

14 Metrostationer i København

Cityringen MCW - Dispositionsforslag og illustrationer - Februar 2011

København H

Nærværende hæfte beskriver den overordnede disponering af forpladsarealet i tilknytning til Metrostationen København H.

Dispositionsforslaget er baseret på følgende grundlag:

1. Byrumsprogrammer, Københavns Kommune (februar 2010)
2. Program for forplads, København H, COWI ARUP SYSTRA JV - CAS JV (maj 2010)
3. Åben Tegnesteue; Opsamling af idéer fra dialogprocessen "Tal med landskabsarkitekterne", Metroselskabet og Københavns Kommune (august 2010)
4. Beslutninger truffet på koordinationsmøder (SAKK) mellem Metroselskabet, Københavns Kommune og CAS JV.
5. Notat "Risk due to traffic impact on station surface elements" CAS JV (august 2010)

Dispositionsforslaget redegør blandt andet for

de kommende arealanvendelser og funktioner som cykelparkering, ophold og redningsveje. Derudover vises trafikløsninger for fodgænger-, bil-, cykel- og bustrafik. Der redegøres ligeledes for byrummets karakter, herunder den lokale identitet, beplantningsstrukturer og omfanget af befæstede arealer.

Den overordnede idé

Forpladsarealet ved København H består overordnet af to dele. En del i selve Stampesgade, hvor stationselementerne ligger, og et areal beliggende på den tidligere Byhave, hvor hovedparten af cykelparkeringen afvikles. De to delområder bindes sammen med en gennemgående belægning.

I Stampesgade er stationselementerne placeret i et lige bånd. Nord for elementerne udlægges et areal til dobbeltrettet cykelsti, mens det om eftermiddagen soleksponerede areal syd for stationselementerne er friholdt til ophold. En zone langs begge facader skal være friholdt for fast aptering af hensyn til brandredning.

Den gamle Byhave reduceres med ca. 50%. Arealet tættest på hovedtrappen disponeres med en rationel opstilling af cykelparkering, mens arealet tættest på Halmtorvet igen udlægges til have med mulighed for at genoprette den stemning og de funktioner, som findes i dag.

Træstruktur

En gennemgående markant træække af store løvtræer binder de to dele (Stampesgade og Byhaven) visuelt sammen. Træækken udspringer dels af den eksisterende træække, som i dag findes i Stampesgade, dels som en del af det store grønne træk, som præger Halmtorvet og Sønder Boulevard.

Beplantningen i Byhaven og ved cykelparkeringen består af mindre træer og store buske med samme karakter som beplantningen har i dag i Byhaven. Udtrykket og strukturen er mere havepræget. Træerne sammensættes med det formål at opnå årstidsvariation med blomster og duftoplevelser.

Trafikløsninger

Overordnet set sker der to store trafikale ændringer i Stampesgade:

- Stampesgade lukkes for gennemkørende biltrafik, således at arealet bedre kan benyttes til Ophold. Ønsket om at lukke gaden for biltrafik fremkom også som



København H

- en af idéerne på Åben Tegnestue.
- Carlsberg-cykelruten forlænges helt frem til Reventlowsgade.

Cykelstiens geometri er tilrettelagt således, at den friholder så stor en del af den fremtidige Byhave som muligt ved at ligge i havens sydlige del. Længere mod øst er stien lagt, så den gennemskærer cykelparkeringsarealet for derved at optimere adgangen hertil. I selve Stampesgade er cykelstien lagt i gadens nordlige side, som er den mest skyggefulde side.

Af hensyn til brandredningskrav skal der friholdes en zone for fast aptering og beplantning langs begge facader.

Der vil fortsat være cykelpassage over pladsen fra Colbjørnsgade.

Cykler

Hovedparten af cyklerne er placeret på arealet vest for hovedtrappen. Cykelstiens placering gør, at der er optimal adgang til cykelparkeringen på dette areal. De resterende cykler er placeret på et udvidet fortovsareal på Reventlowsgade i tilknytning til bitrappen. Der placeres i alt 700 cykelparkeringspladser i tilknytning til forpladsarealet.

