uden hierarki skaber ikke bedre synlighed, men blænder og disorienterer
- Nogle områder fremstår helt mørke – ukontrolleret kontrast skaber utryghed
- Brug af gamle teknologier med højt energiforbrug
- Projektører på master er de eneste armaturer med fokuseringsfunktion, men de peger i tilfældige retninger og skaber lyse pletter tilsyneladende uden formål
- Ujævnt lys på cykelstien langs Krakas Plads virker forvirrende
- Populært legeområde med gynger på Krakas Plads er placeret i mørke
- Vejbelysningen langs Sigynsgade udført ifølge Københavns Kommunes og skaber en god, funktionel base
- Der er potentielt mulighed for genbrug af master



Skala 1:750

Tryghed og byliv

En aktiv gade er typisk også en tryk gade. Liv, lys og leg er med til at gøre et område indbydende, og derfor har vi tilføjet pladsskabelser langs Sigynsgade og små byrum i forbindelse med lege- og opholdsområderne. Ved at sænke fartgrænsen i forbindelse med opholdszonerne kan vi gøre gaden tryggere for legende børn og bløde trafikanter, hvilket desuden bliver styrket af øget belysning og beplantning.

Belysningen består af flere lag. Vi opretholder grundbelysningen på selve vejen og trafikken og tilføjer stedstilpasset belysning, der fokuserer på forskellige nedslag og aktiviteter. I dag fremstår flere steder mørke og underbelyste, men den rigtige belysning kan være med til at øge trygheden og underbygge en behagelig stemning – også om aftenen og i vintermånederne.

Udover at øge belysningen vil vi øge beplantningen i gaden. Vores vision for fremtidens Sigynsgade og Krakas Plads er grøn og frodig. Beplantning skal være med til at dæmpe trafikken, øge biodiversiteten og skabe nye byrum. Eftersom beplantningen skal understøtte fornemmelsen af en tryk og hyggelig opholdsgade, er det vigtigt, at den ikke skaber mørke hjørner og dårligt udsyn. Derfor arbejder vi med bundplantninger, der maksimalt har en højde på cirka 1 meter og med træer, der er opstammede. Det sikrer en god sigtbarhed ned gennem gaden, samtidig med at den opleves grøn og frodig.

Vi foreslår desuden at placere funktioner, byrum, stier og beplantning, så det kobler sig på de tilstødende private arealer. Det skyldes en forhåbning om, at projektet også aktiverer og engagerer vejens forskellige naboer og styrker fællesskabet omkring gaden. De forskellige små runde byrum lægger op til et hav af muligheder. Her kan for eksempel holdes fællesspisning, fastelavn, legeaftaler, gadefester eller loppemarkeder. De mange muligheder lægger op til lokalt ejerskab, hvilket understøtter det lokale fællesskab i gaden og området. Bylivet vil desuden være med til at vil være med til at skabe et lokalt kendskab til området, hvilket igen vil være med til at skabe mere byliv og øget tryk.

Uanset om vejen åbnes eller forbliver lukket, så vil projektet skabe mere tryk. Ved et lukket scenarie er der fortsat biltrafik til og fra parkeringsarealerne. Her foreslår vi at flytte vendepladsen, så den ikke ligger blindt og dermed har gennemkørende trafik, så det ikke længere er muligt at parkere på vendepladsen.

Ved et lukket scenarie vil biltrafikken have status quo, hvor trafikken vil fortsat være i form af beboer- og servicekørsel.

I et åbent scenarie kan biltrafikken stige med maks. 10 – 30%, grundet potentiel gennemkørsel, men vejens forløb og de hastighedsdæmpende foranstaltninger vil sikre, at trafikken afvikles med lav hastighed, hvilket betyder at trafikforholdene i gaden opleves tryk.

Tryktiltagene kan altså kategoriseres i:

- Beplantning; grønt byrum virker imødekomende og attraktivt for ophold
- Gode forhold for bløde trafikanter; flere cyklister og gående gennem gaden skaber tryk
- Belysning, der understøtter tryk
- Bylivsgenerende funktioner; ophold, leg og aktivitet i gaden
- Trafik: lavere hastighed for biler

Den øgede beplantning, stemningsfulde belysning og sænkede trafikshastighed vil være med til at starte en god cirkel, hvor beboere og forbigående får lyst til at opholde sig – hvilket vil få gaden til at virke tryggere og indbydende og tiltrække flere mennesker.



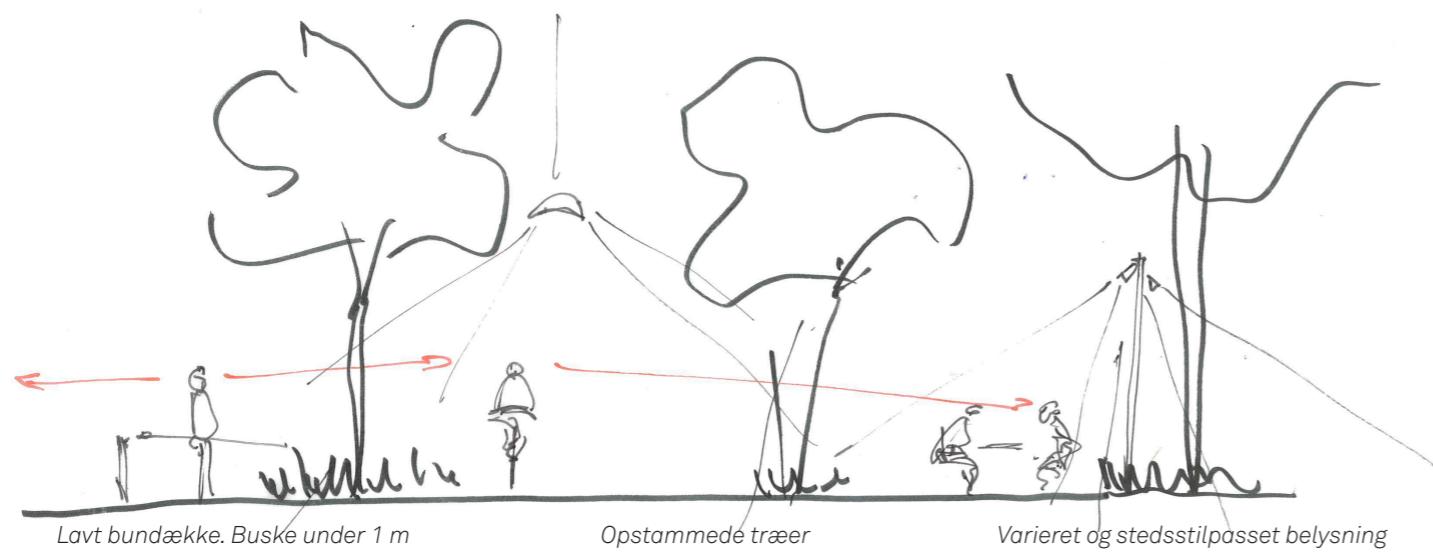
Reference: Cirklen som opholdsrum - indrammet af grønt i Remiseparken.
Foto: Rasmus Hjortshøj



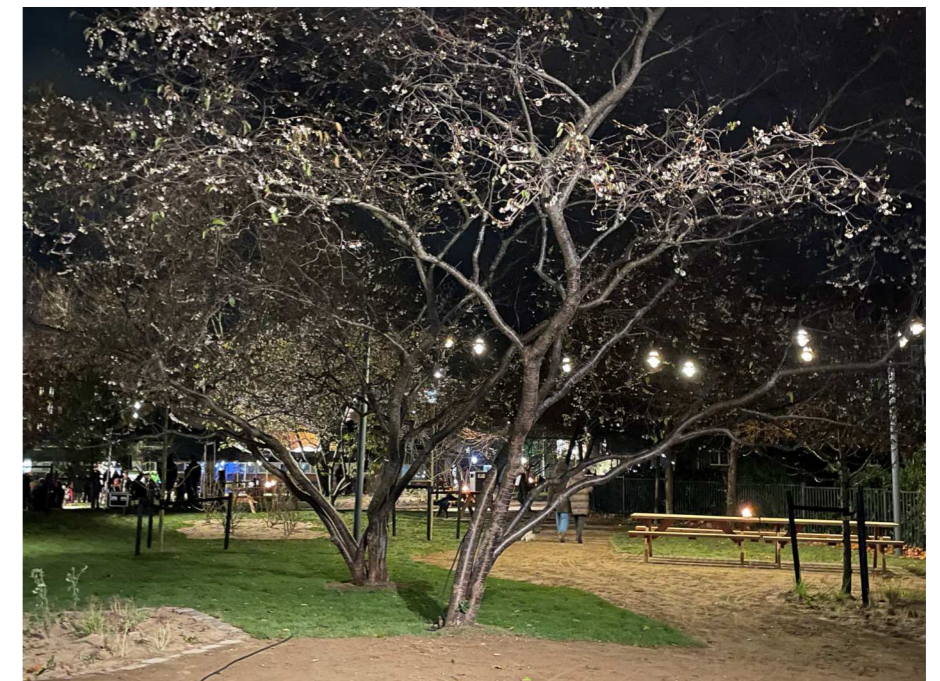
Reference: Cirkel med beplantning er rumskabende i en urban kontekst



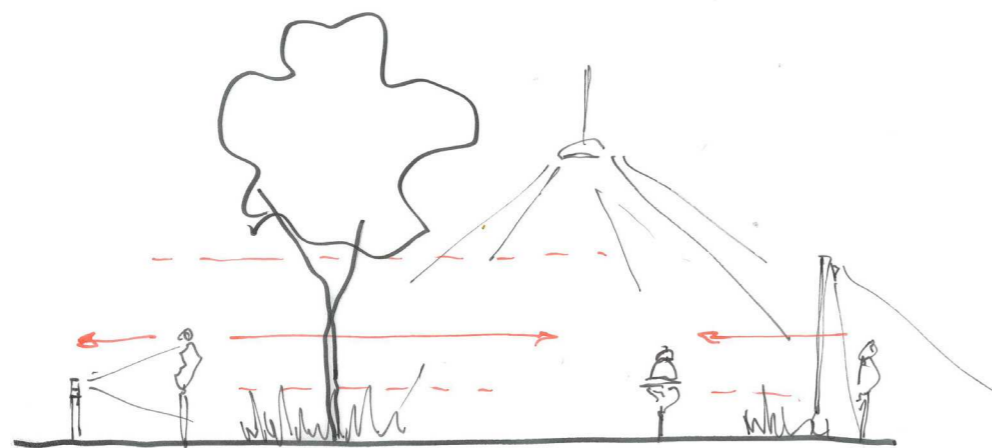
Reference: Boliggaden som legerum i Barcelona.



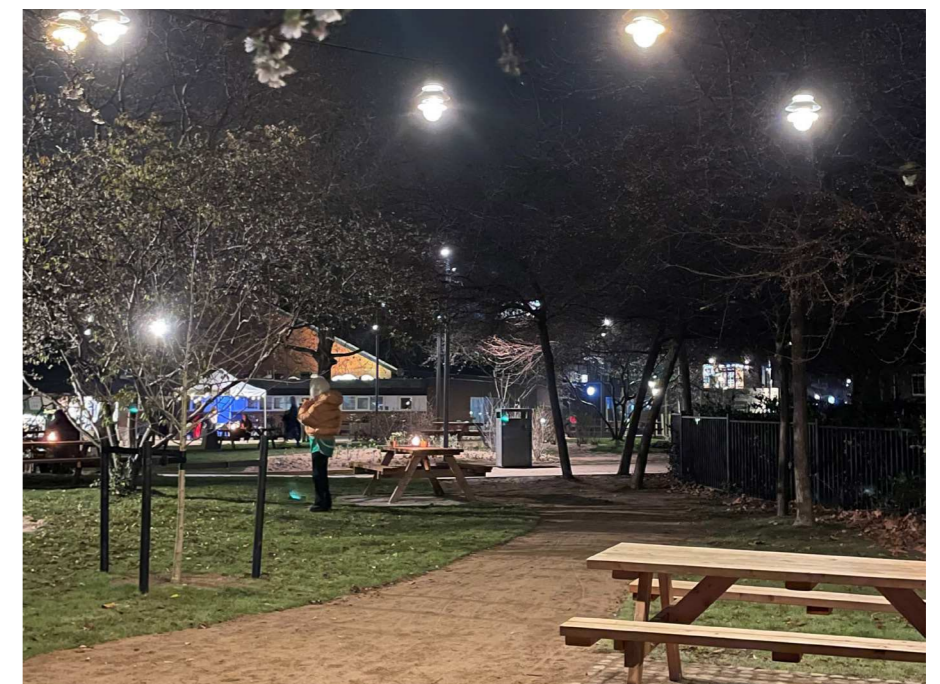
Skitse / Principsnit: Gode oversigtsforhold er vigtige ift. at øge trygheden



Reference: Belysning og gennemsigtelig beplantning skaber tryghed
Foto: Sundbyøster Plads, BOGL



Skitse / Principsnit Gode oversigtsforhold er vigtige ift. at øge trygheden



Reference: Belysning og gennemsigtelig beplantning skaber tryghed
Foto: Sundbyøster Plads, BOGL

Genbrug og materialer

Vi foreslår at genbruge den eksisterende vejbane, men på en måde hvor asfalten får et nyt udtryk og vejen en helt ny atmosfærisk oplevelse.

Vi vender den traditionelle gade på hovedet: Det, der tidligere blev oplevet som en traditionel lige vej kantet af parkering, bliver transformeret til at grøn opholdsgade med fokus på gående og cyklister – siddende og legende.

