

1.1 Konceptforslag

Denne delanalyse har til formål, på baggrund af den samlede empiri og analyser, at opstille et konceptforslag, der visuelt konkretiserer aktørernes inputs til konkrete tiltag. De konkrete tiltag, der udvælges til konceptforslaget vil analyseres mod Jan Gehls kvalitetskriterier for at anvende byplanlægningsmæssig teori. Dertil vil der undersøges, om konceptforslaget imødekommer mål fra klimahandleplanen, klimastrategien og Byrums- og Trafikplan for Københavns Kommune.

Forekommer et tema ofte i empirien, vil det få en høj indflydelse på hvilke konkrete tiltag der udmøntes i konceptforslaget. Således bliver det tydeligt, hvilke ønsker og hensyn, der er mest presserende og influerer konceptforslaget mest. Selvom mindre forekommende inputs må vige i tilfælde af konfliktende interesser, vil konceptforslaget forsøge at balancere flest mulige hensyn.

1.2 Konceptforslagets hovedelementer

På baggrund af den samlede empiri opdeles konceptforslaget i fem overordnede arealer på figur 17. Areal 1 inkluderer den firesporede boulevard, cykelsti og fortov langs hegnet til Ørstedsparken. Areal 2 (herefter parkarealet), udgør tre grønne byrum, der er opdelt af de to sideveje, Larslejsstræde og Teglgårdstræde. Areal 3, 4 og 5 er henholdsvis det rolige rum, det livlige rum og det grønne transitrum. (Figur 17)

På baggrund af den samlede empiri opstilles konceptforslaget med fire vejspor, der rykkes mod Ørstedsparken. Dette frigiver et areal til tre sammenhængende grønne og rekreative rum, forbundet med en gangsti og cykelsti. Da aktører har efterspurgt forskellige opholdsområder, er hvert af de tre grønne rum udformet med et sit eget fokus på stemning og aktiviteter, tilhørende forskellige brugergrupper. Hensigten er dermed at imødekomme et markant flertal af aktørerne, der ønsker at erstatte nuværende parkeringsarealer med områder, der inviterer til ophold, samtidig med at caseområdet beholder sin funktion som regional vej. Caseområdet skal kunne tilbyde andre typer ophold end dem, der findes i Ørstedsparken og på Israels Plads. Et nøglefokus for konceptforslaget er samtidig at forbedre mobiliteten for bløde trafikanter. (jf. fremtidsblik) Konceptforslaget forsøger dermed også at imødekomme en central lokalpolitisk prioritet:



”[...] bilparkering og biltrafik i fremtiden skal optage mindre plads end i dag. I stedet skal der især gives plads til fodgængere og cyklister, til ophold uden kommercielt indhold, til grønne pauser mellem bydelens historiske huse, til mere hensynsfuld cykelparkering og til, at områdets historiske fortællinger kan træde tydeligere frem.”
(Københavns Kommune, 2022)



Figur 17: Overblik over caseområdets hovedelementer. 1: Areal med boulevard, cykelsti og fortov. 2: Parkareal. 3: Det rolige rum. 4: Det livlige rum. 5: Det grønne transitrum. 6: Den rekreative cykelrute. 7: Oplevelsessien (egenproduktion med AI ud fra egen skitse i SketchUp).

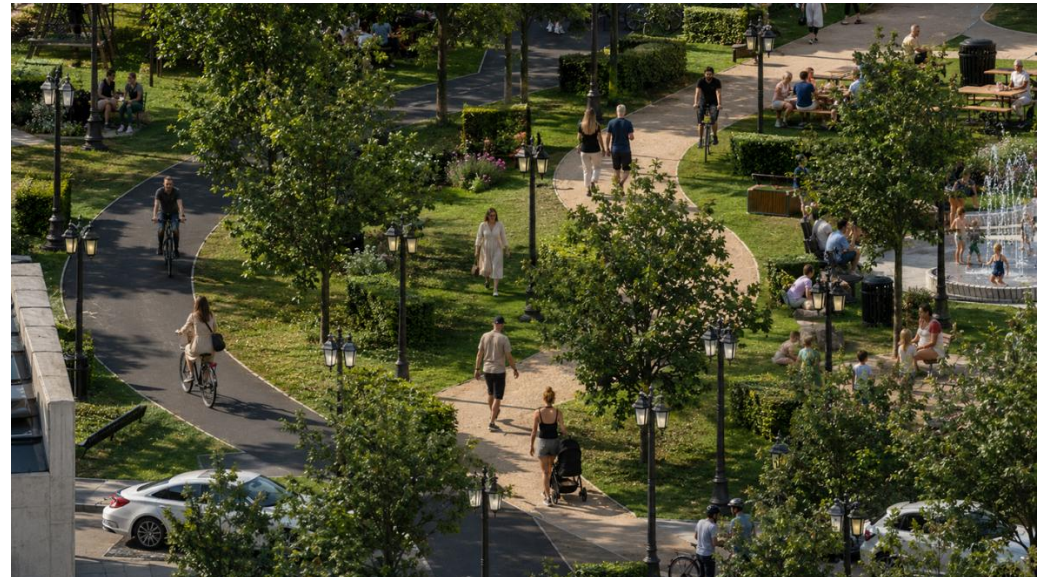


Mobilitet i parkarealet

Figur 17 viser hvordan oplevelsesstien snor sig igennem parkarealet, hvilket øger fremkommeligheden, da gående vil have flere steder at passere hinanden end i dag. Oplevelsesstien skal opfordre til både at slentre og løbe, og være bred nok til, at man kan passere hinanden side om side. Stien giver bedre mulighed for at bevæge sig imellem rummene og deres aktiviteter. I caseområdets to ender, kobles oplevelsesstien og den nye rekreative cykelrute til den nuværende infrastruktur, ved at etablere beplantede porte, der signalerer, at man træder ind i et grønt byrum.



Figur 18 (venstre): Indgangsport fra Jarmers Plads til det rolige rum (egenproduktion med AI ud fra egen skitse i SketchUp).



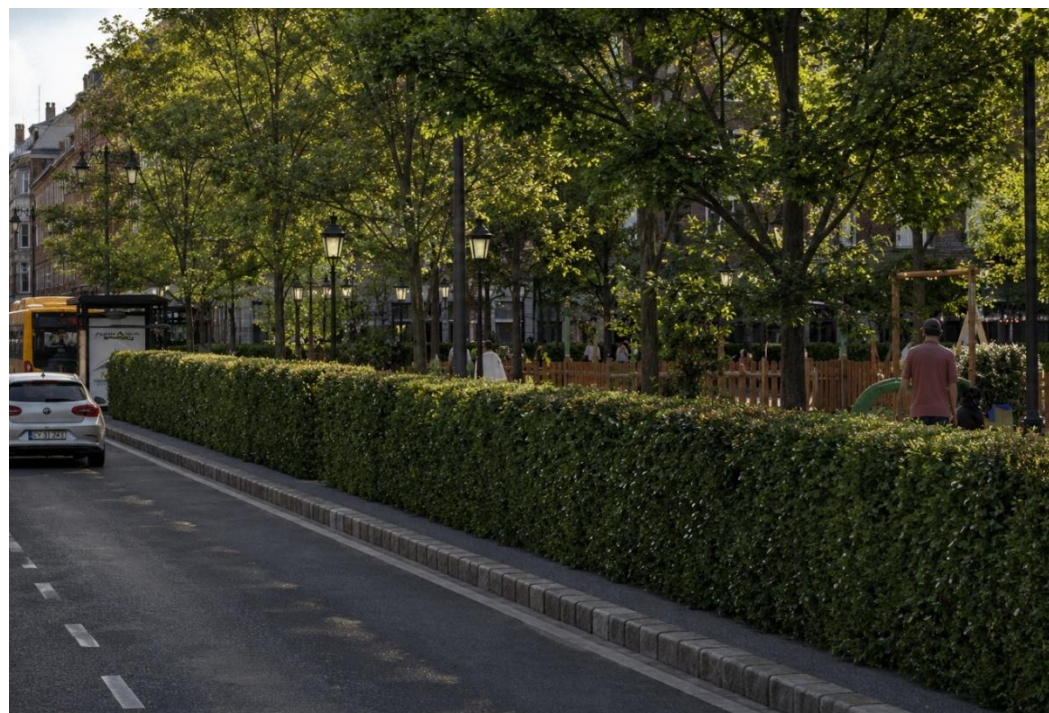
Figur 19 (højre): Oplevelsesstien og den rekreative cykelrutes vej igennem det livlige rum (egenproduktion med AI ud fra egen skitse i SketchUp).