Desuden genplaceres 25 eksisterende



Citat fra skitsebogen: "Bevar little Asia".



Mange borgere pegede på Byhavens funktion som "værested" for narkomaner som vigtig og værd at bevare.



Stationsarealet dækker både Stampesgade, den stille hverdagsgade med enkelte forretninger og Byhaven med de mange træer, buske og plæner



Illustration set fra Halmtorvet mod Reventlowsgade. Lukning af Stampesgade for biltrafik giver mulighed for uformelt ophold på sydsiden. Cyklerne er parkeret i sidegaderne og vest for hovedtrappen, hvilket giver lys og luft omkring stationselementerne. Den nye træække bliver et markant grønt element i Stampesgade.

Rådhuspladsen

Den overordnede idé

Rådhuspladsen har gennem alle tider rummet både en friholdt plads forbeholdt fodgængere og et trafikareal til krydsende trafikanter som biler, cyklister og fodgængere. Denne overordnede disponering af Rådhuspladsen fastholdes.

Metroens stationselementer er primært placeret på den del af Rådhuspladsen, hvor terminalbygningen tidligere var placeret. Hovedtrappen og elevatoren til det nye underjordiske toilet er placeret inde på den svagt skålformede del af Rådhuspladsen. Denne del af Rådhuspladsen reduceres en smule for at skaffe tilstrækkelig rum omkring de nye elementer.

Arealet nordvest for stationselementerne mod busterminalen øges, idet to af de fire eksisterende busperroner nedlægges. Herved skabes et nyt pladsareal i tilknytning til stationselementerne.

Som opsamlende omdrejningspunkt samt et modstykke til skålenes konkave form og kontrapunkt til Rådhusårnet, etableres en præcist kugleformet bakke på pladsens nordvestlige hjørne. Bakken er med til at organiserer funktionerne og styre flowet over pladsen.

Den gamle terminalbygning har, rumligt set, haft den vigtige funktion at "samle Rådhuspladsen op" og definerer rummet på det meget sårbare hjørne ud mod det trafikerede kryds H. C. Andersens Boulevard

/ Jernbanegade og forhindret pladsen i at flyde ud. De nye ovenlys og den kugleformede bakke med træer, giver stedet en ny karakter og funktion som omdrejningspunkt for strømmene af mennesker over pladsen.

Træstruktur

Den nye beplantningsstruktur er tilrettelagt så den understøtter og supplerer den rumlige struktur.

Der arbejdes med to elementer.

En træække (en linie)

En trægruppe (et punkt)

Trægruppen er placeret på den præcist formede bakketop, der samler det sårbare hjørne op og fungerer som omdrejningspunkt på denne del af pladsen. Bakken, der er befæstet, beplantes med en gruppe af markante store løvtræer, eksempelvis egetræer. Bakken fungerer desuden som opholds- og mødested under træernes kroner. Bakken anlægges med en højde, der gør det muligt at se henover den.

På det brede fortov langs Utrecht-bygningens facade plantes en træække af store løvtræer. Træækken fungerer både som skalaformidling mellem den åbne plads og bygningen og skaber desuden gode forhold for ophold og udeservering.