Samtidig baserer vi en stor del af projektet på direkte genbrug af store dele af den eksisterende asfalt. Det mest bæredygtige er at bruge det, som allerede findes på stedet. Asfaltvejen reduceres til en minimum vejbredde, for at give plads til beplantning og flere små byrum med fokus på at skabe byliv i og langs selve gaden.

Vi bevarer alle eksisterende træer og disponerer gaden efter dem. Vi genbruger store dele af fortovsstenene, som indgår i projektet som nye fortov og byrumsmøbler. Vi genbruger eksisterende vejbelysning, og vi genbruger store dele af de eksisterende kantsten i projektet på forskellige måder. Asfalten bliver et centralt materiale i kombination med genbrugte brosten fra Københavns Kommunes genbrugsdepot.

Vi bruger granit som en smuk ramme om den eksisterende asfalt og til at gøre gaden mere taktil. De smukke, genbrugte brosten og asfalten vil stå i fin kontrast til hinanden samtidig med at vi undgår store ensartede flader af én type materiale. Udover asfalt og brosten består projektet af grus, grønne, beplantede arealer og fortovsarealer.

Langs forløbet og især på lege- og opholdsområderne er der etableret cirkulære byrumsflader, det er udsåret af den eksisterende asfalt og fortov, som lægger sig som små lysninger omgivet af træer eller som eksisterende præcise asfaltcirkler omgivet af brosten på lege og opholdsgaderne. Her bliver asfalten, som engang signalerede vej, nu opholdssteder i natur og parklignende omgivelser.

BELÆGNINGER OG OPBYGNINGER

Det fremtidige anlæg vil blive etableret således, at den eksisterende makadam bevares urørt i størst muligt omfang.

- Hvor den eksisterende kørebane bevares som asfaltareal, vil den eksisterende asfaltbelægning blive udbedret, pothuller fyldt og revner forseglet. Herefter udlægges der nyt slidlag (AB8t).
- Den eksisterende kørebane i opholdscirklerne vil blive forsøgt

bevaret med kun de mest nødvendige udbedringer.

- Hvor Kraka Plads i den åbne løsning skal fungere som kørebane, må det forventes, at kørebanen udskiftes med nye ubundne bærelag såvel som nyt bundet bærelag (GAB), inden der her også udlægges nyt slidlag.
- Hvor den eksisterende kørebane ændres til grønne arealer, skal den eksisterende belægning opgraves og ny muld leveres og udlægges.
- Alle brostensbånd langs den fremtidige kørebane sættes i beton, der skal her forventes nedfræsning af rende i den eksisterende makadam.
- Alle overkørsler sat med brosten i beton etableres med ny opbygning iht. Københavns Kommunes standard. Der skal her forventes etablering af tilgængelighed i form af bordurbånd og savede brosten.
- I øvrige brostensbelagte arealer sættes brosten i grus. Opholds- og legeområderne vil blive forsøgt hævet så meget over eksisterende niveau, at makadambelægningen kan bevares uændret som bærelag for brolægningen.
- For at stabilisere de brolagte arealer sat i grus vil der blive etableret låsebånd i form af enten eksisterende kantsten eller tre rækker brosten sat i beton. Der må forventes at etablere låsebånd per 5x7 m.

Afgrænsning af den bevarede belægning i opholdscirklerne vil ske ved at sætte låsebånd langs kanten af disse cirkler.

Det vil ikke være hensigtsmæssigt at løfte den eksisterende belægning på hele strækningen, hvorfor det må derfor forventes, at dele af den eksisterende makadam skal opgraves og erstattes med nyt ubundet bærelag under de brolagte arealer.

I sydsiden etableres et gennemgående københavnerfortov med fortovsfliser/kørebaneplader adskilt af genanvendte fortovssten. Som underlag for fortovet etableres et ubundet bærelag, såfremt de eksisterende grusbærelag vurderes genanvendelig vil disse blive benyttet, i modsat fald vil der blive etableret 150 mm nyt bærelag i KAS. Der etableres grusstier i vejens nordlige side såvel som på pladserne. Her vil det eksisterende bærelag blive forsøgt genanvendt som underlag for nyt 100 mm slidlagsgrus SLG I.



Reference: Sekundære stier i det grønne



Reference: Genbrug af materialer som historiefortælling. Kunstværk af Richard Serra, New York



Reference: Cirklen som samlende motiv i et grønt parkrum
Foto: BOGL

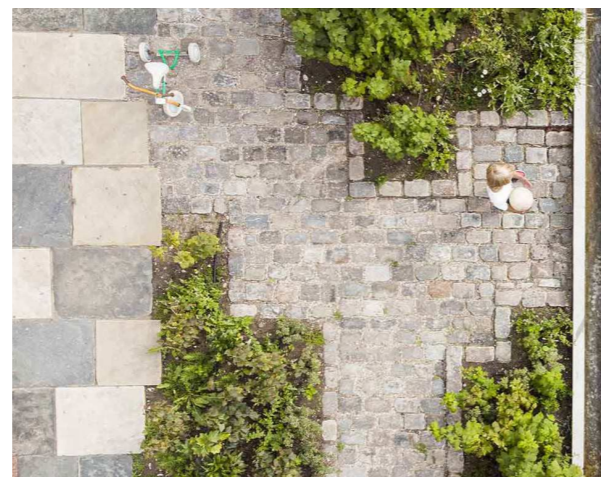


Diagram: En stor del af gaden og pladsen anlægges med genbrugsmaterialer.

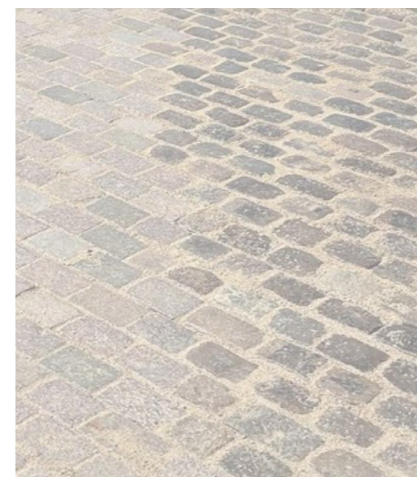
- Genbrugte brosten fra Københavns Kommune materialedepot
- Bevaret og genbrugt asfalt fra gaden
- Bevarede eksisterende træer



Reference: Brosten på Københavns Kommunes materialedepot på Selinevej
Foto: BOGL



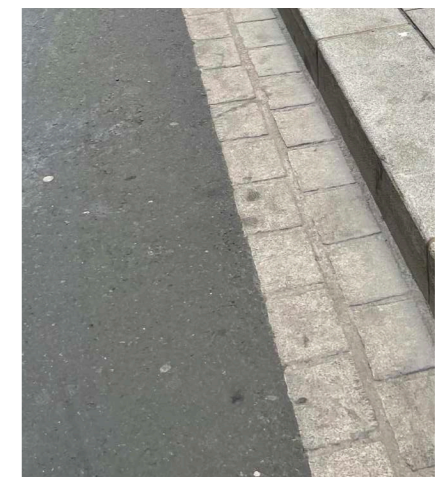
Reference: Fremtidens Gårdhave ved Straussvej er anlagt af genbrugte sten fra Københavns Kommunes depot
Foto: Mikkel Eye



Reference: Nordiske Brosten med forskellige overflader. Basargrunden.
Foto: BOGL



Reference: Granitblokke på Københavns Kommunes materialedepot på Selinevej
Foto: BOGL



Reference: Asfalt og brosten i kørebane
Foto: BOGL

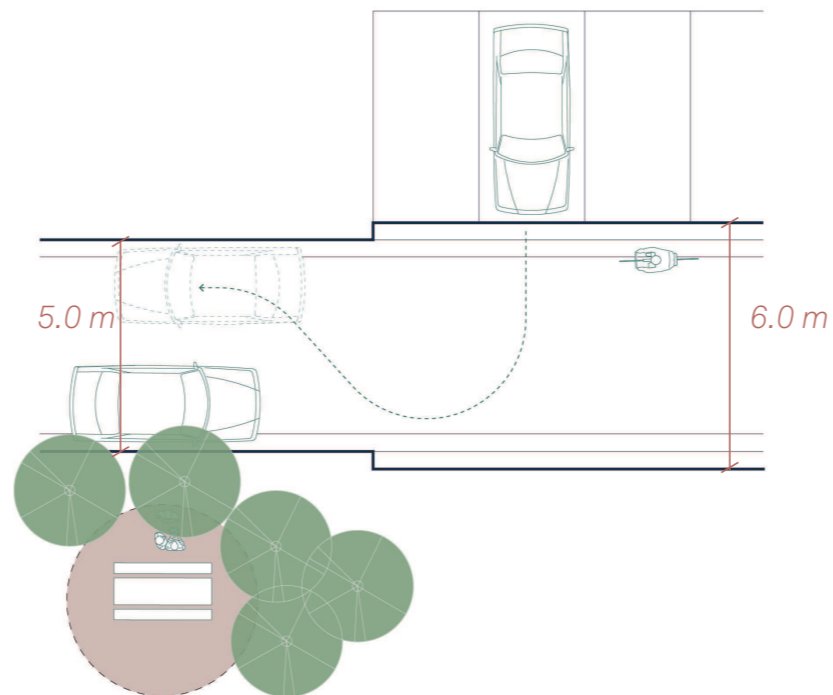
Gadens geometri

Vejbanen reduceres til en minimumsbredde på 5 meter, hvor der ikke er parkering og 6 meter, hvor der er vinkelret parkering. Vejens midte er genbrugt asfalt i en bredde på 4 meter. Vejbanen kantes af 0,5 meter jetbrændte brosten i begge sider, så den samlede vejbredder kommer op på 5 meter. Brostenskanterne skaber en visuel indsnævring af vejen.

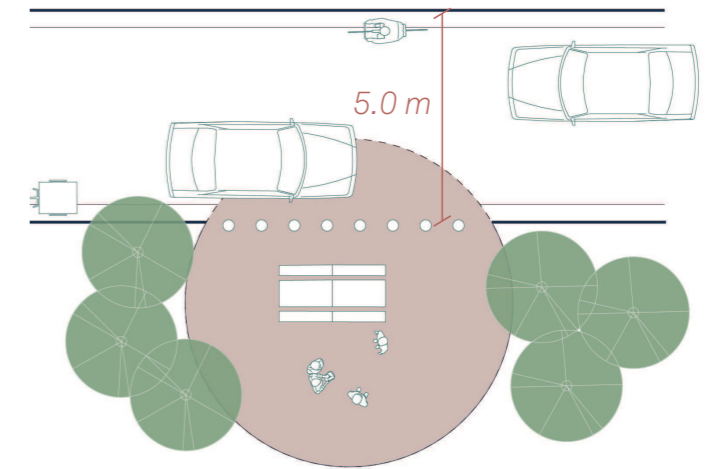
Hvor der er parkering, er der yderligere 0,5 meter med kløvede brosten op mod parkeringsbådene, hvilket giver en samlet vejbredder på 6 meter. Feltet med kløvede brosten bevirker at cyklerne trækker lidt væk fra de parkerende biler, hvilket skaber en mere sikker situation, fordi der kommer lidt afstand mellem de cyklende og de parkerede biler.

På lege- og opholdsgaderne, hvor farten reduceres 15 km/t, skifter vejbanens belægning fra asfalt til brosten. Brosten er det gennemgående materiale i gaden.

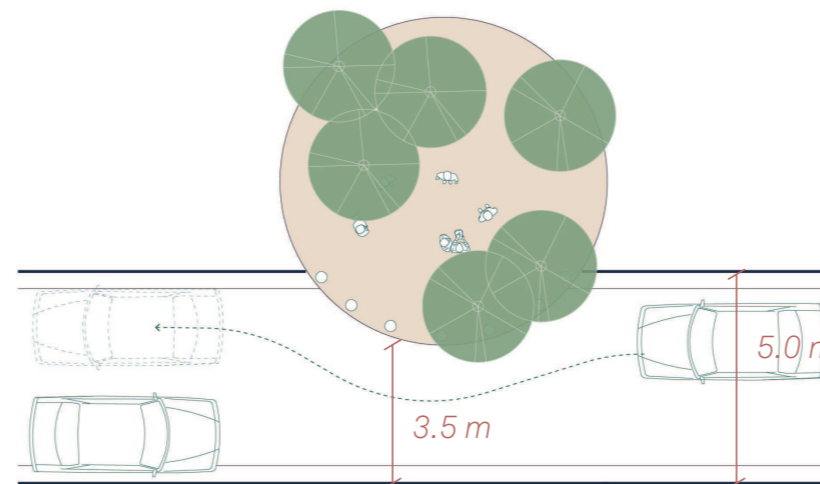
Der etableres et sammenhængende fortovsforløb i gadens sydlige side, som er minimum 1,3 meter bredt. I gadens nordlige side etableres grusstier mellem lege- og opholdszonerne.