Den rekreative cykelrute er snoet på baggrund af inputs fra workshoppen, hvor der var ønsker, om at en cykelsti ikke skal byde op til hurtig transit. (Bilag 2) Cykelstien er dobbeltrettet hvorfor dens bredde skal tage højde for dette og forskellige cyklisters tempi. Den rekreative cykelrute deler rummenes aktiviteter op, hvilket tydeliggør aktiviteterne forskellige målgrupper og tilbud. Et eksempel på det er i aktivitetsrummet, hvor der på den ene side er planlagt familie aktiviteter og på den anden side er der et træningsanlæg til de aktive. For at undgå kollision mellem gående og cyklister er der placeret bænke og lave buske langs den rekreative cykelrute. (Figur 19)

1.2.1 Naturbaserede løsninger

I de følgende afsnit argumenteres først valgene bag de grønne elementer, hvorefter de tre rum beskrives. I hotspot lagde aktører blandt andet vægt på, at byrummet i caseområdets ikke bliver benyttet optimalt (jf. afsnit 12.1) Fremtidsblik konkluderer at træer og grønt ønskes på tværs af aktører, hvorfor det har stor indflydelse på designet af konceptforslaget. Dertil er mere natur i Københavns Kommune er et centralt lokalpolitisk mål (jf. afsnit 5) På tværs af parkarealets tre rum, opstilles således en række gennemgående naturrelaterede elementer, der beskrives herunder.



Figur 20: Blik fra Nørre Voldgade ind mod det grønne område (egenproduktion med AI ud fra egen skitse i SketchUp).



En grøn korridor

Et gennemgående greb i konceptforslaget er at tænke på de tre rum som en grøn korridor. Formålet er, at rummene ikke blot skal have flere grønne elementer, men i højere grad skal opleves som én sammenhængende grøn strækning. En forgrønning af strækningen skaber samtidig den nødvendige plads, for at kunne inkorporere mange af aktørernes andre ønsker. I fremtidsblik lagde aktører blandt andet vægt på at fastholde eller udvide caseområdets grønne områder og at de nuværende arealer ikke bliver benyttet optimalt (jf. afsnit 13.1), hvorfor de naturbaserede løsninger er essentielle for helheden i konceptforslaget.

De tre rum afskærmes mod boulevarden af en hæk, vis højde skal reducere trafikstøj og visuel gene fra biltrafikken (Figur 18). Ønsket om hækkens funktioner stammer fra flere aktører på workshopen (Bilag 2). Hækken forlænges langs parkarealets to ender, for at skærme mod Nørreport Station i nord, og mod vejkrydset ved Jarmers Plads i syd (Figur 10). Denne hæk understøtter desuden Gehls kriterium om beskyttelse, særligt i forhold til ubehagelige sansepåvirkninger fra støj og trafik. Samtidig kan hækken bidrage til bedre opholdskvalitet ved at skabe ro, forbedre mulighederne for samtale og tilfører området en behagelig grøn og sanselig karakter. (Gehl, 2016)

Der placeres flere træer af samme type som i dag, der styrker fornemmelsen af en boulevard og skaber en sammenhængende grøn karakter langs hele strækningen (Figur 18). Her kan det grønne også kobles til Gehls kriterier om positive sanseoplevelser, da beplantning og natur gør gaden mere behagelig at bevæge sig igennem og opholde sig i (Gehl, 2016). De nuværende træer (jf. afsnit 11.1) bevares på opfordring af Nordskov og aktører på workshopen (Bilag 2; Bilag 8). I strækningens grønne arealer beholdes samtlige luftskakte relateret til jernbanen, da Køllund nævner, at der kan være tale om kritisk infrastruktur:

”Det kan være der er nogle skakte man skal være opmærksomme på [...] hvor der helt sikkert er nogle regler for hvad man må lige dér [området], som man skal tage højde for.” (Bilag 10)



Selvom caseområdet ifølge den digitale stedsanalyse og Scalgo-analysen, ikke er stærkt presset under kraftig regn, er der stadig tænkt skybrudshåndtering ind som en del af parkarealerne. De mange grønne arealer og små permeable tiltag fungerer som en svampe-effekt, der kan optage og forsinke vand. Tiltagene har ikke karakter af et egentligt skybrudsanlæg, men kan være med til at mindske konsekvenser af skybrud. (Winther-Have et al., 2024) Forgrønningen af caseområdet imødekommer klimahandleplanen, der ønsker mere beplantning i byen jf. afsnit 5. På et lokalt plan går det ligeledes hånd i hånd med Middelalderbyens Byrums- og Trafikplan, der ønsker at:

”Fæstningsringen skal fremhæves som områdets store, grønne træk” (Københavns Kommune, 2022).

Desuden kan det integreres i Miljøpunkts vision om en grøn ring (Bilag 1). Fortovet langs bygningernes facader fungerer fortsat som primær gangvej. Fortovet udvides i bredden, på opfordring af aktører på workshoppen (Bilag 2) og lokalpolitiske planer:

”Områdets [Middelalderbyen] pladser i fremtiden skal dedikeres til ophold af forskellig karakter, samt at områdets gader skal udvikles med bedre forhold for fodgængere”.
(Københavns Kommune, 2022)

Caseområdet mangler i dag siddemuligheder (Bilag 2; Bilag 4). Konceptforslagets fokus på at tiltrække ophold og liv forventes at medføre særligt mange gåede, hvorfor der langs oplevelsesstien opstilles bænke.