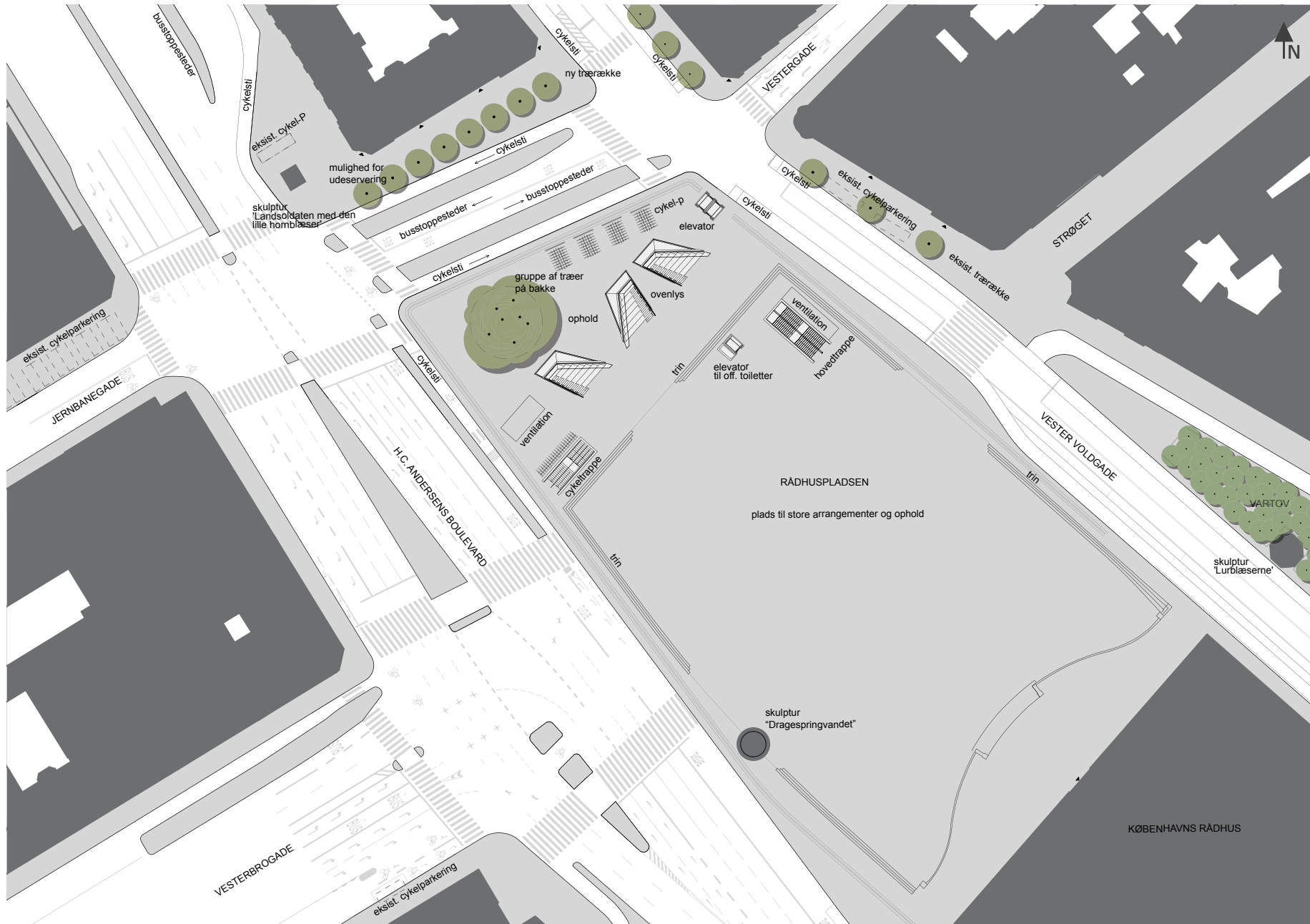
Træerne er opstammede, så man let kan færdes under dem.

Trafikløsninger

Den eksisterende busterminal reduceres fra fire til to busperroner. Cykelstier føres igennem, hvorved cykelforbindelsen over pladsen forbedres.

Cykler

Der placeres i alt 200 cykleparkeringspladser ved Metrostationen på Rådhuspladsen, heraf 120 nede i stationen. Cyklerne er primært placeret bag ovenlysene i tilknytning til cykelstien samt et mindre antal ved cykeltrappen. Cyklerne er placeret i mindre grupper, så pladsen fortsat er anvendelig til andre formål.



Rådhuspladsen

Lokal identitet

Ved disponeringen af området er der lagt vægt på at skabe en struktur, som giver plads til, at den lokale identitet og stemning kan udfolde sig.

- **Pulserende**
- **Åben plads**
- **Foranderlig**

Trafikken er massiv og her er mennesker døgnet rundt. Neonreklamerne på Industriens hus, lysavisen på Politiken og den eventyrlige lyssætning på Tivolislottet er for de fleste en del af Rådhuspladsens identitet. Rådhuspladsen kan med sine 8.400 m², som en plads i Indre by, danne ramme om de store nationale og regionale begivenheder. Rådhuspladsen er ikke kun Københavns Rådhusplads, det er hele landets nationale samlingsplads.