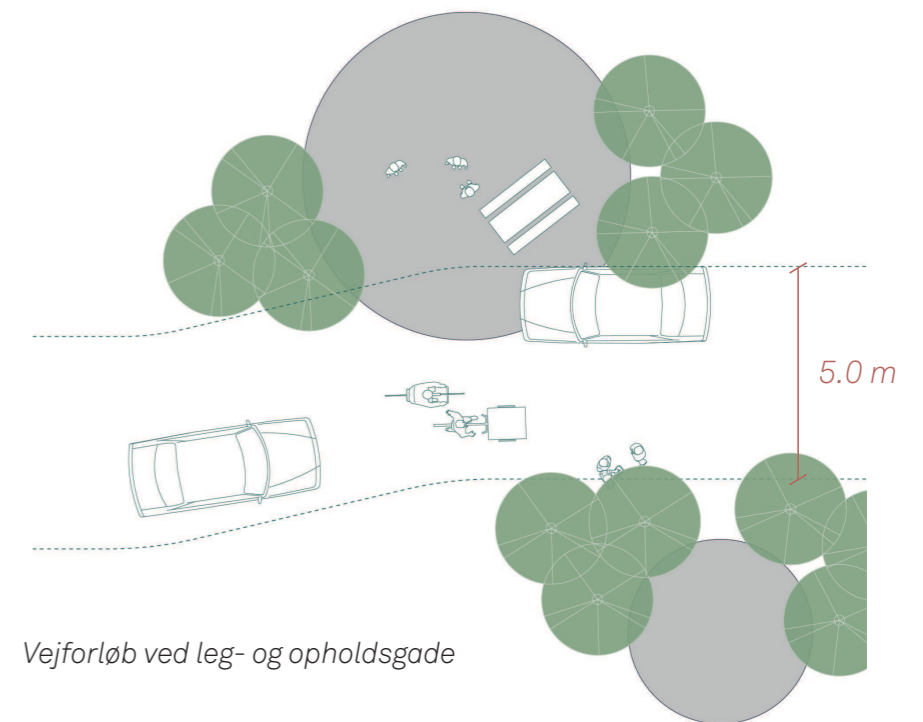
Vejforløb med og uden parkering



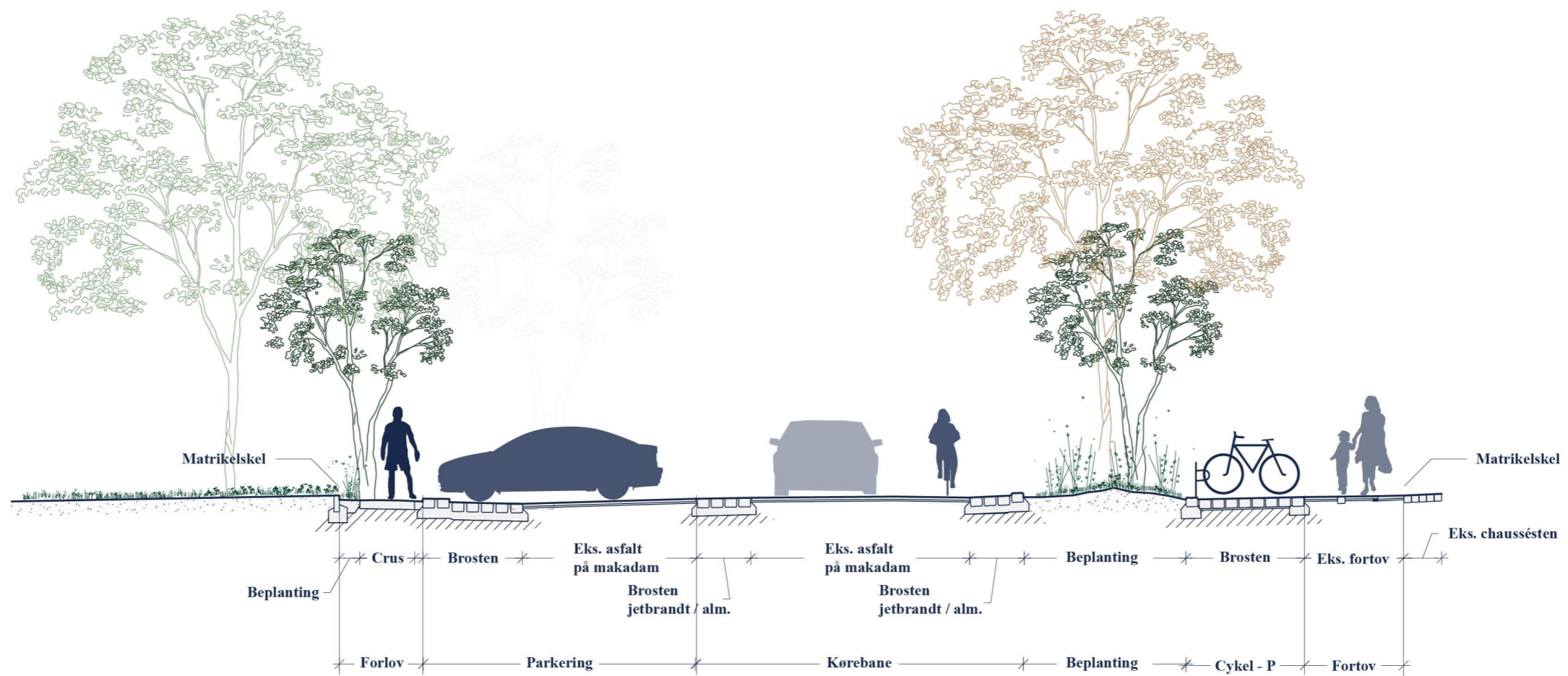
Vejforløb ved materialeskift



Vejforløb ved indsnævring



Vejforløb ved lege- og opholdsgade



Tværsnit - Sigynsgade, begge scenarier. 1:100. Se tegning 15 3938-1 A3_Tværsnit AA BB CC DD EE

Ophold i gaden

Gadens programmering er ikke fastlagt i dispositionsforslaget, men skal udvikles, afstemmes og prioriteres i følgende fast i samarbejde med Områdefornyelsen, så det sikres at funktionerne og aktiviteterne er lokalt forankret. Det kan fx være at det lokale fintesscenter vil bruge et område til træning, eller beboerforeningen vil afholde loppemarked på Krakas Plads.

Gaden og pladsens kan være indrettet fleksibelt og multifunktionelt eller med fast inventar.

Cirklerne kan være relateret til vejens trafikale funktioner eller være i siderne af vejen og skabe rum til fællesskab eller håndtering af regnvand (LAR).

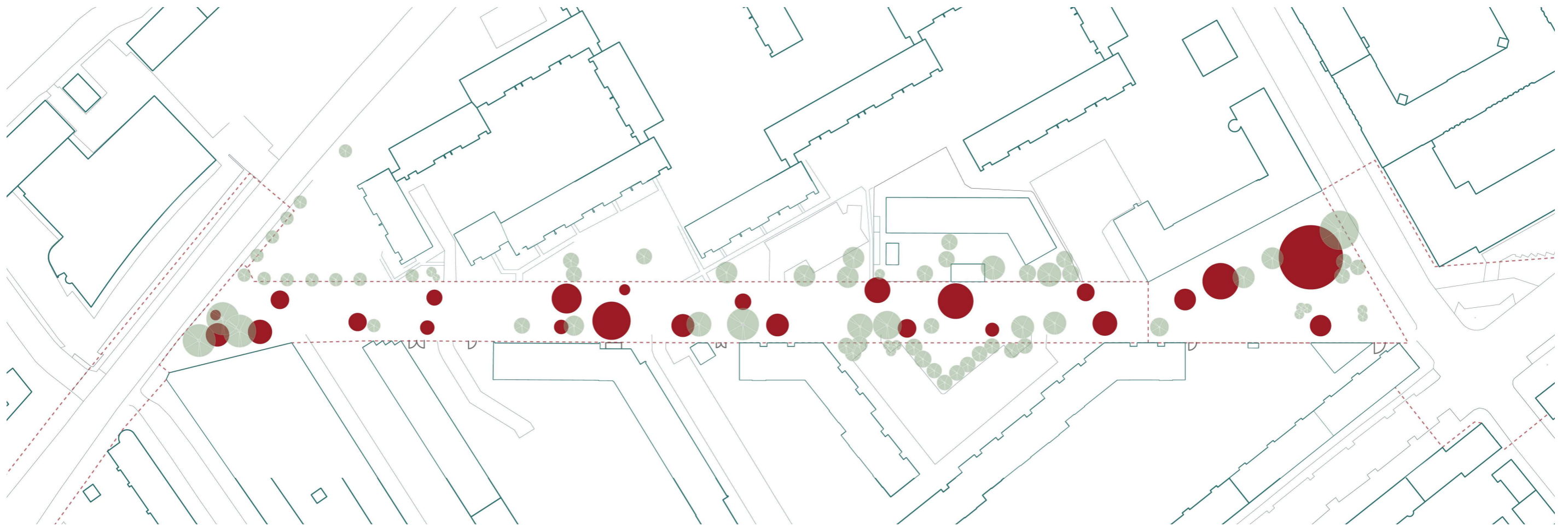
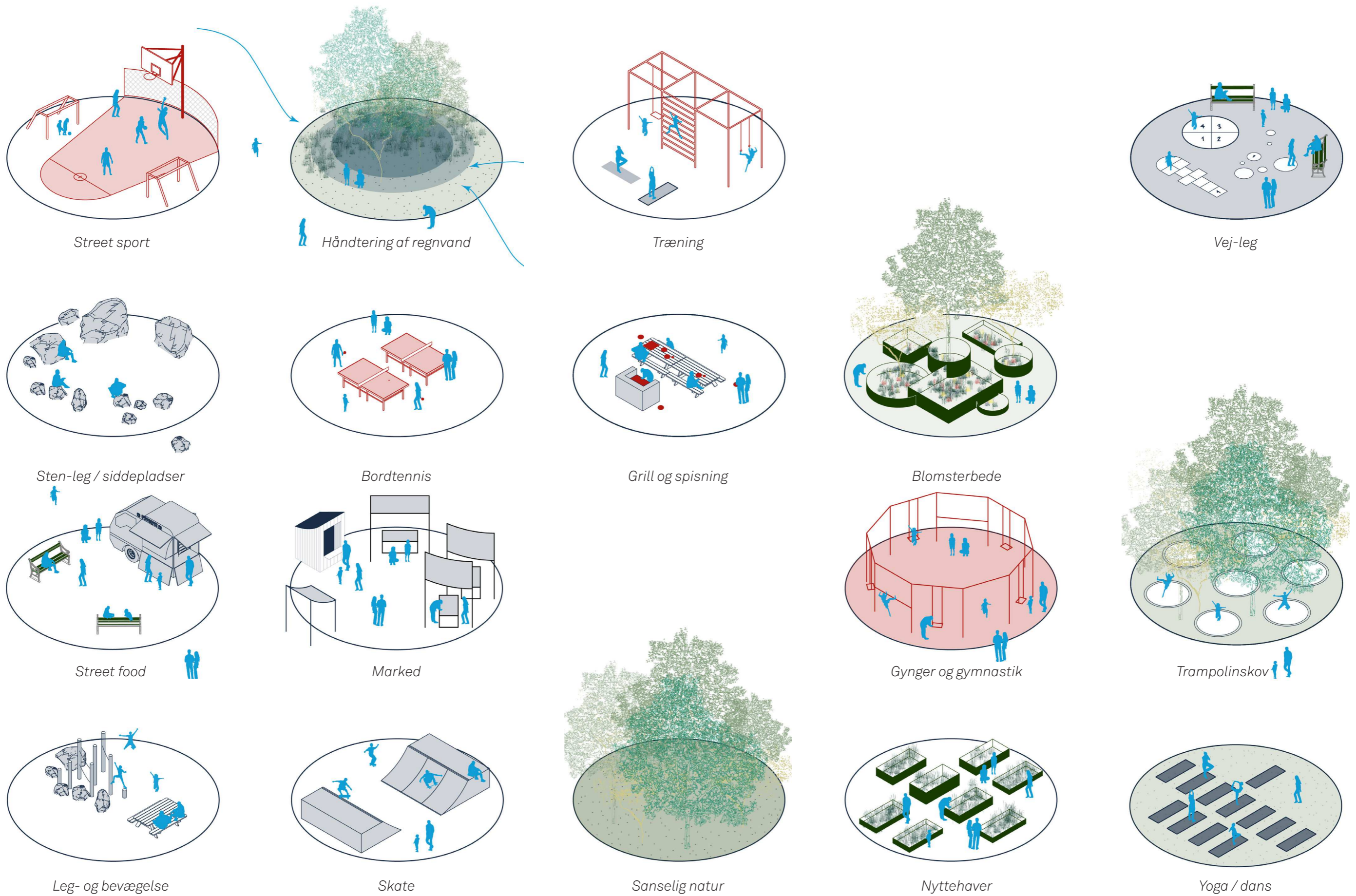


Diagram: Cirklerne bliver små bylivsmagneter og indrettes til forskellige funktioner og aktiviteter



Katalog over mulige funktioner og aktiviteter i cirklerne.

Belysning

Den nye belysning i Sigynsgade og Krakas Plads skal understøtte gadens og pladsens identiteter som trygge og spændende steder at være.

Målet for Sigynsgade er at få den til at føles som en naturlig fortsættelse af Nørrebro-ruten, hvor alle brugere – bilister, fodgængere og cyklister – nemt kan finde deres plads i trafikken og læse vejen. Belysning bidrager til oplevelsen for den lejlighedsvis forbi passerende, den regulære pendler og de faste beboere i kvarteret. Krakas Plads fungerer som enten ind- eller udgang til Sigynsgade. Udover at være en del af transitruten indbyder den også til kortere eller længere ophold. Konceptets lysdesign skelner mellem disse forskellige typologier for at lette både transit- og opholdsoplevelsen langs hele strækningen. Udgangspunktet, for at skabe et miljø der føles trygt, behageligt og interessant efter mørkets frembrud, er at definere belysningslag, der hjælper med at opbygge et visuelt hierarki. Lagdelt lys er med til at skabe kontrast mellem de forskellige områder og bidrager til en bedre overordnet forståelse af omgivelserne. Vi arbejder med tre primære lag:

1. Grundbelysning: overordnet atmosfære og synlighed
2. Wayfinding: identifikation af ruten
3. Accent: accentuering af et specifikt element

Hvert lag består af flere lysarmaturer, der skal vælges ud fra de lysparametre, vi ønsker, at de skal producere: intensitet, farvetemperatur, lysfordeling, bevægelse, optik osv.. Når disse er etableret, skal vi vælge 'maskinen', selve armaturet der kan give os lys af højeste kvalitet. Her er der særligt fokus på farvegengivelse, men armaturet skal også leve op til et særligt formsprog, materialitet og finish. Det skal understøtte den rigtige grundbelysning, sikre en sammenhængende identitet på stedet og være robust. For Sigynsgade og Krakas Plads skabes det omgivende belysningslag af det eksisterende ophængte armatur (Philips Copenhagen City), der sikrer grundlæggende synlighed for både motoriserede og bløde trafikanter. Derudover fremhæves områder med en udpeget opholdsfunktion – såsom Krakas Plads – ved at placere projektører på master for at skabe lysniveauer, der sikrer optimal synlighed til specifikke aktiviteter for eksempel ophold langs facaden, boldspil og gynger.