For at tage højde for aktørers ønsker, skabes konceptforslagets med tre rum med forskellige funktioner, der giver en samlet



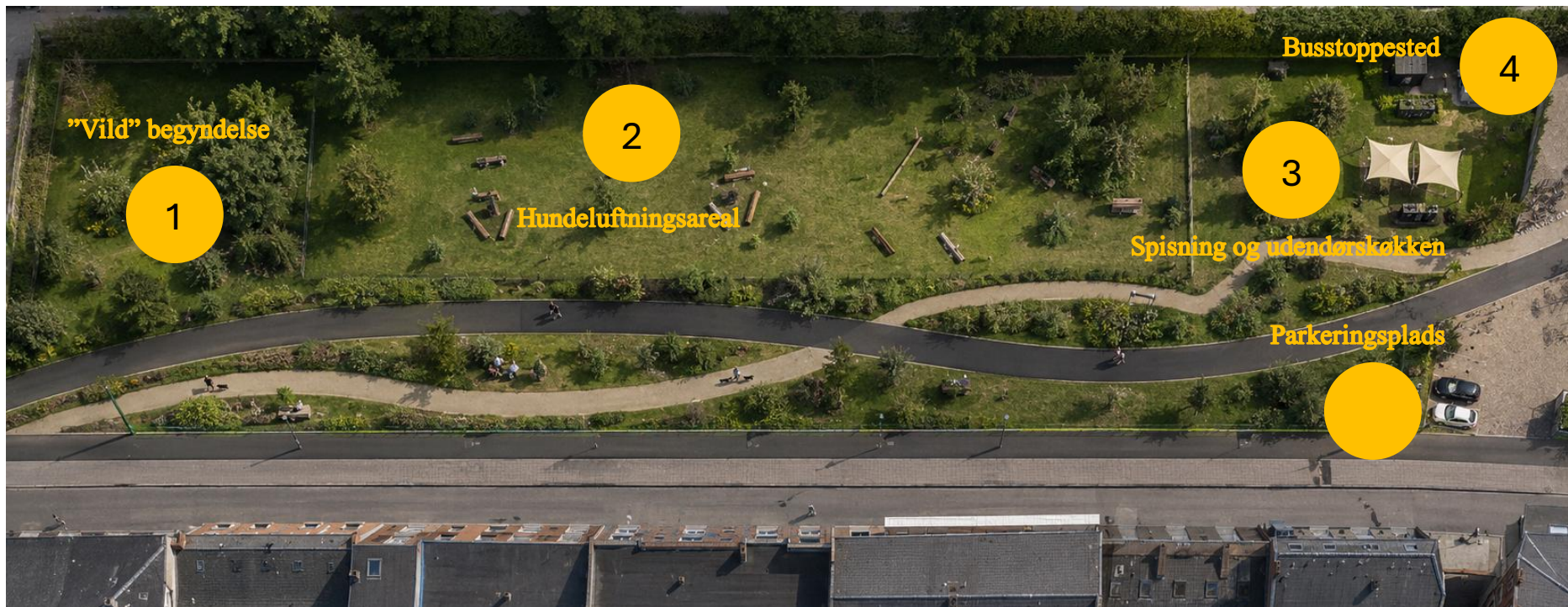
Figur 21: Stemningsbillede af det rolige rum med oplevelsessti og den rekreative cykelrute og opholdsmuligheder (egenproduktion med AI ud fra egen skitse i SketchUp).).



fortælling. Indholdet i rum 3, 4 og 5 (Figur 17) beskrives herunder.

1.2.2 Det rolige rum

Det rolige rum er placeret i den sydvestlige del af caseområdet, nærmest Jarmers Plads (Figur 10). Det rolige rum besidder en række elementer, der opfordrer til rolige aktiviteter i grønne omgivelser, hvilket blev fremhævet at caseområdet i dag mangler (jf. afsnit 13.1). I dette rum findes boliger og en række mindre erhverv.



Figur 22: Det rolige rum set oppefra (egenproduktion med AI ud fra egen skitse i SketchUp).



”Vild” begyndelse (1)

For at skabe følelsen af ro og grønne lommer i det rolige rum, er der arbejdet med en tydelig begyndelse. Mod Jarmers Plads (Figur 10) markeres der med et vildere og mere biodiversitetspræget beplantningsområde, som både fungerer som grøn velkomst og som en naturlig overgang fra det trafikale kryds. Beplantningen skal skærme for både lyd og visuel uro fra trafikken (Figur 23). Dette bidrager til, at området opleves som en mere afgrænset grønt rum, som nogle af workshoppens aktører drømte om (jf. afsnit 13.1)





Figur 23: Det vildt beplantede område ud mod Jarmers Plads (egenproduktion med AI ud fra egen skitse i SketchUp).

Hundeluftningsareal (2)

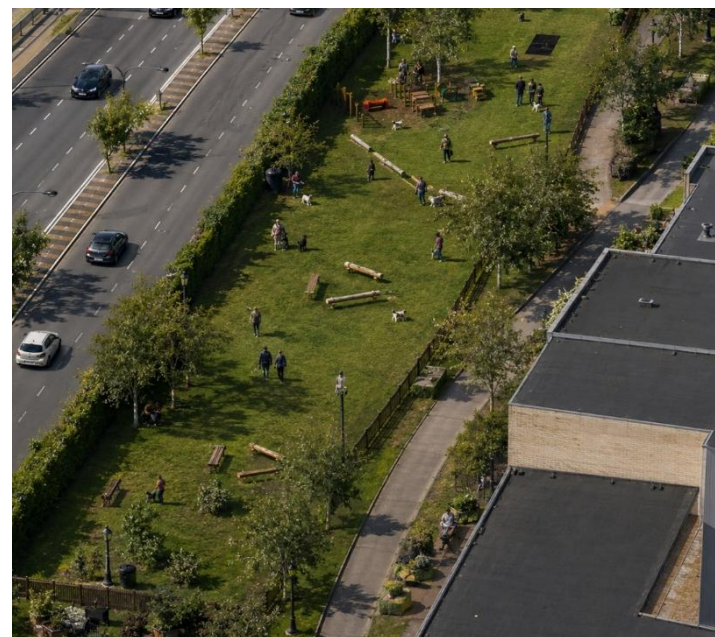
Bevæger man sig længere ind i det rolige rum findes et af caseområdets to hundeluftningsarealer. Med en størrelse på omkring 1350 m² er det den aktivitet, der har mest areal. Trods nogle hundeluftere på workshopen fremhæver, at ét hundeluftningsareal vil være tilstrækkeligt (jf. afsnit 12.1), kan der dog være tale om at flere hundeluftere vil benytte arealerne hvis de gøres bedre.



Nordskov fortæller at mange af hundelufterne anvender Ørstedsparken i stedet for de udlagte hundeluftningsarealer. Han tilføjer at kommunen modtager klager for de løsslupne hunde i Ørstedsparken, hvortil han understreger at hundeluftningsarealerne kan gøres mere attraktive, for at mindske problemer i Ørstedsparken.

”Som forvalter synes jeg, at det vil være uheldigt at begrænse de arealer [hundeluftningsarealer], som der underhyleme ikke er mange af i Indre By. Vi skulle faktisk hellere gøre dem bedre, så de er mere attraktive. [...]... hvis man kan lave mere kvalitet end kvantitet... altså ofte er arealer til hunde i dag små arealer. [...] Kunne man gøre det [hundeluftningsarealer] mere attraktivt, så kunne man jo måske gøre det [forbedre] nogle steder, og så reducere lidt [i størrelsen].” (Bilag 8)

Der er altså et potentiale for et kvalitetsløft i hundeluftningsarealerne, der kan gavne både i og omkring caseområdet. I hundeparken er der placeret bænke, en hundeforhindringsbane, træer og træstammer, som hundene kan lege med. Formålet er både at skabe mulighed for aktivering af hundene og at gøre området attraktivt for hundeluftere. Hundeluftningsarealet er indhegnet, hvor hundene kan løbe frit. For at forebygge invasive arter, der sætter sig på hundene, holdes græsset holdes lavt, hvilket kan få hundeluftere til at vælge området til (Bilag 8). Elementerne skal imødekomme den store efterspørgsel på hundeluftningsarealer med kvalitet jf. afsnit 12.1. Hundeluftningsarealets størrelse er 60% større end rummets nuværende hundeluftningsareal, hvilket skyldes en forventning om at roligere omgivelser og flere aktiviteter til hunde, vil tiltrække hundeluftere, der i dag søger andre steder hen.