Rådhuspladsen er foranderlig og fleksibel. Den ene dag er der stor koncertscene og storskærm, den næste dag er pladsen atter ryddet og friholdt. Pladsen skifter konstant. Det meste af tiling er placeret langs pladsens kant således, at rummet kan indtages af det, der sker.



*Pulserende
Åben plads
Foranderlig*



*Illustration set fra H. C. Andersens Boulevard mod Utrecht-bygningen.
De store ovenlys fungerer som tribune og mødested. Pladsen samles rumligt set op af den beplantede bakke.*

Rådhuspladsen

Gammel Strand

Den overordnede idé

Stationen ved Gammel Strand har ikke ovenlys. Det betyder, at der i byrummet alene skal placeres en hovedtrappe, en nødtrappe, elevator og en ventilationsrist. Alle stationselementerne er placeret parallelt med bolværket og optager dermed minimal plads i det eksisterende byrum.

Kørebanelinjen mellem Højbro Plads og Naboløs nedlægges, så kun ærindekørsel og cykling bliver tilladt. Gammel Strand får derved plads til at spænde ud mellem facade og bolværk, hvorved der skabes en mere rolig plads med mulighed for ophold på hele pladsen.

Ved denne disponering forstærkes pladsens tilknytning til vandet, hvilket anses for ét af de vigtigste karaktertræk og egenskaber for Gammel Strand.

Pladsens funktioner som udeservering, loppemarked, ophold mv. fastholdes og forstærkes, da kørebanelinjen nedlægges og arealet til ophold og aktiviteter øges.

I lighed med i dag friholdes et areal langs facaden for aptering, så ærindekørsel og brandredning kan finde sted.

Materialerne på Gammel Strand vil i store træk

være en fortsættelse af de allerede eksisterende materialer, der giver pladsen et udtryk af høj kvalitet og en karakter som Middelalderbyens øvrige byrum.

Træstruktur

Gammel Strand tænkes anlagt som et enkelt byrum. Der plantes ikke yderligere træer, så den gamle facaderække smukkeste kommer til udtryk.

De to store platantræer samt det unge platantræ på pladsens østlige del bevares under hele anlægsperioden og vil således fortsat være at finde på Gammel Strand. Træerne danner en "portal" fra Nybrogade og ind på pladsen. Platantræet midt på pladsen, der ryddes i forbindelse med anlægsarbejderne, genetableres ikke.

Trafikløsninger

Kørebanelinjen mellem Højbro Plads og Naboløs nedlægges, så kun ærindekørsel og cykling bliver tilladt.

Trafikken kan fortsat afvikles fra Naboløs til Nybrogade henover pladsen. Pladsen får status som gågade, men med ærindekørsel i retning mod Nybrogade og cykling tilladt. Der friholdes et areal på fire meter langs facaden til ærindekørsel og brandredning.

Cykler

Der placeres 165 cykelparkeringspladser langs bolværket på arealet mellem hovedtrappe og nødtrappe. Cyklerne er fri af bolværket, så det fortsat er muligt at opholde sig herpå.

Størstedelen af passagererne, der kommer til Gammel Strand på cykel, vil komme fra Højbro Plads. Den eksisterende cykelparkering under platantræerne øges med 10 pladser.



Gammel Strand

Lokal identitet

Ved disponeringen af området er der lagt vægt på at skabe en struktur, som giver plads til, at den lokale identitet og stemning kan udfolde sig.

- **Nærhed til vandet**
- **Historisk byrum (Middelalderbyen)**
- **Opholdsplads**

Gammel Strand er en af de mest soleksporerede pladser i København. Langs kanalen er der mulighed for uformelt, "gratis ophold", og bolværket danner sommerhalvåret igennem rammen for ophold, solbadning eller en stille pause efter fyraften. Bolværket er et mødested på linie med "under uret" på Hovedbanegården, et rigtig "se og blive set sted", som alle københavnere og turister kender og kommer til. Gammel Strand er udgangspunkt for kanalrundfarten.