Wayfinding-laget er en gestus, der er specielt rettet mod bløde trafikanter: Fodgængere, cyklister såvel som beboere, der bruger de

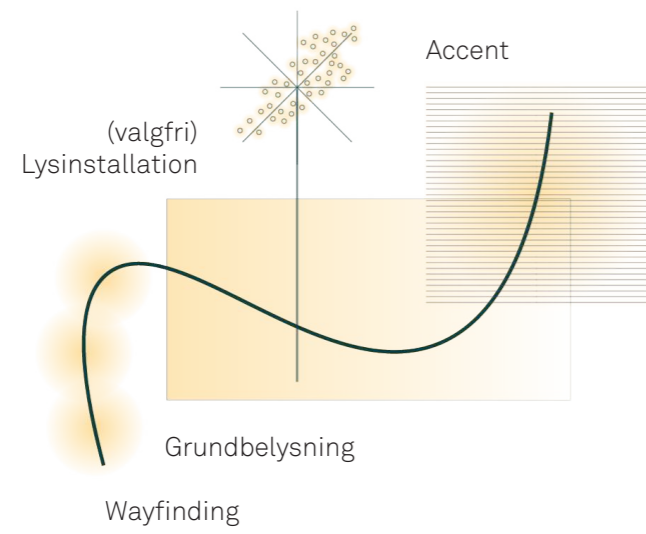
fleksible og faste opholdszoner til daglig. Belysningslaget består af armaturer tættere på den menneskelige skala, hvilket både markerer flow og forstærker intimiteten i hvert individuelt oplyst område. Man kan for eksempel anvende en pullert, der er cirka en meter høj. Højden betyder, at både fodgængere og cyklister nemt kan få øje på den næste langs vejen og tydeligere forstå rutens forløb. Samtidig bliver området i lyskildens umiddelbare omgivelser attraktivt at opholde sig i. Densitet af lys indikerer densitet af social aktivitet.

Accentbelysning kan bruges til at fremhæve en specifik feature som pavillonen/ pergolaen på Krakas Plads. Strukturen i sig selv giver mulighed for at integrere belysning på en måde, der både sikrer synlighed af de ønskede aktiviteter, men også fremhæver selve arkitekturen ved at gøre pavillonen til et oplyst objekt.

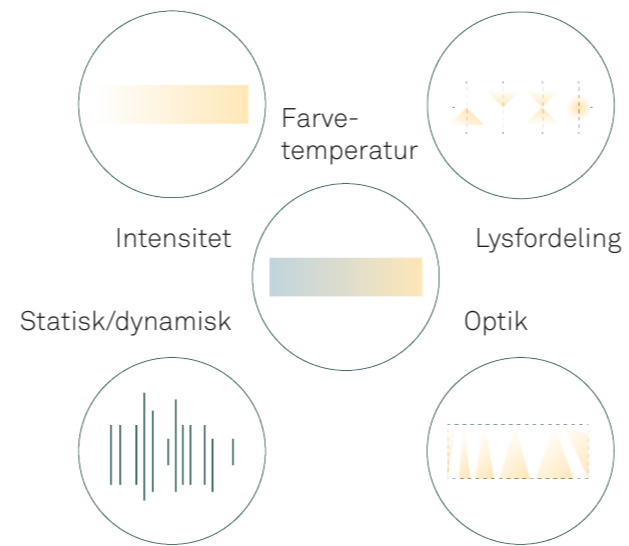
SÆRLIG LYSINSTALLATION

For at etablere en stærk identitet for hele strækningen og styrke det lokale tilhørsforhold foreslår vi et element, der fungerer på tværs af alle lag – grundbelysning, wayfinding og accent. En af idéerne kunne være at udvikle et lysskilt. Det overordnede format kunne låses – f.eks. neon på en høj stang, tre forskellige slags langs ruten – ved indgangen fra Røvsingsgade, på Krakas Plads, i opholdszonen ved børnehaven, subtilt forskellige fra hinanden. Det endelige udtryk kunne evt. skabes i samarbejde med beboerne inden for den givne præmis.

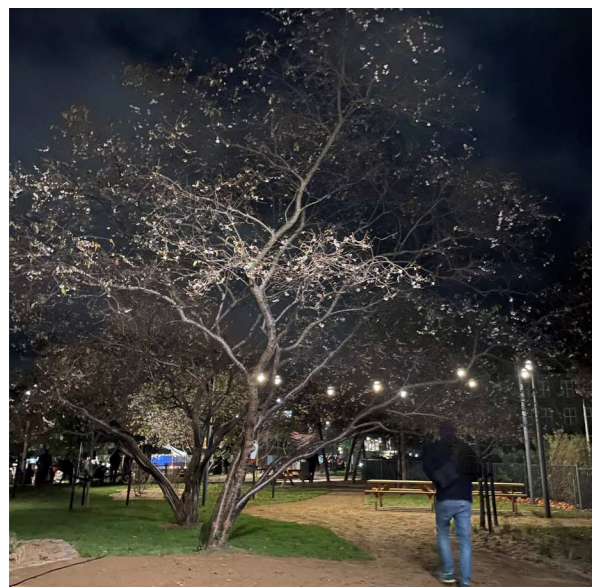
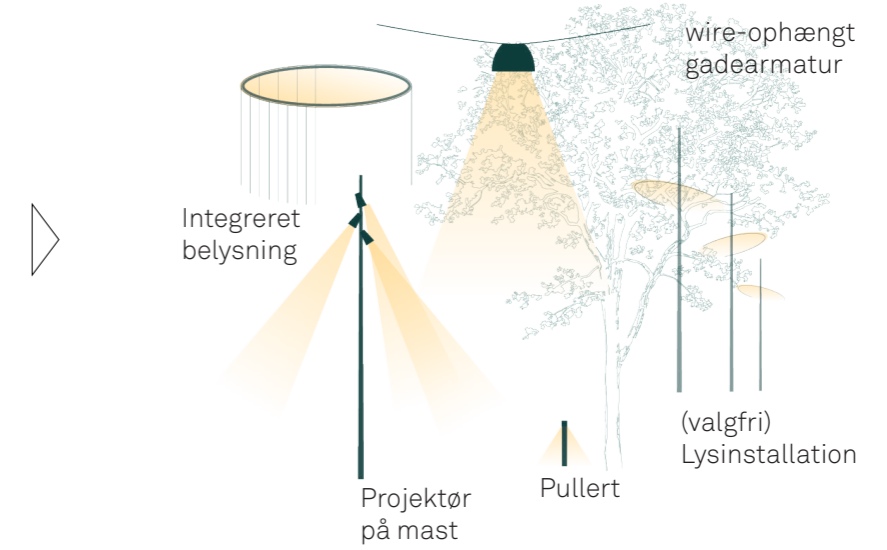
BELYSNINGSLAG



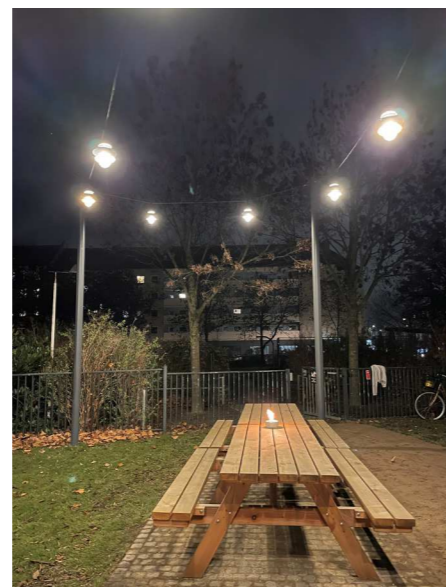
LYSPARAMETRER



ARMATURTYPER



Reference: Stemningsfuld og tryk belysning på Sundbyøster Plads.
Foto: BOGL



Reference: Stemningsfuld og tryk belysning på Sundbyøster Plads.
Foto: BOGL

Begrønning og gadetræer

Sigynsgade og Krakas Plads ligger i smørhullet mellem Lersøparken, kolonihaverne, Nørrebrorparken og Fælledparken. I fremtiden skal biokorridorer koble området bedre sammen med parkerne og være med til at styrke fornemmelsen af Krakas Plads og Sigynsgade som et grønt stræk. Vi vil gøre gaden så grøn som muligt og bruge bynaturen til at understøtte transformationen fra grå til grøn – uhyggelig til hyggelig.

Vi foreslår primært at benytte lav bundplantning og opstammede træer for at sikre god sigtbarhed i gaden og større tryghed. Det vil være med til at danne rum, gøre området frodigt og altså stadig understøtte trygheden.

Gaden og pladsen er i dag beriget med meget smukke gamle træer – de dominerende træarter er ask og robinie og mod Vermundsgade står et fantastisk stort trestammet fyrretræ. Vi skal værne om de eksisterende træer, og de skal i det videre arbejde sikres en smuk iscenesættelse blandt alt det nye.

Det er oplagt at tilføje mere af ask- og robinietræernes lette grønne udtryk ved at plante flere lystræer med lysåbne kroner. Det kunne være fligebladet el, hvidpil og forskellige egearter kombineret med lavere, lette flerstammede træer med enten smuk blomstring, fine bær og/eller høstfarver – som forskellige prydkirsebær, bærmispel og paradisæbler.

I planlægningen af de mange kvadratmeter grønne flader skal vi klogt kigge på bevægelsesmønstre og drifthsyn.

Bundplantningen kan være et miks mellem plantning af robuste planter og såning af brugsplæne og naturgræs med blomstrende urter. Blomsterløg skal lægges i alle grønne arealer og vil med sine farver efter den mørke tid byde foråret og udelivet velkommen. Busketter bør undgås, da de ofte bliver hurtigt fyldt med skrald, ligesom det er set at de bliver brugt til at gemme stoffer. I stedet foreslår vi at plante få lave solitærbuske, der kan bidrage med at forhindre færdsel og skabe struktur i vinterhalvåret.

I takt med at året går, og årstiderne skifter, vil den varierende beplantning forandre sig og ændre udtryk. Det vil give beboerne i området og dem, der passerer igennem, en oplevelse af at følge med i årets gang. Planterne former, farver, dufte og poetiske foranderlighed vil gøre hverdagen lidt smukkere og mere sanselig. Samtidig vil den øgede beplantning være med til at skabe behagelige mikroklimaer. Træer og planter giver skygge og er med til at sænke temperaturen i byer, hvilket kun bliver mere og mere relevant i takt med, at de danske somre bliver varmere.

Udover at bidrage positivt til hverdagslivet i Haraldsgadekvarteret er den øgede beplantning naturligvis med til at øge biodiversiteten og dermed skabe bedre vilkår for fugle og insekter. I det videre arbejde



Reference: Lave solitær buske i bund af robuste stauder i gaderum Ørestad Syd.
Foto: BOGL



Reference: Træer, græs og løg



Reference: Hjemmehørende salttolerante blomstrende urter i vejprojektet Langelinie Odense
Foto: Mona Chor



Bindeleddet og Fordelingen udgør projektområdets de to punkter, hvor strækningen kobler sig på byen, hhv. Rovsingsgade i den ene ende og Vermundsgade/Haraldsgade i den anden ende. I disse punkter har vi haft fokus på at cyklister og gående smidigt kan koble sig på ruten og forbindelsen mellem Østerbro og Nørrebro. Bindeleddet og Fordelingen markerer sig som grønne portaler i gadebilledet, der inviterer til at lægge ruten forbi forbi her. Visualiseringen ovenfor viser den grønne portal ved Rovsingsgade

med gaden vil vi sikre os, at et fokus på biodiversitet ikke bare bliver en god intention, men bliver til virkelige, fysiske tiltag for flora og fauna. Få timers vejledning fra eksterne biologer kan i den næste fase skabe stor værdi i fremtiden.

Plantebede etableres i åbne muldbede med nyt vækstmedie, men vi skal sikre, at materialeudskiftning ved anlæg holdes på et minimum. Det skal bl.a. undersøges, om den gamle makadam kan iblandes gødet muld og på den måde omdannes til vækstmedie for træer.