Figur 24: Hundeluftningsareal i det rolige rum set fra oven (egenproduktion med AI ud fra egen skitse i SketchUp).

Spisning og udendørs køkken (3)



I den nordøstlige del af rummet er der placeret bordbænkesæt med og uden overdækning samt et simpelt udendørs køkken. Grebet skal ikke kun understøtte én bestemt brugergruppe, men skabe mulighed for uformelt ophold, små fællesskaber og hverdagsbrug. På den måde bidrager området også til en mere multifunktionel anvendelse af rummet. Bænke til spisning og udendørskøkken er inspireret af elementer fra Kulbaneparken (Kulbaneparken, 2022).



Figur 25: Stemningsbillede af familier og lokale der spiser aftensmad i det rolige rum (egenproduktion med AI ud fra egen skitse i SketchUp).





Figur 26 (venstre) og 27 (højre): Referencebilleder af udendørskøkken og bænke med solsegl i Kulbaneparken i Valby (egenproduktion).

Disse tiltag er udvalgt for at imødekomme fællesskab og plads til familier, hvilket stemmer overens med flere aktørers ønsker i fremtidsblikket. For at indgå i resten af rummets identitet, indtænkes det udendørs køkken med planter som slyngplanter, der skaber skygge og læ. Hertil overdækkes nogle bænkepladser med solsegl. Disse tiltag bidrager både til en grønnere oplevelse og til bedre opholdskvalitet, da det beskytter mod ubehagelige sansepåvirkninger som regn og stærk sol. Her er Gehls kvalitetskriterier særligt relevante, fordi det grønne ikke kun fungerer æstetisk, men også forbedrer kvaliteten af opholdet i det rolige rum. På samme måde er der integreret plantekasser i flere bænke, hvor det grønne bliver en del af selve møbleringen. Dette område kan dog, på nogle tidspunkter, tiltrække uønsket ophold fra blandt andet romaer og uønsket fest i aften- og nattetimer, som blev fremhævet som en bekymring i (jf. afsnit 12.1)

Afslutningsvis er der mellem oplevelses- og cykelstien placeret plantekasser, hvilket var et ønske, frembragt på workshopen. Dette kan skabe fællesskab, hvor der er mulighed for at lave en plante-nabo gruppe, dette kræver opbakning til en forening, hvilket der var ønske om ved workshopen. (Bilag 2)



Busstop (4)

At caseområdet i dag serviceres med offentlig transport fremhæves som en stor kvalitet i (jf. afsnit 12.1). Derfor beholdes begge busstoppesteder, som placeres i boulevardens busbaner. At cykelstien og busstoppestedet i nordgående retning adskilles, fjerner konflikter mellem cyklister og buspassagerer, der er under af- eller påstigning. Dette taler ind i Gehls kvalitetskriterie om tryghed, da forudsigelighed i krydsende trafik kan skabe utrygge situationer, hvilket påvirker menneskers lyst til at benytte byrummet (Gehl, 2016).



Figur 29: Busstoppested på boulevarden ud for det livlige rum (egenproduktion med AI ud fra egen skitse i SketchUp).



1.2.3 Det livlige rum

Caseområdets midterste rum, det livlige rum, defineres først og fremmest af mødesteder og aktiviteter. Det cirka 120 meter lange rum grænser op til Niels Brock, der udgør mere end halvdelen af rummets længde. På denne del af Nørre Voldgade findes desuden beboelse, en tatovør, skønhedssalon og cykelhandler. Sammen med Niels Brocks cirka 2000 elever har dette område derfor et potentiale for højere aktivitet, særligt i dagtimerne på hverdage. (Bilag 4; Bilag 7)

I hotspot lagde aktørerne blandt andet vægt på, at caseområdet mangler aktiviteter og liv for lokale (jf. afsnit 12.1). Derfor samles de aktiviteter med høj puls, her i det livlige rum.



Figur 30: Det livlige rum set oppefra (egenproduktion med AI ud fra egen skitse i SketchUp).



Udendørstræning (1)

I rummets sydvestligste del findes et af rummets multifunktionelle tiltag. Stor efterspørgsel på udendørs træningsfaciliteter har resulteret i elementer, der kan bruges af både børn og voksne (jf. afsnit 13.1). Med de tilhørende bænke kan disse aktiviteter bruges af elever i frikvarterer, men også af andre målgrupper udenfor skoletiden. På workshopen var dette meget efterspurgt:

”Vi mangler et sted hvor voksne, børn og unge kan lege og træne sammen. Med multifunktionel træning og bevægelsesrum.” (Bilag 2)

Træningsfaciliteterne kan ses som et kompromis mellem Niels Brocks ønske om et boldbur og aktørerne, der ikke ønsker larm fra boldspil. (Bilag 7) Et rekreativt bevægelsesrum, kan derimod benyttes af flere aldersgrupper (Bilag 2).



Figur 31: Forslag til hvordan træningsanlægget i det livlige rum kan se ud (egenproduktion med AI ud fra egen skitse i SketchUp).



Cykelstativer (2)

Grundet en stor efterspørgsel på cykelparkering, især fra Niels Brock (Bilag 7), opstilles flere cykelstativer i dette område. Der er placeret cykelstativer langs cykelstien i begge ender af det livlige rum. Dette skal ikke blot imødekomme gymnasieelever, men også give bedre mulighed for at kunder til erhverv og større grupper, har mulighed for at stille deres cykler. I kraft af de fjernede parkeringspladser til biler, er det vigtigt at forholdene for alternative transportmuligheder opretholdes. Cykelstativerne kan desuden frigive værdifuld plads på fortovet, hvor nogle borgere giver udtryk for, at cykler optager meget plads (Bilag 2; jf. afsnit 11.1).

Bænke med liv (3)

Længere inde i rummet opstilles bænke i en rundkreds som skal opfordre til uformelt ophold (Figur 32). Et centralt kvalitetskriterie hos Gehl er muligheden for at opholde sig komfortabelt i byrummet og samtidig kunne observere andre mennesker og aktiviteter (Gehl, 2016). Runde bænke understøtter dette ved at skabe flere orienteringsmuligheder, hvor brugerne kan vælge udsigt mod stier, grønne områder eller aktiviteter i parken. Bænken bliver dermed et observationspunkt, hvor mennesker kan opleve bylivet uden nødvendigvis at indgå i direkte social kontakt (Gehl, 2016). Der installeres multifunktionelle bænke, der fungerer både som siddemøbel og som en slags gynge (Figur 32).



Figur 32: Bænke med liv inspireret af Jan Gehl (egenproduktion med AI ud fra egen skitse i SketchUp).





Figur 33: Stemningsbillede af borde og bænke i det livlige rum (egenproduktion med AI ud fra egen skitse i SketchUp).