Gammel Strand er blot én af den indre Middelalderbys centrale pladser. Nord for Gammel Strand ligger det gamle Middelaldercenter med dets udbud af små pladser og torve, kirker og seværdigheder og et netværk af handelsstrøg og gågader. Gammel Strand er således et af Indre Bys mange tilbud, men på grund af sin unikke placering ved kanalen på kanten af den gamle

by, ét af de mest besøgte og foretrukne byrum i Københavns centrum.

Den karakteristiske række af ejendomme på Gammel Strand danner rammen om det, der i dag betragtes som ét af Københavns smukkeste byrum. På trods af, at mange af de oprindelige huse på stedet næsten totalt udbændte i 1795, vidner stedets arkitektur om de typiske, københavnske ud- og ombygninger af huse fra 1790'erne i skøn forening med ejendomme fra såvel 1800-tallet og 1900-tallet. Mange af husene har med tiden fået en ekstra etage eller ændret facaden, så stilarterne er mangeartede og sammensatte, men alligevel har rummet et harmonisk helhedsindtryk.



*Nærhed til vandet
Historisk byrum
Opholdsplads*



*Illustration set fra Højbro Plads.
Kørebanel mellem Højbro Plads og Naboløs nedlægges, så kun ærindekørsel og cykling bliver tilladt.
Gammel Strand får derved plads til at spænde ud mellem facade og bolværk, hvorved der skabes en mere rolig plads med mulighed for ophold på tværs af pladsen.*

Gammel Strand

Kongens Nytorv

Den overordnede idé

Krinsen friholdes for stationselementer, kun riste der er nedfælget i terræn er synlige. Den eksisterende cirkelformede trappe foran Magasin nedlægges og erstattes med en ny rektangulær trappe, der fungerer som hovedtrappe til både Cityringen og de eksisterende Metrolinier M1 og M2. Den nye hovedtrappe og en ny dobbeltelelevator ligger parallelt med facaden på Strøgets side. Der etableres også en supplerende elevator syd for eksisterende ovenlys, så stationen i alt har fire elevatorer samt en bitrappel ved Det Kongelige Teater.

Lille Kongensgade lukkes for gennemkørende trafik, hvilket giver mulighed for at etablere en sammenhængende plads, der forbinder det eksisterende Metroareal med det nye. Da der fortsat skal være ærindekørsel fra Lille Kongensgade, kan der imidlertid ikke opstilles fast aptering på dette areal.

Træstruktur

Lindetræerne på Krinsen genetableres som eksisterende. Der plantes ikke supplerende træer andet steds på stationsarealet.

Trafikløsninger

Trafikafviklingen bliver genoprettet som i dag. Lille Kongensgade lukkes for gennemkørende trafik, dog med ærindekørsel tilladt.

Cykler

Der placeres i alt 200 cykler ved forpladsarealet. Der er placeret en gruppe ved bitrappen til Cityringen samt en gruppe i tilknytning til hovedtrappen. På grund af de fysiske arealkrav til brandredning og friholdelse af ganglinier er det ikke muligt at placere alle cykler tæt på hovedtrappen. Cykelparkering på Krinsen øges.

Alle eksisterende cykelparkeringspladser genopstilles.



Kongens Nytorv

Lokal identitet

Ved disponeringen af området er der lagt vægt på at skabe en struktur, som giver plads til, at den lokale identitet og stemning kan udfolde sig.

- **Monumentalt**
- **Historisk**
- **Uforanderligt**
- **Åbent**

Kongens Nytorv er et af Københavns største knudepunkter og spænder ud mellem Nyhavn, Strøget og gaderne mod Østerbro, Store Kongensgade og Bredgade mod Nørrebro, Gothersgade og mod Slotsholmen, Holmens Kanal. Pladsen er rumligt defineret af mange monumentale bygninger fra forskellige perioder bl.a. Charlottenborg, Det Kongelige Teater og Magasin du Nord.

Pladsens asymmetri, optages ved en central parterrehave. Haven kaldes Krinsen, som betyder "kreds". Krinsen, der er oval, består af en dobbelt træække i form af 80 lindetræer. Centralt er placeret en stor rytterstatue af Kong Christian V. Krinsens form afsluttes med et 15 meter bredt promenadebælte, der understreger ovalen. Krinsen ligger frit i det store åbne rum.