DRIFT

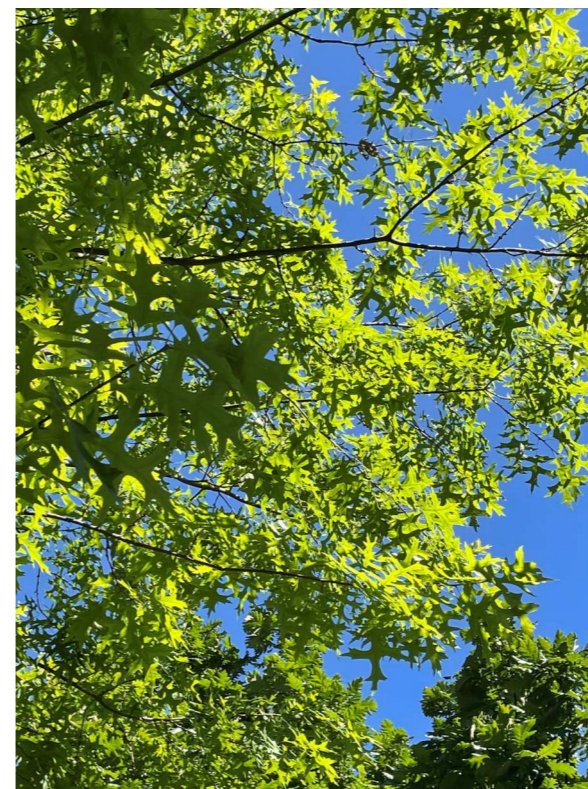
Uden forståelse for projektets fremtidige brug, drift og slid kan vi ikke lave et bæredygtigt godt og smukt gade- og byrum. Derfor er vi løbende i dialog med kommunens driftsansvarlige.

Kanter om plantebede på minimum 5-7 cm skal sikre dem mod salt og færdsel. Grusbelægninger har vi forsøgt at begrænse.

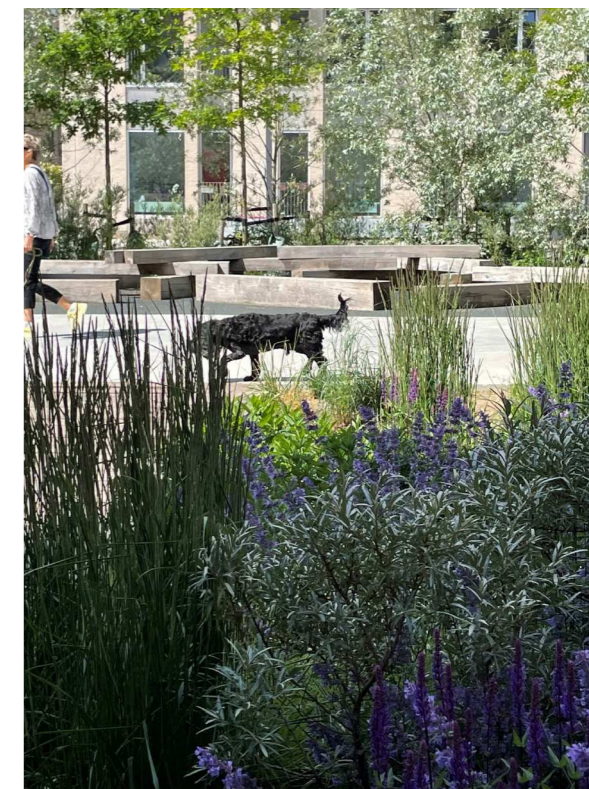
I næste fase skal vi med kommunen på bedste vis indtænke øvrige drift- og arbejdsmiljøhensyn som placering af affaldsspande mv.



Reference: Sekunddær grussti gennem gennemsigtig beplantning med lav grøn bund og opstammede træer. Her udsæd af blomsterfrø uden græs. Ørested Syd. Foto: BOGL



Reference: Lysåbne træer skaber et let grønt udtryk og skaber sanseligt skyggespil i gaden. Her en rødeg som vejtræ på Skibelundsvej i Vanløse. Foto: BOGL

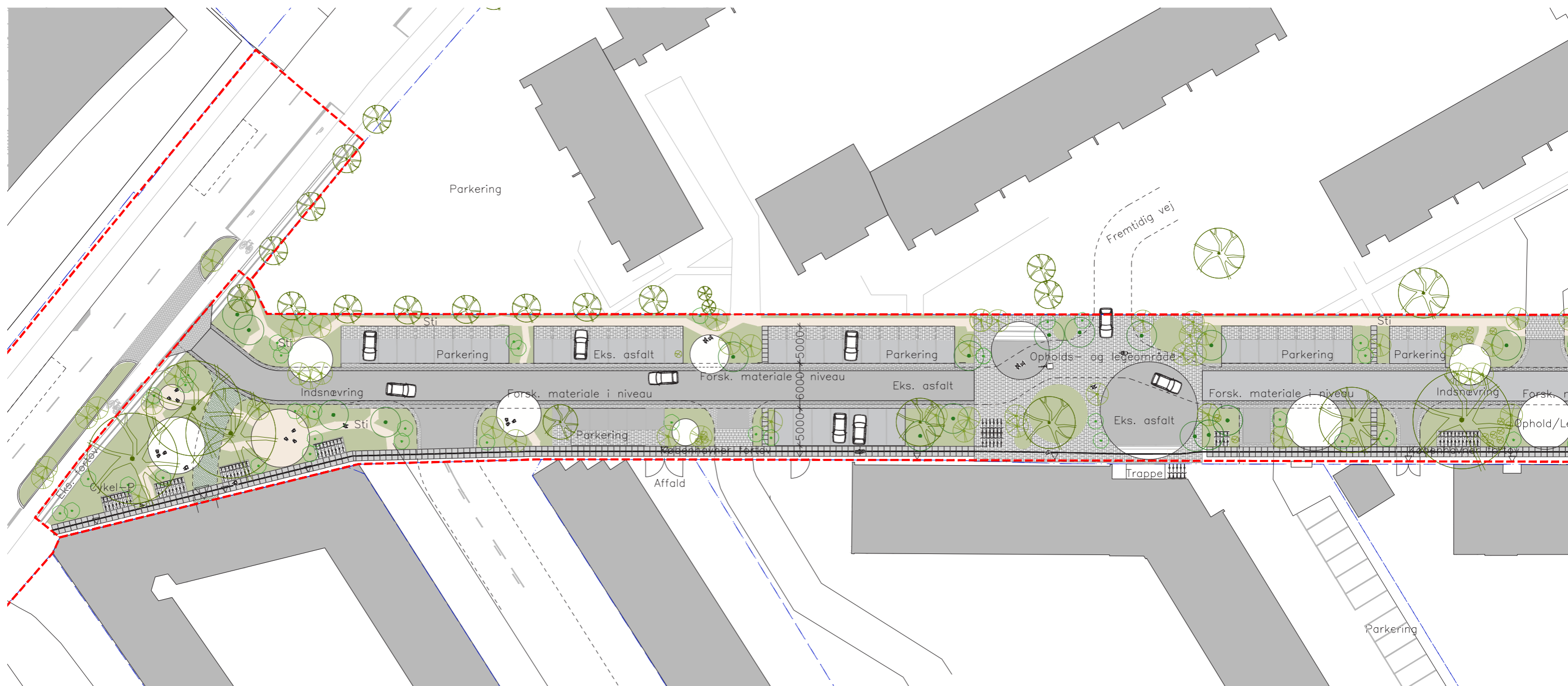


Reference: Ophold, leg og færdsel i mellem varierede grønne elementer. Ørestad Syd. Foto: BOGL

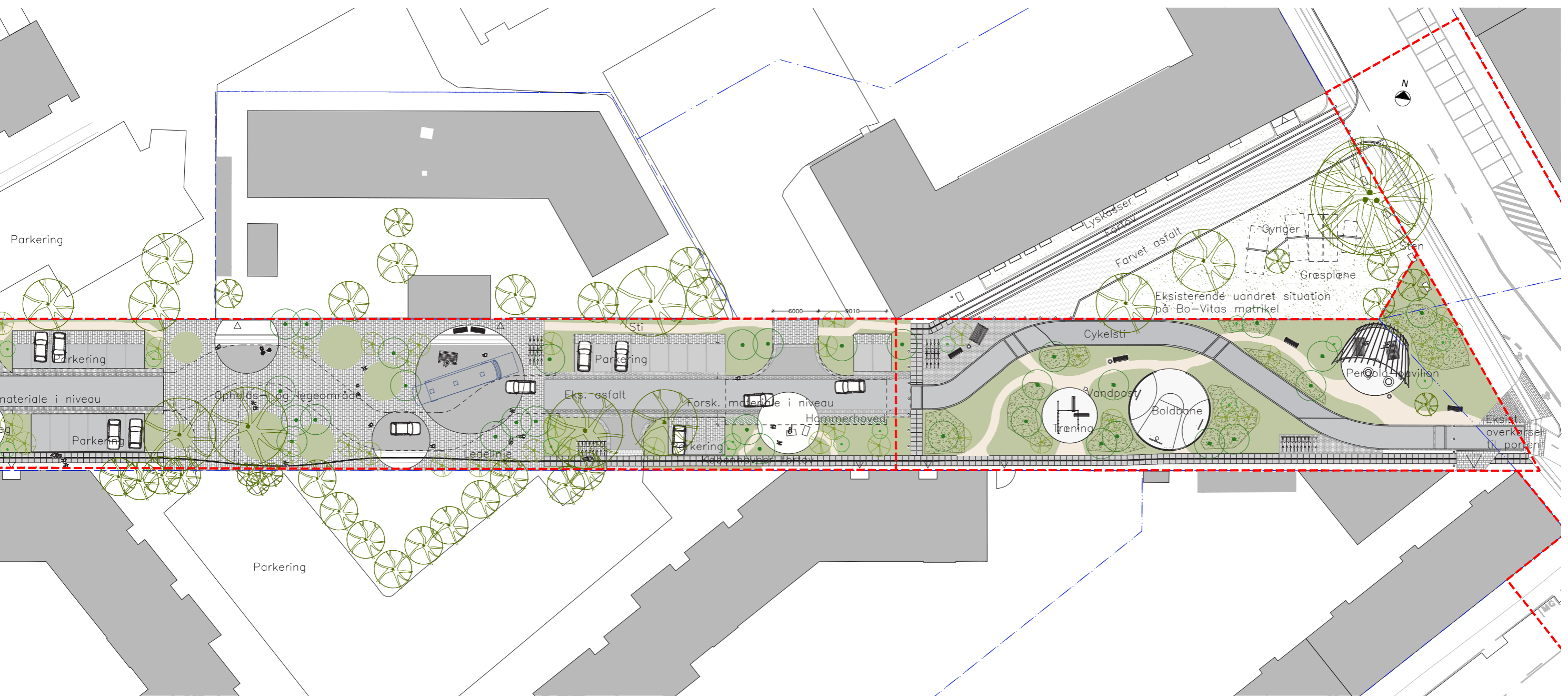


Gadens forløb bliver opdelt af to lege- og opholdsområder uden parkering. De to områder bliver begrønnet og bryder gadens lige forløb.

Situationsplan / Scenarie: Lukket gade

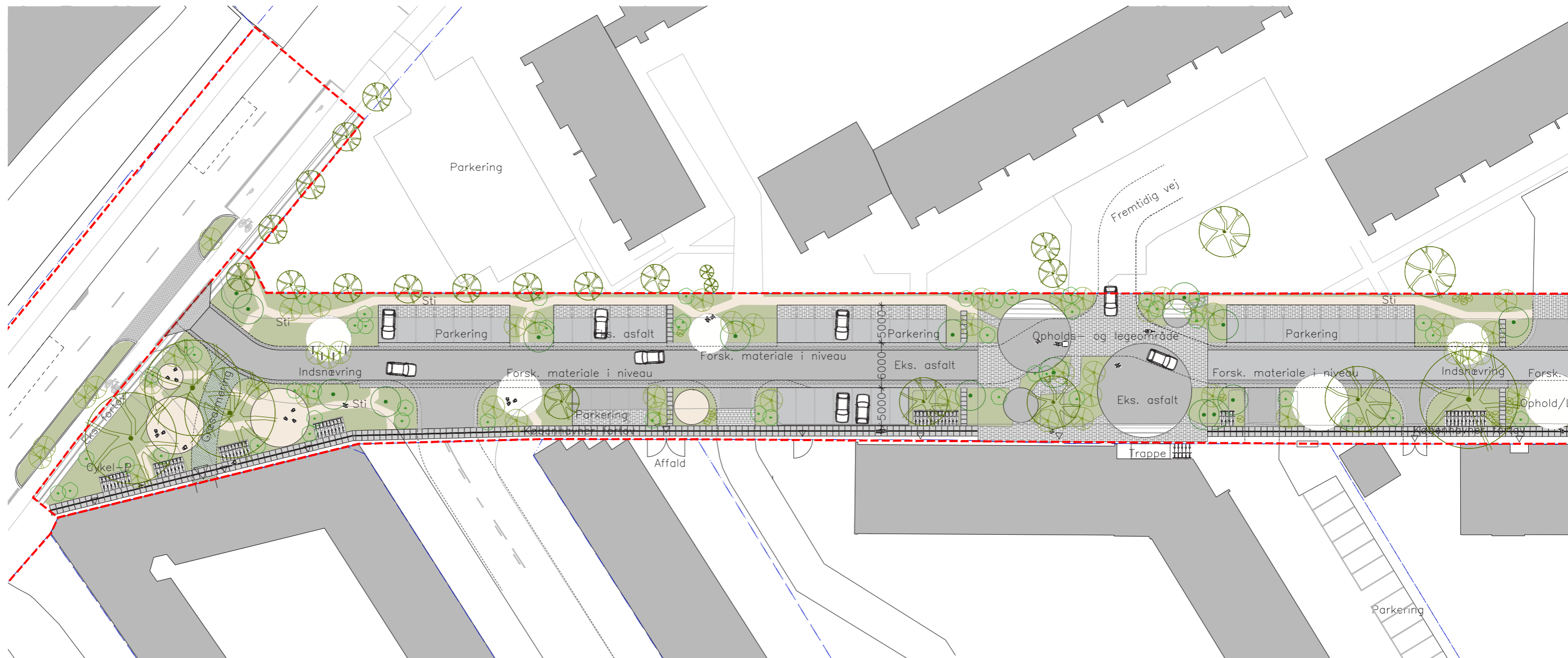


Situationsplan - Scenarie: Lukket gade. Se tegninger:
01 3938-3 A3_Situationsplan - Lukket - Del 1
01 3938-4 A3_Situationsplan - Lukket - Del 2