Telefonkiosk (café) (4)

I workshopen og i et interview med erhverv, var der ønsker om en lille café som samlingspunkt (Bilag 2; Bilag 9). Caféen placeres med bænke midt i parken for at forældre bedre kan holde opsyn med deres børn, og skabe afstand til færdsel på Larslejsstræde og Teglgårdsstræde. Omkring kiosken opstilles bænke (Figur 34). En café kan være en stærk sammenhængskraft for rummet, da mad og drikke opfordrer brugerne til ophold. Selvom udbuddet af caféer er højt i Indre By, udtrykker flere aktører manglen på en café i grønne omgivelser, hvorfor dette element medbringer noget som Ørstedparken ikke har. (Bilag 2, jf. afsnit 13.1)

For at trække historiske fortællinger frem kan caféen udgøres af en ikonisk københavnsk telefonkiosk, som ses på flere københavnske torve. Dette går hånd i hånd med Byrums- og Trafikplanen, der både ønsker at tydeliggøre flere historiske og ikoniske københavnske elementer i byrummet. (Københavns Kommune, 2022). Flere aktører har udtrykt interesse for at integrere denne type telefonkiosk i caseområdet (Bilag 2).



Figur 34: Stemningsbillede over hvordan en telefonkiosk i caseområdet kan se ud (egenproduktion med AI ud fra egen skitse i SketchUp).



Soppebassin (5)

I rummets nordøstlige ende oprettes et soppebassin der kombinerer rekreation, sanselighed og social aktivitet. I modsætning til traditionelle springvand eller dekorative vandelementer er soppebassinet designet til direkte menneskelig brug. Det gør vandet til en aktiv del af byrummet frem for blot at være et visuelt element, hvilket højner områdets værdi (Gehl, 2016). Børn kan anvende bassinet aktivt til leg og bevægelse, mens voksne kan opholde sig omkring, for at observere, hvile eller være sociale. Dermed opstår der en dynamisk sammenhæng mellem aktivitet og ophold, hvor forskellige brugergrupper deler det samme rum.

Soppebassinet kan sammen med andre grønne tiltag, optage vandmængder og dermed aflaste caseområdet under kraftig regn (Bilag 5). Soppebassinets benyttelse vil være sæsonbestemt og samtidig kunne skabe konflikter mellem forskellige brugergrupper, hvis det bliver støjende. For at mindske denne bekymring, er soppebassinet placeret ved hækken mod boulevarden, for at skabe afstand til bolig og erhverv (Figur 6).

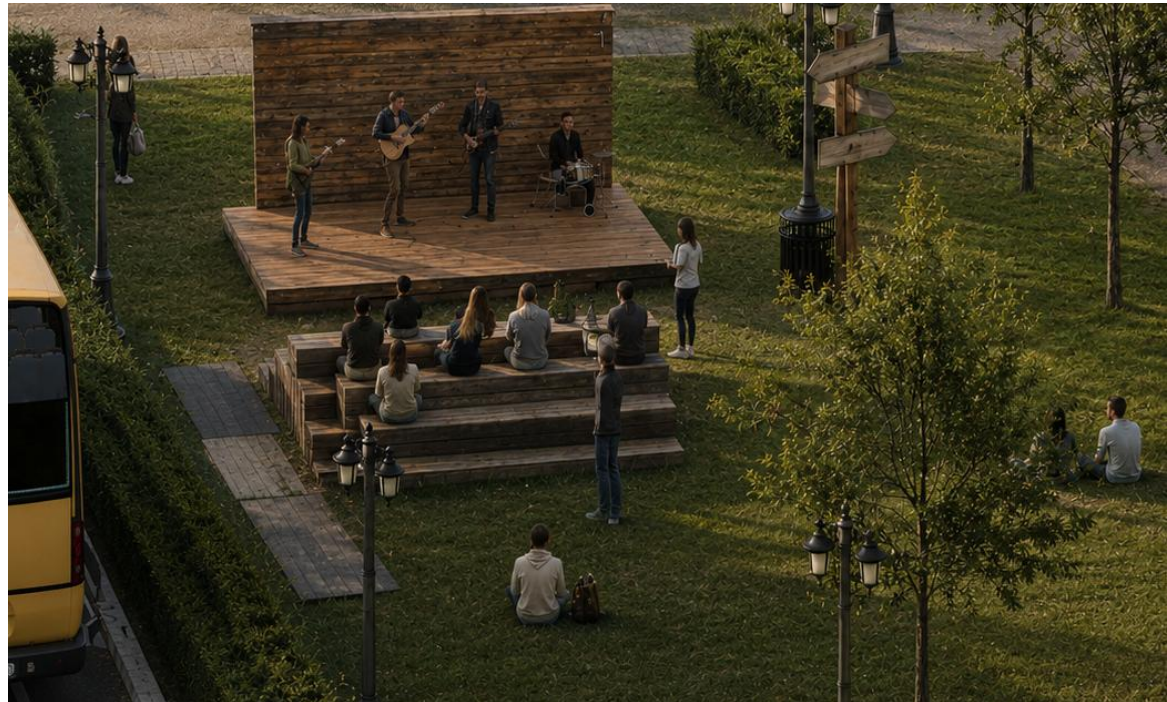


Figur 35: Billede i fugleperspektiv af soppebassinet (egenproduktion med AI ud fra egen skitse i SketchUp).



Træscene (6)

En udendørs træscene med en lille tribunetrappe vil kunne bidrage som et socialt samlingspunkt og styrke det kulturelle byliv i caseområdet, da mennesker dermed inviteres til at blive længere (Gehl, 2016). Scenen er beregnet til impulsiv dans, rollespil, konkurrencer og kan fungere som en mindre markedsplads og undervisningsplatform for de mange institutioner der ligger i nærområdet til caseområdet, som beskrevet i digital stedsanalyse og aktørkortlægning (jf. afsnit 11.1 & jf. afsnit 11.2) Scenen bliver dermed en funktion til at fortælle historien om det livlige byrum.



Figur 36: Visualisering af træscenen en aften (egenproduceret med AI ud fra egen skitse i SketchUp).





Figur 37: Skilt om fortidsmindet Hanetårnet der peger ud mod boulevarden og Hanetårnets gamle placering (egenproduceret udelukkende med AI).

Nær scenen opstilles et skilt, der formidler den lokale historie om fortidsmindet, Hanetårnet, der stod mellem dette rum og boulevarden. Hensigten er at imødekomme lokalpolitiske planer, der skal tydeliggøre Middelalderbyens historiske fortællinger i byens rum (Københavns Kommune, 2022). Dertil vil de brosten, der i dag indrammer Hanetårnets fundament (egen observation), forsat være indrammet i vejbanen.