Kongens Nytorv har gennem tiderne undergået omlægninger og fornyelse. Pladsen er et meget vigtigt historisk rum i København med en klassisk stram arkitektur, Krinsen med lindebeplantningen, parterrehaven og rytterstatuen i midten.



*Monumentalt
Historisk
Uforanderligt
Åbent*



Illustration set fra Strøget.

Den nye hovedtrappe og dobbeltelevator bliver placeret ved Strøgets udmunding. Selve Kongens Nytorv med Krinsen reetableres som i dag. Langt de fleste cykelparkeringspladser etableres mellem dobbeltelevatoren og den eksisterende nødtrappe samt ved bitrappen ved Det Kongelige Teater. Herved friholdes arealet ud for Strøget.

Kongens Nytorv

Marmorkirken

Den overordnede idé

Det fremtidige forpladsareal dækker den vestlige del af kirkepladsen fra Frederiks Kirke frem til Store Kongensgade.

Det eksisterende vejareal mellem Frederiksgade og Store Kongensgade lukkes delvist, og fortovet på den nordlige og sydlige side udvides for at favne nødtrappe, bitrappe og det offentlige toilet.

De tre ovenlys er udformet som lave plinte, der indbyder til siddeophold.

For at skabe et sammenhængende byrum befæstes forpladsarealet og det resterende fortovsareal med samme materiale.

Træstruktur

Stationsboksen er ikke sænket på denne station, hvilket betyder, at der ikke kan plantes på selve stationsboksen. Den lavere beplantning i det nordøstlige hjørne (privat haveareal) kan genplantes, såfremt ejeren ønsker det.

Den øvrige beplantning i rummet omkring Frederiks Kirke kan bevares.

Trafikløsninger

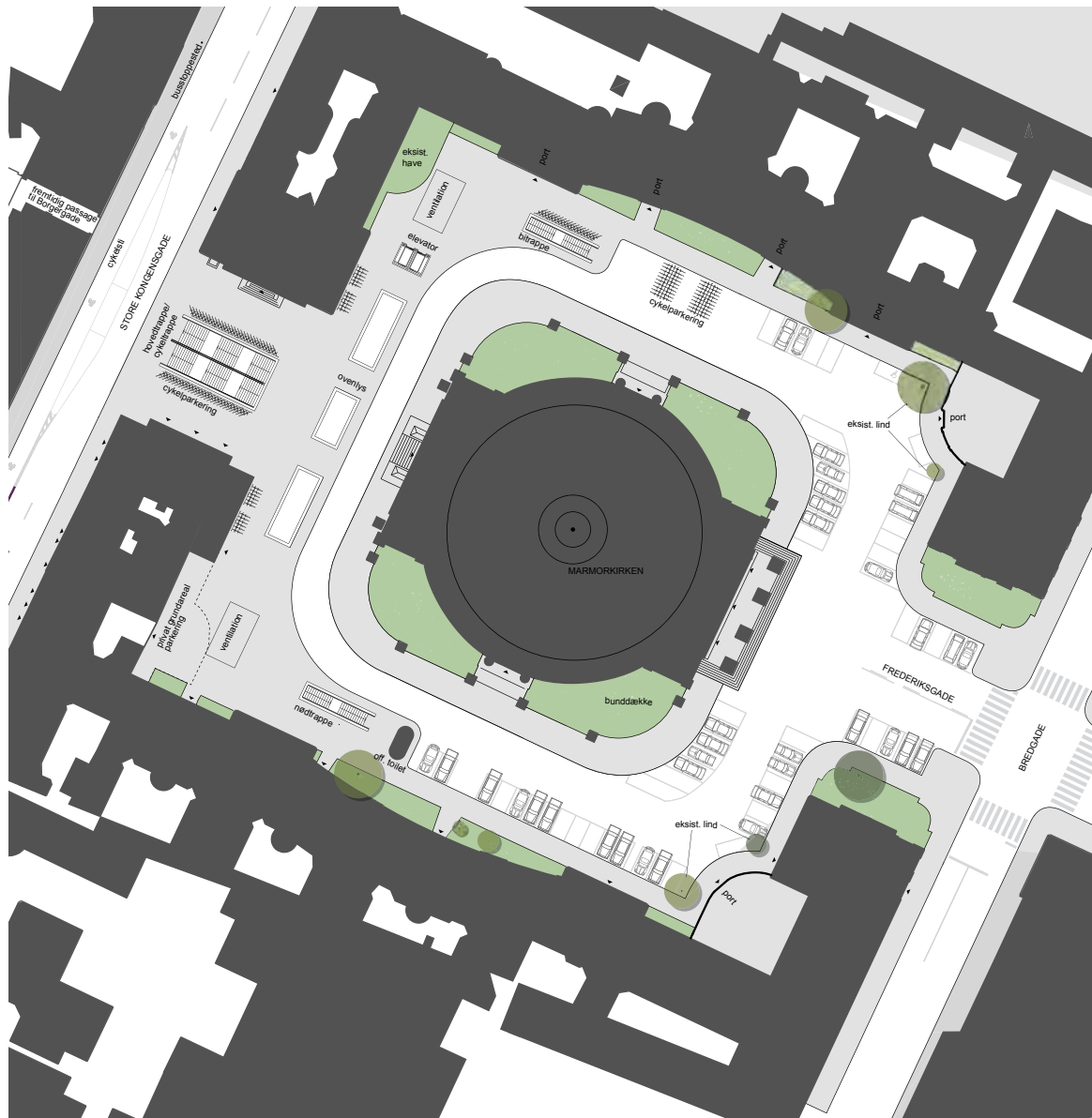
Der er fortsat køremulighed rundt om kirken, dog ophæves ensretningen.