Skala 1:500

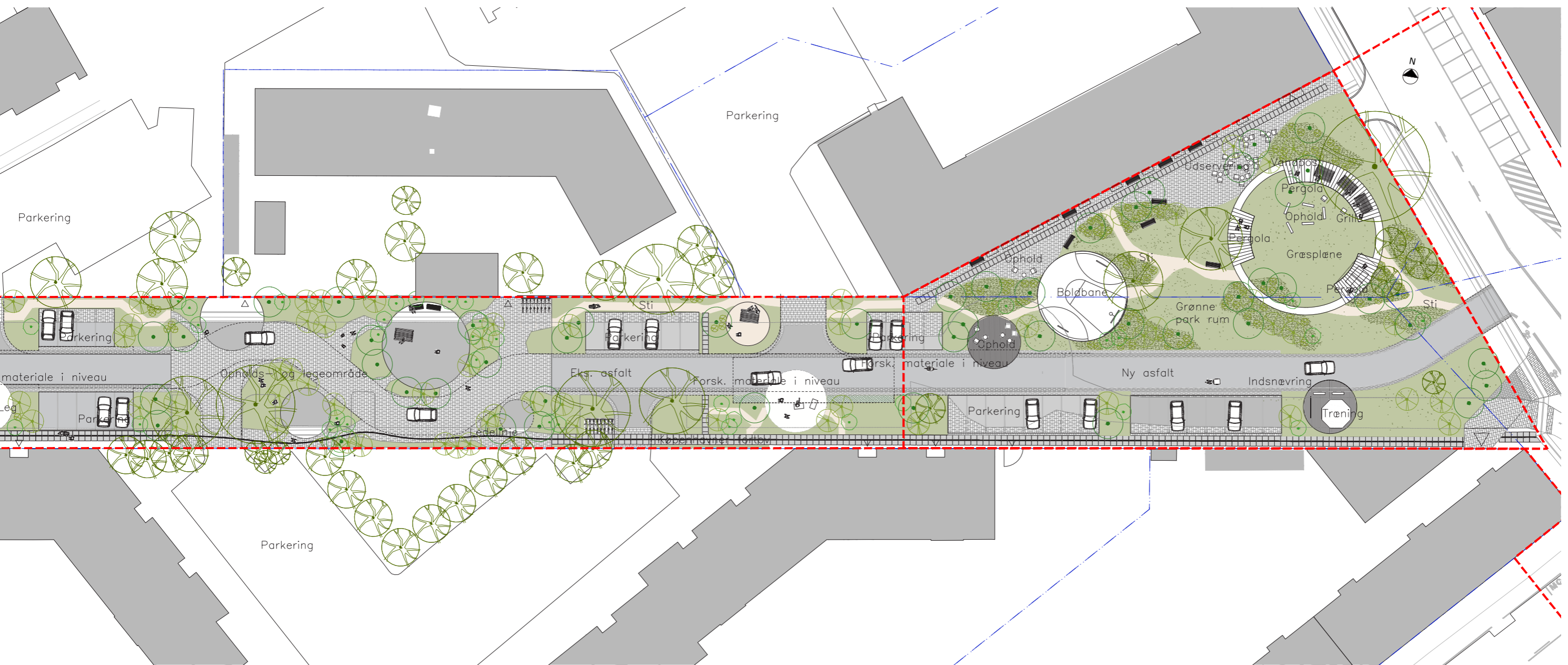
Situationsplan / Scenarie: åben gade



Situationsplan - Scenarie: Åben gade. Se tegninger:

01 3938-1 A3_Situationsplan - Åben - Del 1

01 3938-2 A3_Situationsplan - Åben - Del 2



Skala 1:500



Visualisering: Krakas Plads i det lukkede scenarie.



Visualisering: Krakas Plads i det åbne scenarie.

Pavillon / pergola på Krakas Plads



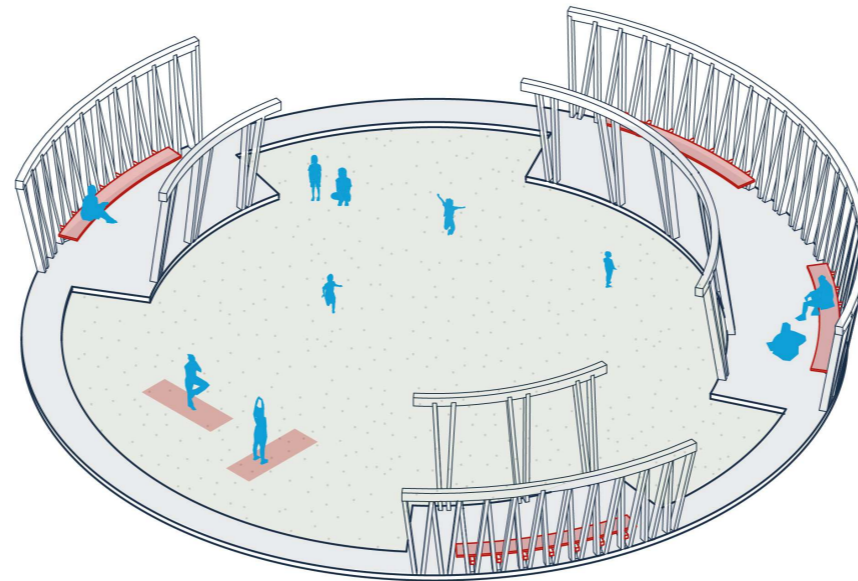
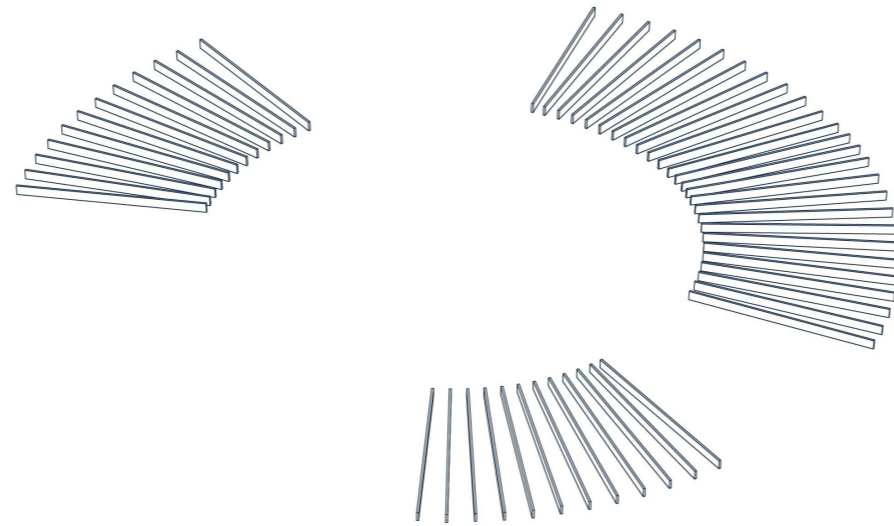
Tværsnit - Krakas Plads. 1:100. Se tegning 15 3938-1 A3_Tværsnit AA BB CC DD EE

En smuk cirkulær pergolakonstruktion skaber et samlende midtpunkt på Krakas Plads. En cirkulær belægning indrammer en indre opholdsplæne som lysning mellem alle pladsens træer.

Opholdsaktiviteter i og omkring cirklen skal bearbejdes i samarbejde med Områdefornyelsen, så vi sikrer at de aktiviteter, som prioriteres, skaber mest mulig værdi for brugerne.

Hvis man i næste fase kan finde flere midler til den indre cirkel, til selve konstruktionen og til aktiviteter ved og omkring den, vil vi kunne løfte Krakas Plads yderligere som et identitetsskabende summende midtpunkt for områdets byliv.

Disse drømme ses i referencefotos.



Pavillon som prissat i budget, åben senarie



Reference: Programmeret konstruktion. Belysning og konstruktion skaber et trygt rum til aktivitet og ophold også i årets mørke timer.

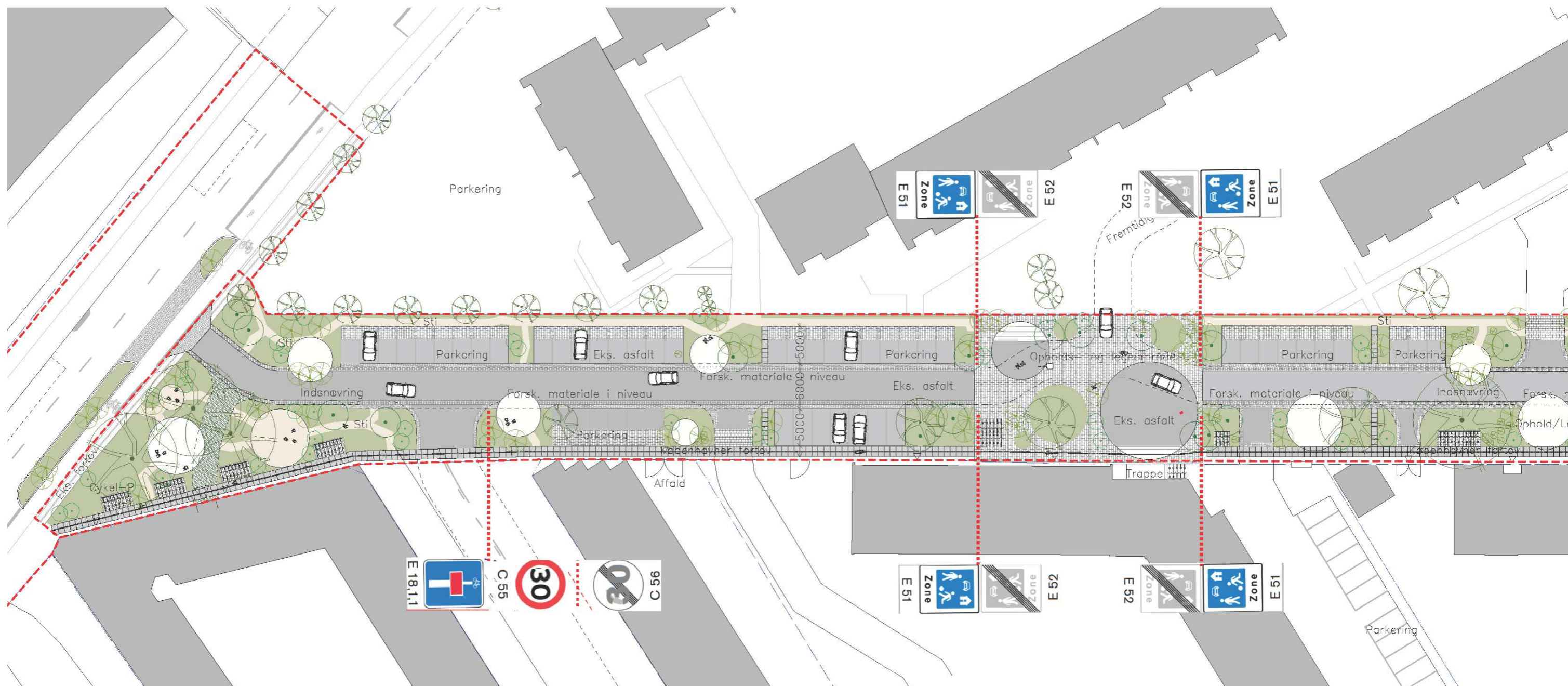


Reference: Aktiviteter integreret i pavillon-konstruktion i det grønne

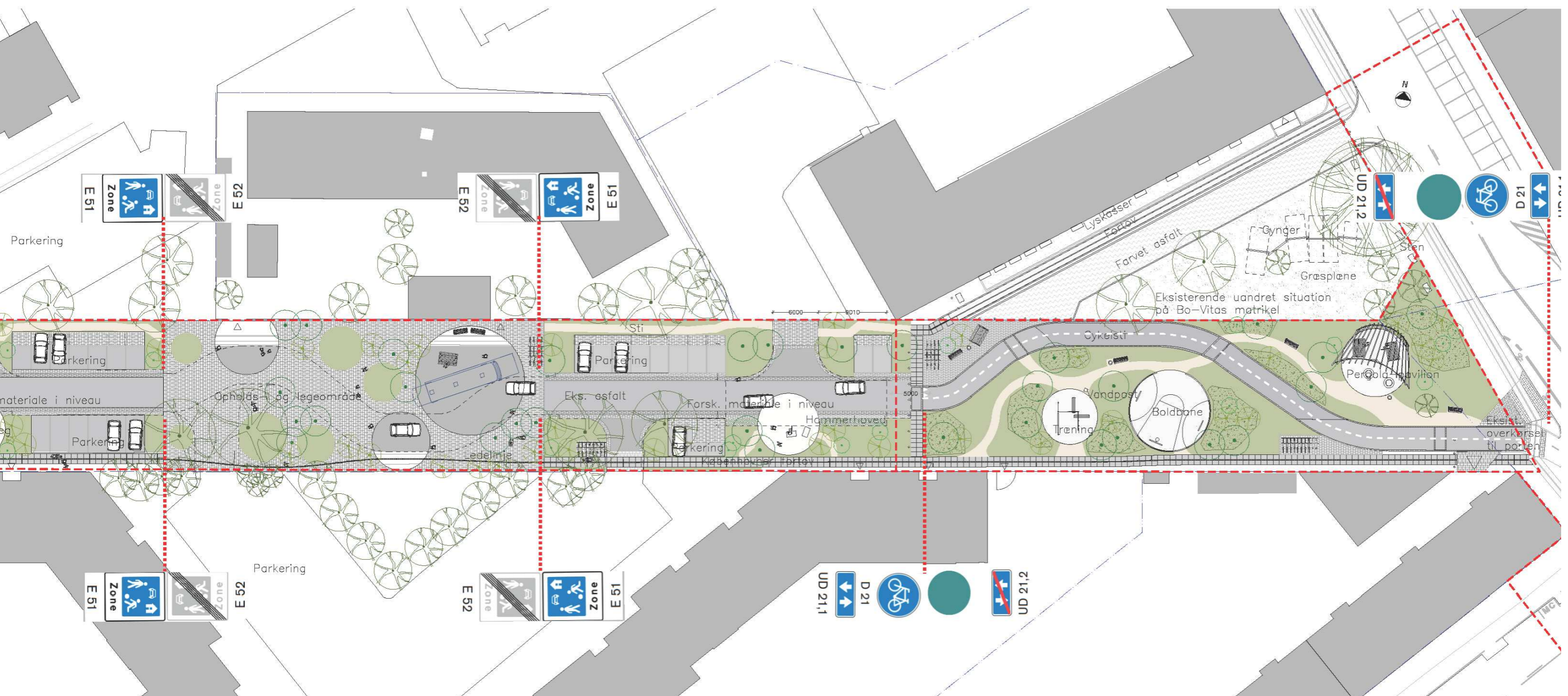


Reference: Ikoniske konstruktioner bliver identitetsskabende nye vartegn for bydelen.