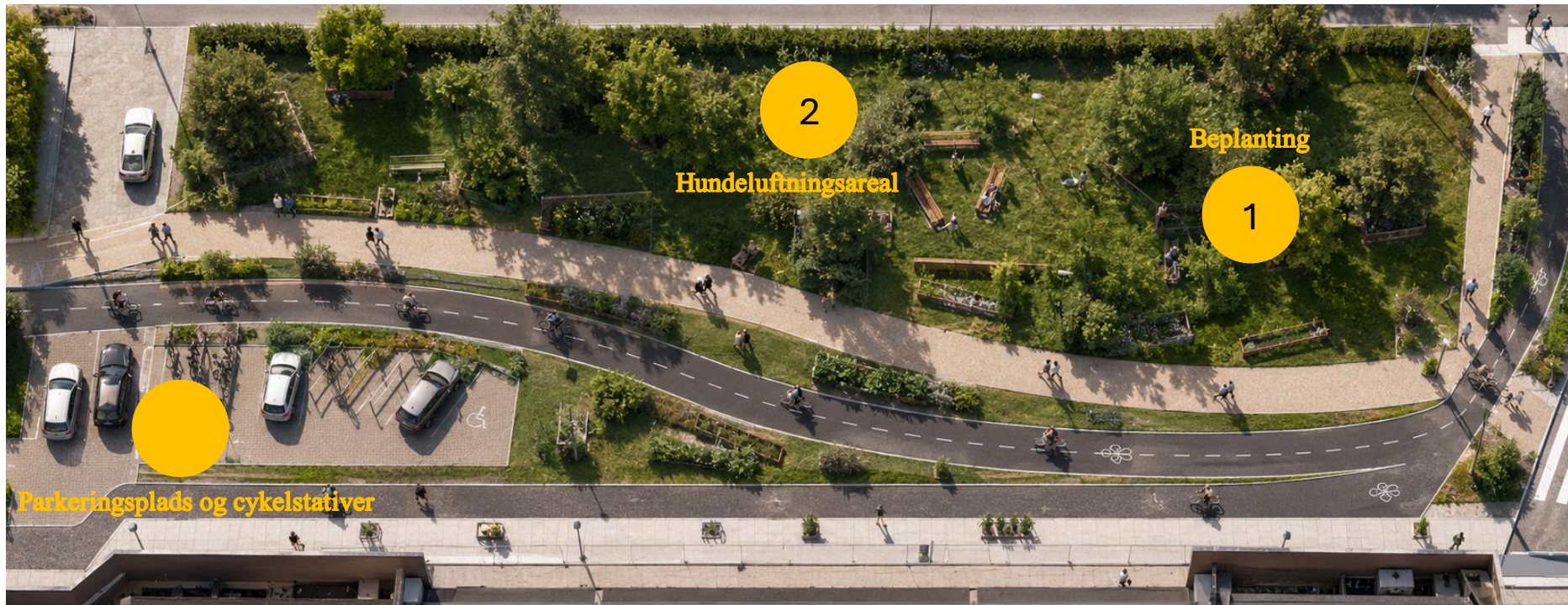


Figur 38: Skoleklasse på udflugt fra nærliggende uddannelsesinstitution undersøger Hanetårnets historie (egenproduceret udelukkende med AI).



1.2.4 Det grønne transitrum

På strækningen findes boliger og en række mindre erhverv herunder en hobbybutik, bar, skønhedssalon, sundhedsklinik og pladebutik (Bilag 4).



Figur 39: Det grønne transitrum set oppefra (egenproduktion med AI ud fra egen skitse i SketchUp).

Det grønne transitrums identitet præges af Nørreport Stations pulserende byrumsliv, der er Danmarks travleste togstation (jf. afsnit 11.1). Dette rum vil derfor også være det rum med mest transit, herunder elever fra Niels Brock, der skal til og fra Nørreport Station (Bilag 4; Bilag 7).



” [...] der ikke nogen af vores elever, der kommer i bil, det kan du ikke, det er umuligt. Der er måske en enkelt eller to lærere, og de må selv parkere derovre på Israels Plads, hvis de skal noget. Vi bor ved den mest travle station i København. De tager to sekunder at gå fra Nørreport [...]” (Bilag 7)

Villumsen fra Niels Brocks, uddyber, hvordan rummet kan benyttes og at Niels Brock godt vil kunne bidrage økonomisk med at opstille elementer i caseområdet. Derudover fremhæver han, at støjende aktiviteter vil kunne ligges i det grønne transitrum, tættest på Nørreport Station. Rummets formål er således at bringe transitten i medspil med et grønt rum, der fungerer som en overgangszone mellem parkarealeret og Nørreport Station.

Beplantning

Igennem hele rummet findes en række elementer, der opfordrer til rolige aktiviteter i grønne omgivelser i (jf. afsnit 13.1) Rummet slutter mod Nørreport Station med vild beplantning og et krat. Bløde trafikanter bevæger sig ind i caseområdet under en beplantet port, som indikerer en overgangszone fra byens travlhed til en grøn lomme. Rummets opbygning og identitet spejler sig dermed med det rolige rum, hvilket giver en hjemme-ude-hjemme fortælling for bløde trafikanter, der bevæger sig igennem området. Samtidig er beplantningen, med til at give det grønne transitrum en identitet, så caseområdet ikke blot bliver en strækning til transit, men opleves som noget særligt i sig selv.

Der arbejdes bevidst med, at det grønne ikke må blive for tæt eller lukket, grundet aktørers tydelige ønsker om tryghed og bekymringer for uønsket ophold, som beskrevet i hotspots analysen (jf. afsnit 12.1). Beplantningen er således placeret på en måde, der ikke skaber skjulte rum, som kan vække utryghed i nattetimerne og i mørke perioder. Her er Gehl relevant, fordi overskuelighed og tryghed er centrale for, om mennesker har lyst til at opholde sig i et byrum (Gehl, 2016).





Figur 40: Billede af det grønne transitrum i retningen ned mod Nørreport Station (egenproduktion med AI ud fra egen skitse i SketchUp).



Hundeluftningsareal

Langs hækken til boulevarden finder man caseområdets andet hundeluftningsareal. Hundeluftningsarealet har, ud over buske og fældede træstammer også siddepladser, der giver ophold i ly, læg og skygge (Figur 41). Dette højner kvaliteten for brugerne (Gehl, 2016), samtidig med at naturen hjælper med at holde på regnvandet (Winther-Have et al., 2024). Hundeluftningsarealet optager omtrent en tredjedel af rummets størrelse, hvilket giver caseområdets to hundeluftningsarealer en størrelse, der optager omtrent lige så store arealer som de tre nuværende hundeluftningsarealer.



Figur 41: Hundeluftningsareal med beplantning der fungerer som en svamp mod vand (egenproduktion med AI ud fra egen skitse i SketchUp).



1.2.5 Afvikling af biltrafik



Figur 42: Overblik over boulevarden, areal 1 (egenproduktion med AI ud fra egen skitse i SketchUp).

Et centralt designvalg i konceptforslaget er at flytte alle fire vejspor mod Ørstedsparken og plante flere træer, der skaber en boulevard. Dette bygger på flere aktørers fremtidsønsker af caseområdet. På workshopen, til borgermødet og til flere interviews blev det foreslået, at trafikken med fordel kan samles i den ene side af caseområdet, hen mod Ørstedsparken (Bilag 1; Bilag 2; Bilag 7; Miljøpunkt Indre By og Christianshavn, 2025). Som aktørlandskabet viser (Figur 13), er caseområdet præget af mange forskellige interesser, men pladsen er begrænset. Det betyder, at nogle eksisterende funktioner må nedprioriteres eller fjernes for at give plads til nye kvaliteter i området (jf. afsnit 11.3). Heraf foreslår en andel af aktørerne at fjerne parkeringspladser, for at frigive plads til et større og mere grønt byrum (jf. afsnit 13.1). Ved at vejsporene samles, bliver de grønne arealer mindre opsplittede, hvilket skaber mere plads til sammenhængende aktivitet.