Cykler

Der etableres i alt 250 cykleparkeringspladser ved stationen, heraf 120 inde i stationen. Herudover genplaceres 6 eksisterende cykleparkeringspladser. Cyklerne er placeret omkring hovedtrappen og bitrappen.

Cyklerne ved bitrappen placeres på vejarealet og optager et areal svarende til seks bilparkeringspladser.

1:1000



Marmorkirken



Lokal identitet

Ved disponeringen af området er der lagt vægt på at skabe en struktur, som giver plads til, at den lokale identitet og stemning kan udfolde sig.

- **Monumentalt historisk byrum**
- **Symmetri**
- **Roligt og skyggefuldt**
- **Intimt (privat boliggade)**

Frederiksstaden er et unikt kvarter og et fint eksempel på en gennemført barok byplan med brede gader. Kvarteret rummer eksempler på Nordeuropas fineste rokokoarkitektur.

Kirken er placeret for enden af Frederiksstadens akse, centralt i det ca. 90 x 90 meter kvadratiske rum. Aksen løber gennem Amalienborg og afsluttes mod øst af Amalievad ved Københavns Havn. Kirkepladsen grænses af en lukket karrébebyggelse i fire etager med åbninger i tværaksen mod henholdsvis Frederiksgade og Store Kongensgade. Frederiksstaden udgør i kraft af enkle hovedgreb en robust og nuanceret bymæssig helhed af åbne og sluttede rum. Flere af bygningerne er i dag fredet.

Kirkepladsen er symmetrisk anlagt omkring kirken. Selve Frederiks Kirke ligger i byrummet på en kvadratisk ø, grænset

af et smedejernshegn. Mellem hegnet og kirkebygningen er der anlagt fire symmetriske haveanlæg. Langs bygningsfacaderne og rundt om kirken er der anlagt fortov.

Byrummet omkring kirken er et historisk monumentalt rum, der på trods af de mange parkerede biler emmer af ro og barok orden.



*Monumentalt historisk byrum
Symmetri
Roligt, skyggefuldt
Intimt (privat boliggade)*



Illustration set fra Store Kongensgade.