Trafikale tiltag



Skilte- og afmærkningsplan.



Skala 1:750

SCENARIO: LUKKET GADE

I dette scenarie forbliver Krakas Plads en lukket plads, hvor cyklister fortsat kan benytte en dobbeltrettede cykelsti mod Vermundsgade. I dette scenarie nedlægges den runde vendeplads, hvorfor biltrafikken må vende om via en hammerhoved-udformet vendeplads ud for den sidste overkørsel mod øst. Det skal bemærkes, at vendepladsen ligger på offentligt vejareal. Årsagen til nedlæggelse af den eksisterende runde vendeplads er ulovlig parkering og uhensigtsmæssig adfærd fra parkanter.

Trafikalt vurderes dette design af gaderummet at opretholde status quo hvad angår antal kørende biler. Men idet 40 p-pladser nedlægges, er der risiko for, at intern parkeringsøgende bilister ikke får plads på gaden, og at dette medvirker til, at p-søgningen i nærområdet øges. Alt dette vil samtidig betyde, at belægningsprocenten på strækningen og omkringliggende vejnet øges.

I forhold til betydning for cykeltrafikken vurderes det, at lokal hastighedsbegrænsning på 30 km/t vil sikre cyklister god fremkommelighed, dog kan det kurvede vejforløb og opholds- og legeområder fungere fartdæpende for cykeltrafikken. Desuden vurderes det, at etablering af byrummene i mindre grad vil øge interessen for cykling på strækningen. Denne vurdering begrundes med, at behovet for fremkommelighed for de gennemkørende cyklister vejer tungere end sanselige oplevelser.

Etablering af byrum på Sigynsgade og Krakas Plads vurderes at tiltrække flere fodgængere med øget ophold, leg og lignende aktiviteter.

SCENARIO: ÅBEN GADE

I dette scenarie bliver pladsen åbnet for udkørende biltrafik i østgående retning mod Vermundsgade. Således bliver gadens østlige ende praktisk ensrettet med en påbudt køreretning mod højre. Kørebanelen på denne strækning vil være 4 m bred med asfalt og 0,5 m brolægning i kantbanerne.

En lokal ensretning af biltrafikken på det østlige stykke af Sigynsgade ved Krakas Plads i retning mod Vermundsgade vil sikre flow mod øst via Vermundsgade. Idet det vurderes, at ca. 20 % af trafikken på Sigynsgade vil have behov for at køre mod øst ad Vermundsgade, vil denne løsning aflaste trafikken på Sigynsgade med ca. 85 biler i årssøgtrafik. Løsningen skaber desuden bedre flow i østgående retning på gaden.

I dette scenarie også nedlægges 40 p-pladser, er der risiko for, at intern parkeringsøgende bilister ikke får plads på gaden, hvilket kan medvirke til, at p-søgningen i nærområdet øges. Alt dette vil samtidig betyde, at belægningsprocenten på strækningen og omkringliggende vejnet øges. Men en åbning mod øst vil muliggøre parkeringssøgning på den sydlige del af Vermundsgade.

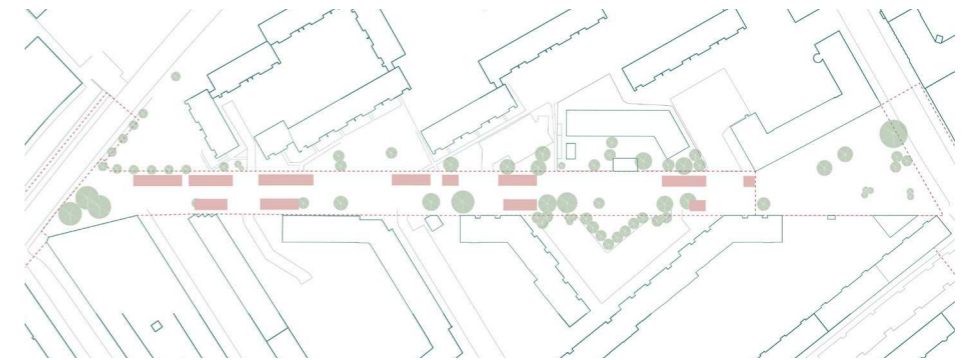
En lokal ensrettet vejtilslutning af Sigynsgade i østgående retning vil betyde, at cyklister i vestgående retning mod Sigynsgade skal foretage venstresving over Vermundsgade. Dette vil opleves utrygt af især børn og ældre, hvorfor løsningen kan påvirke antallet af cyklister negativt i forhold til situation i dag, hvor cyklister må køre på en dobbeltrettet cykelsti mellem krydset Haraldsgade/Vermundsgade og Sigynsgade.

Etablering af byrummene på Sigynsgade vurderes at tiltrække flere fodgængere med øget ophold, leg og lignende aktiviteter. Men etablering af en vejtilslutning mod øst over Krakas Plads vurderes at forringe herlighedsværdien af pladsen og dermed føre til færre fodgængere samt ophold og leg på arealet.

PARKERING



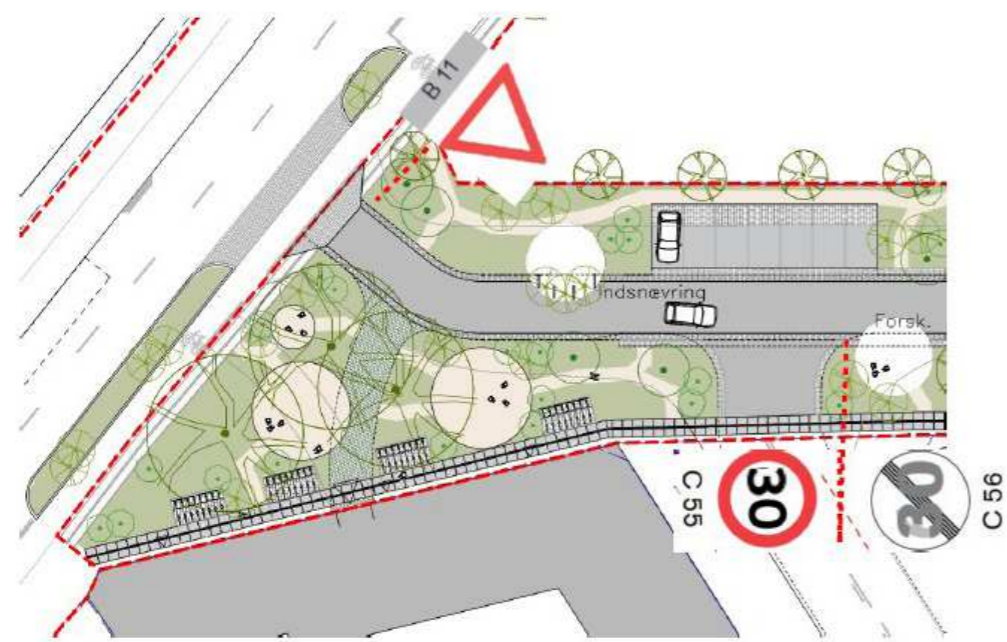
*Eksisterende parkering; både vinkelret- og længdeparkering
117 p-pladser*



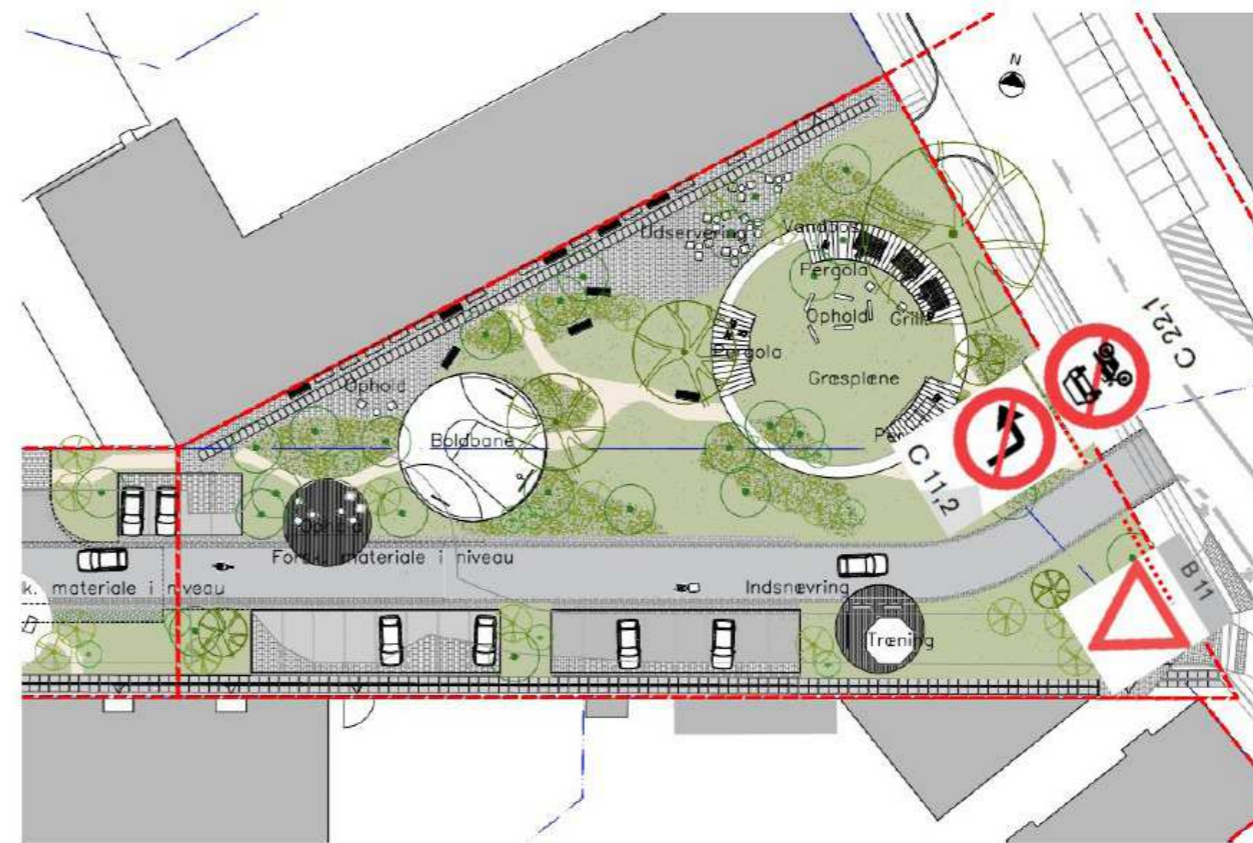
*Lukket scenarie; lege- og opholdsområder samt Krakas Plads er friholdt
for parkering. Parkering koncentreret.
77 p-pladser*



*Åben scenarie; parkering spredt ud over hele projektområdet.
77 p-pladser*



Skilte- og afmærkningsplan / Åben scenarie



Skilte- og afmærkningsplan / Åben scenarie

05 Tekniske forudsætninger

Belægning
Ledninger
Afvanding
Adgangsforhold for kørende trafik

Tekniske forudsætninger

BELÆGNING

Det eksisterende vejanlæg blev etableret i perioden 1932–1946. Vejen blev etableret som en makadambelægning, der senere er blevet asfalteret ved udlægning af 3-5 cm slidlag.

Der synes ikke at være sket større ændringer i kørebanearealet siden etableringen frem til omkring 2012, hvor Kraka Plads blev ombygget. Den østligste del omkring Kraka Plads er dog lidt ældre end det resterende vejanlæg.

Ældre makadambelægninger består af et ca. 300 mm tykt stenlag. Belægningen er etableret ved at udlægge 75mm store skærver, hvorpå man lægger ca. 50 mm finere sten med en kornstørrelse op til 25 mm. De enkelte lag tromles med en tung vejtrømler, så de kantede skærver låser hinanden fast. De fleste steder vil man til sidst skylle skarpkantet sand ned i hulrummene, indtil man opnår en kompakt masse, hvor stenene holder på hinanden. Belægningen har en høj bæreevne, så længe lagene ikke berøres.