Antallet af vejspor beholdes i konceptforslaget, da Nørre Voldgade (jf. digital stedsanalyse), fungerer som en regional vej med meget gennemkørende trafik (Bilag 4). Hyppig kødannelse opstår i myldretiderne (Bilag 2; Bilag 4), hvilket konceptforslaget ikke skal forværre.



Tværtimod var der på tværs af workshop og borgermøde et tydeligt ønske om, at trafikafviklingen skulle fungere bedre og mere flydende (jf. afsnit 13.1). Flytningen af vejsporene til den ene side er dermed et kompromis, der skal sikre, at trafikafviklingen ikke forværres. Boulevarden kan desuden belægges med støjdæpende asfalt for at mindske støjen. En aktør på workshoppene udtrykte dette ønske, hvilket viser et ønske om at distancere sig fra unaturlige sanseindtryk (Bilag 2; Gehl, 2016).

I sit rumlige udtryk er vejen tænkt som en grøn boulevard. Det kommer konkret til udtryk ved, at gaden er bred med træer på begge sider af vejen og i midterrabatten (Figur 42). At beholde træerne blev udtrykt som vigtigt på workshoppene og til borgermødet, hvilket der tages højde for i konceptforslaget (Bilag 2; Miljøpunkt Indre By og Christianshavn, 2025). Boulevarden inddrager et historisk perspektiv i caseområdet, da ønsket om at genskabe noget af den tidligere boulevardkarakter var fremtrædende i fremtidsblikket (jf. afsnit 13.1)

At de fire spor samles, udfordrer gående og cyklister, som ønsker at krydse boulevarden. Derfor installeres en lysreguleret fodgængerovergang, så bløde trafikanter kan krydse vejen sikkert efter behov.

Dette understøttes af den nuværende mangel på lyskryds, der blev frembragt som problematik i hotspots (jf. afsnit 12.1).

Overgangen placeres ved indgangen til Ørstedsparken, for at skabe nem adgang til parken, hvilket på workshoppene blev fremhævet som en af områdets styrker (Bilag 2). Afviklingen af biltrafikken hænger desuden tæt sammen med de to sideveje, der forbinder Nørre Voldgade Middelalderbyen. Disse beskrives nærmere i det følgende afsnit.



1.2.6 Sideveje

I konceptforslaget er det valgt at holde sidevejene åbne for trafik, med samme ensretning som i dag. Selvom en nedlægning af sidevejene vil kunne skabe et mere uniformt grønt område i parkarealerne, er disse veje væsentlige for trafik, der skal til og fra Middelalderbyen (Bilag 2). Sidevejene fremhæves af

adskillige aktører som værende vigtige (Bilag 2; Bilag 7; Bilag 9). Valget sikrer, at der fortsat er direkte adgang til området for beboere, varelevering og andre nødvendige kørsler. Bevarelsen af sidevejene er dermed resultatet et

kompromis mellem ønsket om et mere sammenhængende grønt byrum og behovet for, at kørsel i lokalområdet fortsat kan fungere i dagligdagen. (jf. afsnit 13.1)

Kørsel fra Nørre Voldgade til Middelalderbyen foregår ad Teglårdstræde, der krydser parkarealet mellem det rolige rum og det livlige rum. Kørsel fra Middelalderbyen

Figur 43: Billede viser trafiklyset og fodgængerovergangen der fører over til Ørstedsparken (egenproduktion med AI ud fra egen skitse i SketchUp).



Teglårdstræde

Figur 44: Caseområdet set oppefra tydeligt markeret med sideveje og deres kørselsretninger (egenproduktion med AI ud fra egen skitse i SketchUp).



til Nørre Voldgade, foregår, ligesom i dag, ad Larslejsstræde, der krydser parkarealet imellem det livlige rum og det grønne transitrum.

Sammenlægningen af boulevardens fire vejrspor betyder, at bilister, der skal fra Nørre Voldgade til Middelalderbyen, eller om vendt, ikke har samme gode adgangsforhold som i dag. I konceptforslaget vil kørsel fra nordlig retning, skulle foretage en u-vending ved Jarmers Plads for at tilgå Teglgårdstræde, da der ellers kan opstå kødannelse. Derfor kan en midterrabat oprettes, som samtidig opfylder aktørers ønsker om mere grønt langs vejen (Bilag 2). Dette betyder samtidig at der, ligesom i dag, kun er mulighed for at foretage højresving ved udkørsel fra Larslejsstræde (Figur 44).





Figur 45: Visualiseringen til venstre viser sidevejens krydsning med cykelsti og gangsti. Fotoet til højre viser en parkeringsplads med permeabel belægning (egenproduktion med AI ud fra egen skitse i SketchUp).

Begge sideveje har en lav trafikbelastning (Bilag 2), hvilket gør det muligt i højere grad, at integrere dem som en del af parkarealet. I konceptforslaget dæmpes sidevejenes visuelle aftryk, ved at udføre dem med græsarmeringsbelægning, som giver et grønnere udtryk, samtidig med at regnvand bedre kan sive ned i jorden. Græsarmeringsbelægning formål er, at vigtigst af alt, en reduceret hastighed, og den tydeliggør for bilisten, at der køres i et parkområde. Umiddelbart før sidevejene krydser transitcykelstien, den rekreative cykelrute og oplevelsesstien, anlægges vejbumper og vigepligt (Figur 45). Den påtvungne lave hastighed tillader bedre orientering for bilisten og eventuelle krydsende bløde trafikanter. Bilister skal altså her krydse et område, der i høj grad er indrettet til gående og cyklister, og derfor er det vigtigt, at det føles trygt og sikkert at



færdes igennem. Dette knytter sig til Gehls hovedkriterie om beskyttelse, særligt i forhold til beskyttelse mod trafik og ulykker, da mødet mellem trafikanter gøres mere overskueligt og kontrolleret (Gehl, 2016). Der er derfor arbejdet med tydelig skiltning for både bilister, cyklister og fodgængere. Dette stemmer overens med, at der ved både workshop og borgermøde var ønske om at sikre forhold for fodgængere og cyklister (jf. afsnit 13.1)



Figur 46: Visualisering af de ni parkeringspladser i det grønne transitrum (egenproduktion med AI ud fra egen skitse i SketchUp).

Langs sidevejene placeres parkeringspladser efter ønsker fra borgermøde, workshop og samtaler med erhverv, hvor det blev fremhævet som vigtigt, at der fortsat er mulighed for parkering. Ved Teglgårdstræde og Larslejsstræde placeres der tre og ni parkeringspladser. Parkeringen kan give plads til tidsbegrænset kundeparkering, håndværkerparkering og handicapparkering. Dette hænger sammen med borgermødet, hvor handicapparkering og håndværkerparkering blev fremhævet som ufravigeligt, samtidig med at der blev peget på behov for både beboerparkering og adgang for erhverv (Miljøpunkt Indre By og Christianshavn, 2025). Ved at begrænse parkeringsarealerne til de mest presserende behov, skal sidevejene og de tilhørende parkeringspladser at opfylde behovet for adgang, uden at de parkarealer mister sin sammenhæng eller identitet.