Marmorkirken

Østerport

Den overordnede idé

Metrostationen ved Østerport er placeret på Oslo Plads parallelt med karréen mellem Kristianiagade og Østbanegade. Det nuværende parkeringsareal inddrages til forpladsen, hvorpå stationelementerne som hovedtrappe, elevatorer og ovenlys bliver placeret. Østerport bliver en stor omstignings station fra Metro til bus, S- og regionaltog. Til at rumme nogle af disse nye omstigningsfunktioner vil der blive opført en ny bygning i byrummet.

Træstruktur

Den eksisterende træække mod Østre Anlæg der fortsætter på Dag Hammarskjölds Allé, genplantes. På Metroforpladsen plantes ligeledes en træække, hvorunder cyklerne placeres.

Trafikløsninger

Lokalgaden foran Oslo Plads nr. 12-16 ombygges til cykel- og adgangsvej uden parkeringsmulighed.

Østbanegade indsnævres til ét kørespor frem til Bergensgade og forberedes her for udførelse af dobbeltrettet fællessti mellem Bergensgade og Langeliniebroen mod øst. Samtidig etableres en modstrømscykelsti på strækningen fra Bergensgade til Oslo Plads.

Cykler

Der skal placeres 850 cykleparkeringspladser ved Metrostationen. Cyklerne er dels placeret på forpladsen, dels i de tilstødende gader, hvor de fremtidige cyklister forventes at komme fra.

1:1000



Lokal identitet

Ved disponeringen af området er der lagt vægt på at skabe en struktur, som giver plads til, at den lokale identitet og stemning kan udfolde sig.

- **Trafikknudepunkt**
- **Klassisk Østerbro**

Ejendommen, som den fremtidige station vil knytte sig til, er en markant firetages bebyggelse. Bygningen er stilfuld med gennemgående gesimsbånd, kobbertårn og altaner, der fremstår meget præsentabel. Bygningen rummer primært kontorlejemål.

Øst for ejendommen ligger den eksisterende Østerport Station og umiddelbart over for Østre Anlæg.

Kvarteret omkring stationsarealet er præget af smukke beboelsesgader med markante træbeplantninger, og det fremstår meget mondænt. Området er kendt som "Ambassadekvarteret", og inden for en radius af 500 meter findes flere ambassader, blandt andet den amerikanske, den russiske, tyske og spanske ambassade.



Trafikalt knudepunkt
Klassisk Østerbro



*Illustration set fra Stockholmsgade.
Metrostationen er placeret på Oslo Plads parallelt med karréen.
Trærækkerne på begge sider af Oslo Plads reetableres, så det grønne byrum bevares.*

Trianglen

Den overordnede idé

Gruspladsen ved Trianglen, som foyer eller overgang mellem det trafikerede byrum og den rolige Fælledpark fastholdes i det nye forslag. Den eksisterende symmetri og monumentale stemning omkring Genforeningsmonumentet fastholdes og styrkes med en dobbelt træække. Træækkene vinkles ind på hovedtrappen, som derved får sin placering i hovedaksen styrket.

Træækkene favner alle de stationsrelaterede funktioner (cykelparkering, trapper, ventilationsriste og elevator) og danner samtidig den ydre ramme omkring pladsen. Arealet under træækkene anlægges med fast belægning, mens resten af pladsen fortsat tænkes anlagt med grus. Med denne disponering understreges stationselementernes tilknytning til det befæstede gaderum, det urbane liv og flow, mens den grusbefæstede plads knytter sig til parken.

Selve pladsen er friholdt for fast aptering, så der også i fremtiden kan opstilles cirkus og afholdes andre pladskrævende arrangementer.

Træstruktur

Den enkelte træække mod Blegdamsvej og Øster Allé erstattes af en ny dobbelt træække, der omspænder dele af stationens cykelparkering samt Metroelementer som elevatorer, trapper og riste.

Trafikløsninger

Trafikafviklingen forbliver uændret. Øster Allé projektet fuldendes helt frem til Blegdamsvej.

Cykler

Der placeres i alt 580 cykler på terræn og 70 i cykelkælder. Størstedelen af cyklerne er placeret under træækkene, vinkelret på pladsen. De resterende cykler er placeret på en udvidet midterhelle ved Blegdamsvej samt i promenaden på Øster Allé.

1:1000



Trianglen