Såfremt der foretages udgravning i makadam vil denne segregeres, hvorved genanvendelse som belægning ikke er mulig.

Det vurderes dog, at makadam belægningen kan bevare sin bæreevne, såfremt der med omtanke foretages fræsning i belægningen.

Der er gennem tiden etableret flere ledningsgrave på langs såvel som på tværs af kørebanen, de fleste af disse vil være retableret ved anvendelse af mere moderne flerlagsbelægning bestående af tykkere asfalt, stabilt grus og bundsikring.

LEDNINGER

Der er i forbindelse med projektfasen indhentet LER oplysninger og udarbejdet ledningsplaner for eksisterende forhold, som fremgår af tegningslisten.

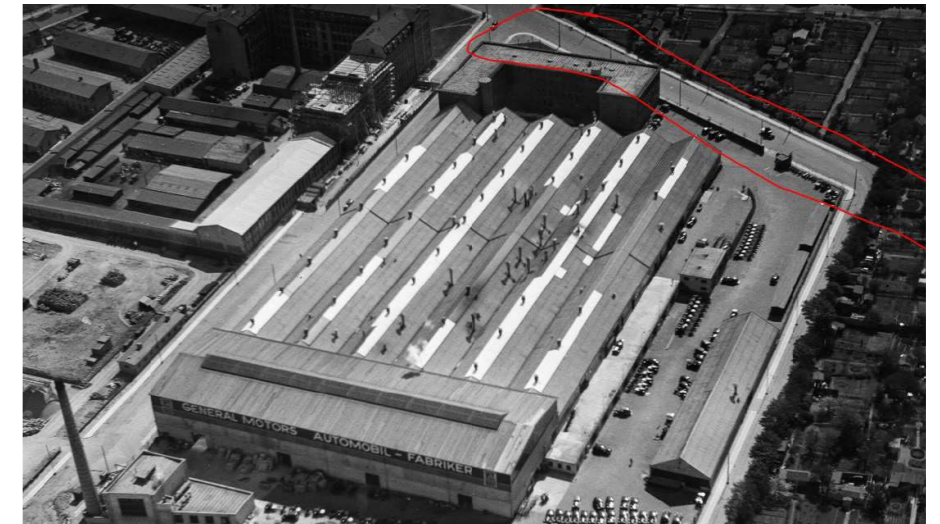
Sigynsgade har en høj densitet af forsyningsledninger samt en række afgreninger til sideveje og bebyggelser, som er vigtige at tage

højde for ved omstrukturering af vejforløbet. Mest væsentlig er fjernvarmeledningen, som har tracé i vejstrækkets sydlige del mellem toppunkt for vejen og parkeringsbåse, og vandforsyningsledningen, som har tracé i vejforløbets nordlige side under fodgængerarealet. Særligt vandforsyningsledningen er risikobetinget, da en del af denne udgøres af støbejern fra 1929, som erfaringsmæssigt er sensitiv overfor gravearbejde og vibrationsudslag, selv når det gælder anlægsarbejde, som ikke er relateret til selve ledningen.

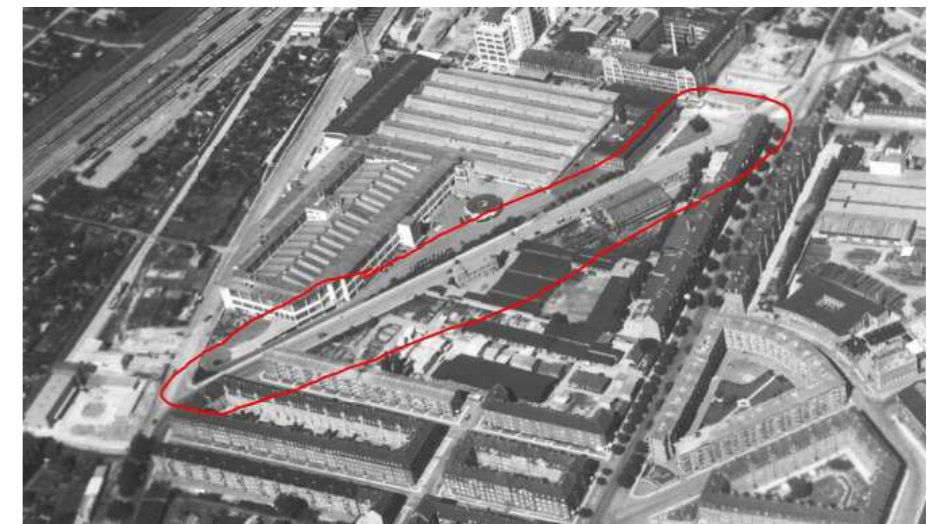
Plantezoner og træer prioriteres placeret på en sådan måde, at disse for så vidt muligt går fri af sammenfald med tracéer for forsyningsledninger. I den sydlige del af vejstrækket etableres plantehuller fortrinsvist i placeringer for eksisterende parkeringsbåse, hvorved det er muligt at gå fri af sammenfald med fjernvarmeledningen. På den nordlige vejstrækning undgås for så vidt muligt at etablere plantehuller med sammenfald med det forløb af regnvandsledningen som udgøres af støbejernsmateriale.

Ved omdannelsen af Krakas Plads vil der være en markant udfordring ift. ledninger, da omdannelsen er i potentiel konflikt med afgreninger af fjernvarmen til Sigynsgade nr. 83 og tracéet for vandforsyningsledningen, som i her udgøres af støbejernsmateriale. Ved opstart af næste projektfase skal der indgås en rettidig dialog med HOFOR både ift. afstandskrav og hensyn til fjernvarmeledningen, samt forebyggende tiltag for at sikre regnvandsledningen mod sammenfald under anlægsfasen.

Der er ikke fundet deklareret på nogen af ledningerne indenfor projektområdet, hvorfor de forventes at ligge på gæsteprincippet for vejejer. Da gravearbejdet i vejaksen bestræbes på at reduceres til et minimum, forventes det dog ikke at gøre brug af vejlovgivningens pasus om ledningsflytninger for de større forsyningsledninger som spildevand, vandforsyning og fjernvarme. Der skal dog omlægges ledninger for vejvand, som en del af omstruktureringen af vejforløbet, som beskrevet under afsnittet Afvanding. Mindre forsyningsledninger som fiber- og elkabler må dog forventes at skulle flyttes på i mindre omfang enten ved sænkning eller forskydning ifm. renovering af fortovsarealer. Det vurderes dog, at omfanget af ledningsflytninger for de bløde ledninger overholder krav om proportionalitetsprincippet, som skal praktiseres ved vurdering af omkostninger for ledningsejere



Luftfoto af området fra ca. 1932



Luftfoto af området fra ca. 1946

ift. formålet med projektet.

Som en del af næste fase udarbejdes ledningsprotokol, og ledningsejere indkaldes til indledende ledningsejermøde ved udsendelse af Samgravningsannonce via LER. Der afholdes et supplerende, særskilt møde med HOFOR angående hensyn til fjernvarme- og vandforsyningsledning ved Krakas Plads. Det indledende ledningsejermøde vil primært have fokus på at udpege, om ledningsejere er bekendt med forhold, som ikke fremgår af LER oplysninger, og om der er særlige opmærksomhedspunkter, som der skal tages højde for i den videre projektering af vejjudformningen.

AFVANDING

Afløbssystemet indenfor projektområdet er fælleskloakeret som bibeholdes, hvorfor der ikke foretages separering af afvandingen i henhold det 2- eller 3-strengede afvandingsprincip. Vejbrønde i Sigynsgade er placeret i den nordlige side af vejen langs kantstenen og i parkeringsbåse i den sydlige del. I forbindelse med omlægning af belægninger vil det være nødvendigt at udskifte eksisterende vejbrønde pga. deres alder og tilstand. Nogle steder i projektet vil placeringer for vejbrønde kunne genanvendes, mens der andre steder vil skulle placeres nye pga. ændrede koteringsforhold og omlægning af parkeringsbåse. Det vil desuden være nødvendigt at udskifte stikledninger til vejbrønde, da disse hovedsageligt udgøres af lerledninger. Lerledninger er et levn fra gammel tid og pga. materialets skrøbelighed, kan de forventes at falde sammen og blive ødelagt ifm. belægningsarbejder og omlægning af vejbrønde.

Ved indretning af vejbanen og eventuelle niveaufrie overgange skal det sikres, at overgange ikke medfører transport af saltholdigt vejvand til plantebede, ligesom det også skal sikres, at der ikke sker en forringelse af kommunens serviceniveau for skybrud i henhold til spildevand- og vandløbsloven. Eventuelle spjæld og first flush vejbrønde vendes med bygherre i opstarten af næste projektfase.

For nogle af plantebedene vil det være nødvendigt at etablere drænledninger for at overholde kommunens myndighedskrav om respektafstande for nedsivning til fundamenter på minimum 5

meter. Drænledninger etableres på en sådan måde, at disse ikke medvirker til tørlægning af plantebede og har negativ indvirkning på beplantningen.

I forbindelse med projektmodningen vil det være en fordel at evaluere mulighederne for afkobling af tagflader indenfor projektområdet af hensyn til aflastning af afløbssystemet og rekreative synergieffekter. Afkobling af private tagflader vil skulle vendes med kommunens klimatilpasnings- og myndighedsenheder og er omkostningsfrit for kommunen at gennemføre.

ADGANGSFORHOLD FOR KØRENDE TRAFIK.

Dagrenovation

Det fremtidige anlæg vil blive udformet, således at der sikres adgang med køretøjer som REN (10 m længde). Der er udarbejdet kørekurver, der sikrer dette.

Afhentning af dagrenovation skal fremadrettet ske via den græsarmerede adgang til Sigynsgade.

For den lukkede løsning må det forventes, at dagrenovation skal benytte den østligste sidevej som vendeplads. For den åbne løsning skal indkørsel ske fra Rovsinggade, mens udkørsel fortsat kan ske til Vermundsgade

Brandredning

De eksisterende brandredningsforhold vil blive nærmere undersøgt i den kommende fase. Det er kontrolleret, at der fortsat vil være adgang for LV12 (12,0 m lastbil) til alle steder, hvor der i dag er adgang til denne.

De nærmere undersøgelser vil begrænse sig til, om der er krav om redning med stigevogn langs Sigynsgade.

05 Vurdering

Vurdering af de to scenarier
Anbefaling

Vurdering og anbefaling

SCENARIO: ÅBEN GADE

SCENARIO: LUKKET GADE

ANBEFALING: LUKKET GADE

TRYGHED, BEPLANTNING OG BYLIV	<p>Fordele</p> <ul style="list-style-type: none"> Parkering på Krakas Plads giver mere plads i gaden til ophold og beplantning <p>Ulemper</p> <ul style="list-style-type: none"> Mindre grønt på pladsen Ringere tilgængelighed på Krakas Plads. Mindre plads til byliv og aktivitet på Krakas Plads Vejen styrer indretningen af Krakas Plads 	<p>Fordele</p> <ul style="list-style-type: none"> Mulighed for en uforstyrret parkoplevelse på Krakas Plads Plads til stort grønt parkrum på Krakas Plads Større areal til flere aktiviteter Krakas Plads Tryggere ophold for børn på pladsen, da der ikke er gennemkørende biler <p>Ulemper</p> <ul style="list-style-type: none"> Mindre aktivitet i gaden grundet placering af parkeringspladser
TRAFIK	<p>Fordele</p> <ul style="list-style-type: none"> Aflastning af trafikken på gaden med ca. 20 % svarende til 85 biler Bedre trafikflow på gaden i østgående retning I dette scenarie er det muligt for parkeringssøgende bilister at køre mod syd ad Vermundsgade. Mindre bakkende trafik på gaden, da vendeplads ikke er nødvendig <p>Ulemper</p> <ul style="list-style-type: none"> Lokal ensretning mod Vermundsgade vanskeliggør kørsel/krydsning for cyklister fra krydset Vermundsgade/Haraldsgade ind til Sigynsgade. Krydsning af Vermundsgade kan mindske trafikikkerheden og trygheden for cyklister til og fra krydset Vermundsgade/Haraldsgade. Ringere tilgængelighed på Krakas Plads. 	<p>Fordele</p> <ul style="list-style-type: none"> Status quo ift. biltrafikmængde Mere trafikikker og tryk løsning for cyklister til og fra krydset Vermundsgade/Haraldsgade Bedre forhold for gående på Krakas Plads. <p>Ulemper</p> <ul style="list-style-type: none"> Parkering mere koncentreret i gaden og fylder derfor mere visuelt i gadebilledet Mere bakkende trafik, grundet hammerhoved som vendeplads

Selvom der er fordele og ulemper ved begge scenarier, er vi i rådgiverteamet ikke i tvivl om, at vores anbefaling er, at Sigynsgade skal forblive lukket for biltrafik til Vermundsgade. Det lukkede scenarie vil i højere grad opfylde de målsætninger, der er defineret i projektets opgavebeskrivelse, end hvis gaden åbnes.

Et lukket scenarie vil skabe de bedste betingelser - og flere m² - for et trygt og rart byliv og også skabe de bedste rammer for et attraktivt grønt rum på Krakas Plads.

Dertil vil et lukket scenarie vil være billigere i anlæg og dermed bidrage med flere midler til aktivitet og byrumsinventar i gaden og på pladsen.

Et lukket scenarie vil muliggøre skabelsen af et trygt byrum både for cyklister og gående på gennemfart og lokalt hverdagsliv.