1.2.7 En tryggere overgang til Ørstedsparken

Et område, hvor det gennem egen observation blev tydeligt, at der er et potentiale for konkrete tiltag, er fortovsstrækket mellem de fire vejbaner og Ørstedsparken. Det er ikke det største hotspot i sig selv, men nærmere et mere bagvedliggende og gennemgående tema i empirien (Bilag 2; Bilag 4). Området fungerer i dag næsten kun som transit (jf. Afsnit 11.1) Samtidig peger meget på, at strækningen ikke fungerer særligt godt som opholdsrum. Ved egen observation blev det tydeligt, at området godt kan føles utrygt, blandt andet fordi der ikke er god belysning (Bilag 4), men også fordi man bevæger sig helt op ad en stor bilvej. Derudover er der ingen bænke langs strækningen, og ved observationsturen blev der observeret en gangbesværet, som havde svært ved at gå hele vejen (Bilag 4).

Det er derfor et område, hvor der i høj grad skal arbejdes med den stemning, der opleves. Det passer også godt med Byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen, hvor der lægges vægt på, at gader, der leder til parkerne, skal prioriteres for fodgængere, og at de grønne områder i højere grad skal invitere fodgængerne indenfor (Københavns Kommune, 2022).



Figur 47: Fortovet og cykelstien hen mod Ørstedsparken markeret (egenproduktion med AI ud fra egen skitse i SketchUp).



Et konkret tiltag kunne være at lave lommer fra fortovet ind i parken, som trækker det grønne og parken lidt ud mod fortovet. Se figur 47 for hvordan det kunne se ud. Her kunne der placeres bænke og god belysning, så området bliver trygt, og så der samtidig skabes mulighed for at sidde. Der skal stadig være et hegn, fordi det ikke er ønsket at åbne Ørstedsparken fuldstændigt op mod den firesporede vej. Samtidig er fortovet relativt smalt, og lommerne vil derfor også kunne give bedre mulighed for, at gående kan krydse hinanden undervejs. På den måde kan strækningen gå fra primært at være et transitrum til også at blive et mere opholdsvenligt og trygt rum.

Sådanne lommer kan understøtte mange af Gehls kvalitetskriterier, særligt i forhold til tryghed, beskyttelse mod ubehagelige sansepåvirkninger, beskyttelse mod trafik og ulykker, mulighed for at gå, sidde og opholde sig samt en mere menneskelig og sanselig oplevelse af strækningen (Gehl, 2016).



Figur 48: Forslag til hvordan en lomme kan åbne Ørstedsparken op mod boulevarden (egenproduktion med AI ud fra egen skitse i SketchUp).



1.2.8 Fravalg

Konceptforslaget er ikke kun formet af de tilvalg, der er lavet, men også af en række bevidste fravalg. Fravalgene er vigtige at tydeliggøre, fordi de viser, at forslaget bygger på prioriteringer og ikke blot på en samling af idéer. Formålet med fravalgene har især været at give caseområdet en tydeligere identitet og undgå, at området blot kommer til at gentage funktioner, som allerede findes i nærområdet.

Et centralt fravalg i konceptforslaget er, at caseområdet ikke skal blive en kopi af hverken Israels Plads, Ørstedsparken eller Torvehallerne. Derfor er der ikke arbejdet videre med de mere urbane aktiviteter, som på Israels Plads, såsom skate, boldbur, basket og store arealer til den type ophold. På samme måde er der heller ikke arbejdet med at gøre området til en klassisk park som Ørstedsparken med solbadning, store legepladser og store blomsterbede. Endelig er det heller ikke intentionen, at Nørre Voldgade skal være et mad- og opholdsområde som Torvehallerne med mange spisesteder. (Bilag 4) Hvis området blot tilbød det samme som de omkringliggende steder, ville der ikke være nogen tydelig grund til at opholde sig netop her frem for at gå derhen i stedet.

Dette hænger også godt sammen med pointer fra et interview med Signe Thora Kampf Larsen, projektchef for Områdefornyelse Bispebjerg Bakke. Her blev der lagt vægt på, at stedsspecifik planlægning bør tage udgangspunkt i, hvad et område mangler, og hvad det kan tilføre byen, frem for blot at gentage det, der allerede findes i nærheden (Bilag 11). På den baggrund er Nørre Voldgade i stedet tænkt som noget mere grønt, sammenhængende og hverdagsligt, altså som et mellemrum mellem trafikrum, park og byliv.

Et andet tydeligt fravalg er boldburet. Det er både fravalgt, fordi det ikke var særligt populært i empirien (Bilag 4; Bilag 7), og fordi funktionen nu i højere grad placeres i Niels Brocks egen baggård (Bilag 7).

Der er også truffet en række fravalg, som hænger sammen med områdets stemning og karakter. Større åbne flader, som i højere grad kan invitere til fest, larm og ophold i de sene aftentimer er fravalgt. Flere aktører var skeptiske over for netop denne type ophold (Miljøpunkt Indre By og



Christianshavn, 2025; Bilag 2), hvorfor der i stedet arbejdet med mindre og mere opdelte rum, som skaber plads til ophold og aktivitet, men i en mere afgrænset og hverdagsnær form.

Derudover er meget høje træer også fravalgt. Dette hænger dels sammen med bekymringer i empirien om skygge og meget store træer tæt på bygninger og vinduer (Bilag 2), dels med de tekniske forhold i området, da der ligger jernbaneskiner under strækningen (jf. afsnit 11.3). Beplantningen er derfor valgt, så den understøtter det grønne udtryk og boulevardfornemmelsen uden at lukke området for meget af. Samtidig er de eksisterende træer bevaret og tænkt ind i konceptforslaget, så det nye grønne greb bygger videre på de kvaliteter, der allerede findes i området. Dertil vil forøgelsen af natur også have en positiv effekt for klimaforandringer på lang sigt jævnfører mange bække små princip som naturbaserede løsninger bygger på (Winther-Have et al., 2024).



1.3 Delkonklusion

Analyse 3 viser samlet, at aktørernes fremtidsblikke peger mod et grønnere Nørre Voldgade, der i højere grad er indrettet til mennesker. Der ønskes bedre forhold for bløde trafikanter, flere opholds- og aktivitetsmuligheder samt mere natur i byrummet, samtidig med at gaden fortsat skal kunne fungere som regional vej. På tværs af fremtidsblik og konceptforslag tegner der sig et billede af en ønsket fremtid, hvor bilen fylder mindre i oplevelsen af gaden, mens ophold, bevægelse og tryghed fylder mere. Konceptforslaget omsætter disse ønsker til et samlet forslag, hvor de mest gennemgående temaer fra empirien samles i ét forslag. Konkret sker det ved, at biltrafikken samles som en firesporet boulevard langs den ene side af gaden, så der frigøres plads til et større sammenhængende grønt parkareal. Samtidig reduceres antallet af parkeringspladser kraftigt, mens der skabes bedre forhold for bløde trafikanter, samt mere plads til ophold og aktivitet. Analysen peger dermed på, at konceptforslaget ikke blot er en visualisering af aktørernes idéer, men et samlet forslag, hvor lokale ønsker, tidligere analyser, naturbaserede løsninger og Gehls kvalitetskriterier bringes sammen. På den måde kan konceptforslaget forstås som et attraktivt byrum, fordi det i sin helhed imødekommer samtlige af Gehls kvalitetskriterier og skaber et sted med både beskyttelse, komfort og nydelse. Analyse 3 danner dermed grundlag for den videre diskussion af, hvilke prioriteringer, konflikter og fravalg, der ligger til grund for det konceptforslag, rapporten ender med at pege på.

