



KRONIK

Jan Koed

København bryster sig af at høre til blandt eliten af verdens storbyer på hitlisten over byernes miljø og livskvalitet. Det handler blandt andet om vores energiforsyning, rene havnevand, cyklisme, de velholdte gamle bygninger, torve og pladser og vores uformelle måde at være på. Byens erklærede mål om at blive CO2-neutral i 2025 tæller også med på plussiden.

Rejser man rundt i Europa, går det dog hurtigt op for én, at mange andre storbyer også er med langt fremme og i flere sammenhænge er nået længere med at tackle de mange trafikale udfordringer, der er resultatet af metropolernes umættelige behov for intensiv trafik.

Hvis København vedblivende skal manifestere sig som en by i front for den grønne omstilling, er det nødvendigt med en ny skelsættende vision. Her hjælper det ikke med milliardstore byudviklingsprojekter som Lynetteholm med tilhørende havnetunnel og metro - projekter som ikke rummer specifikke visioner for fremtidens bæredygtige metropol, og som i international sammenhæng er gængs byudvikling. I øvrigt ligger projekterne med en tidshorisont langt ude i en usikker fremtid.

København har ellers tradition for at være på forkant med byudviklingsprojekter, der vækker international opmærksomhed. I 1962 blev Strøget fra Rådhuspladsen til Kongens Nytorv omdannet til »Verdens længste gågade«, hvilket dannede skole internationalt. Den første førerløse metro i København, åbnet i 2002, vakte opsigt grundet sin innovative teknologi.

Havnebadet på Islands Brygge, der blev indviet samme år i 2002, er stadig en milepæl for udviklingen af den »gode by«, som igen og igen bruges i markedsføringen af København internationalt. Endelig kan nævnes skibakken på Amagerforbrændingen som et moderne eksempel på København som en storby, der sætter indbyggernes trivsel i højsædet.

Den vision, som i en ikke så fjern fremtid kan blive det projekt, der sætter nye internationale standarder for bæredygtig byudvikling, er »Den Grønne Boulevard«, der er fællesbetegnelsen for en omdannelse af gadeforløbet Langebro - H. C. Andersens Boulevard - Gyldenløvesgade - Åboulevard - Ågade - Bispeengbuen.

Det er en af Danmarks stærkest belastede trafikårer, en trafikal gøgeunge, der fra slutningen af 1800-tallet i takt med den tiltagende bilisme udviklede sig til vore dages motorgade.

Parisisk forbillede

Lad os tage den fra en ende af: H. C. Andersens Boulevard ligger på Københavns gamle voldteræn og var oprindeligt tænkt som et paradestrøg efter parisisk forbillede. Omverdenen skulle se, at København havde ambitioner om at melde sig ind i den europæiske storbyelite.

Boulevarden var kun dimensioneret for den lokale trafik, hvilket gav plads til fire rækker allétræer og et frodigt midterareal med græs, buske og plantebede. Det, som i



Hvert døgn kører her 62.000 biler, men en firesporet tunnel kan gøre asfaltjunglen til et grønt paradis

dag er en sekssporet motorgade, der breder sig hen over hovedstadens centrale plads, Rådhuspladsen, var dengang en tosporet vej beregnet til den begrænsede trafik til og fra områdets boliger, kontorer, forretninger, torvehandel og forlystelseliv.

Åboulevard - Ågade, der som navnene antyder, løb parallelt med en å, Ladegårdsåen, var en del af Københavns naturlige vandopland med udmunding i

Peblingesøen. Den er i dag en voldsomt trafikeret motorgade klos op af folkerige boligkvarterer på grænsen mellem Nørrebro og Frederiksberg.

Endelig kommer vi til Bispeengbuen, som er et resultat af efterkrigstidens fremtidsoptimisme og blinde tro på bilismens velsignelser og førsteret til byens arealer. Den står som et monument over en brutal og fejlslagen trafikplanlægning.

I øjeblikket er Bispeengbuen genstand for grundige undersøgelser af, hvordan man kan fjerne dette monstrum til fordel for en bypark ved blandt andet at genskabe dele af det naturlige åforløb.

Visionen

Ved den seneste trafikmåling i september 2019 passerede på et hverdagsdøgn 62.200 biler H. C. Andersens Boulevard, hvorefter



Under Bispeengbuen kan bylivet blomstre, hvis en firesporet tunnel etableres.

hovedparten formentlig var gennemkørende trafik uden ærinde i Indre By.

Den samlede vejlængde fra Langebro til Bispeengbuen er fem km. (Til sammenligning er længden på den foreslåede østlige havnetunnel 11 km).

Vejstrækningen lægger beslag på ca. 24 hektar gadeareal svarende til det dobbelte areal af Kongens Have.

Antager man, at biltrafikken vil kunne afvikles lokalt på en tosporet vej i terræn, mens den gennemkørende trafik ledes under jorden i en firesporet tunnel, vil der - alt afhængig af bredden på fortove og cykelstier samt omfanget af eventuelt nybyggeri - kunne omdannes ca. 14 ha asfalt til grønt areal.

Det vil have store konsekvenser.

Klimamæssigt vil en begrønning i denne skala kunne absorbere store mængder CO₂. En varieret beplantning og mere bynatur vil skabe en øget biodiversitet i byen.

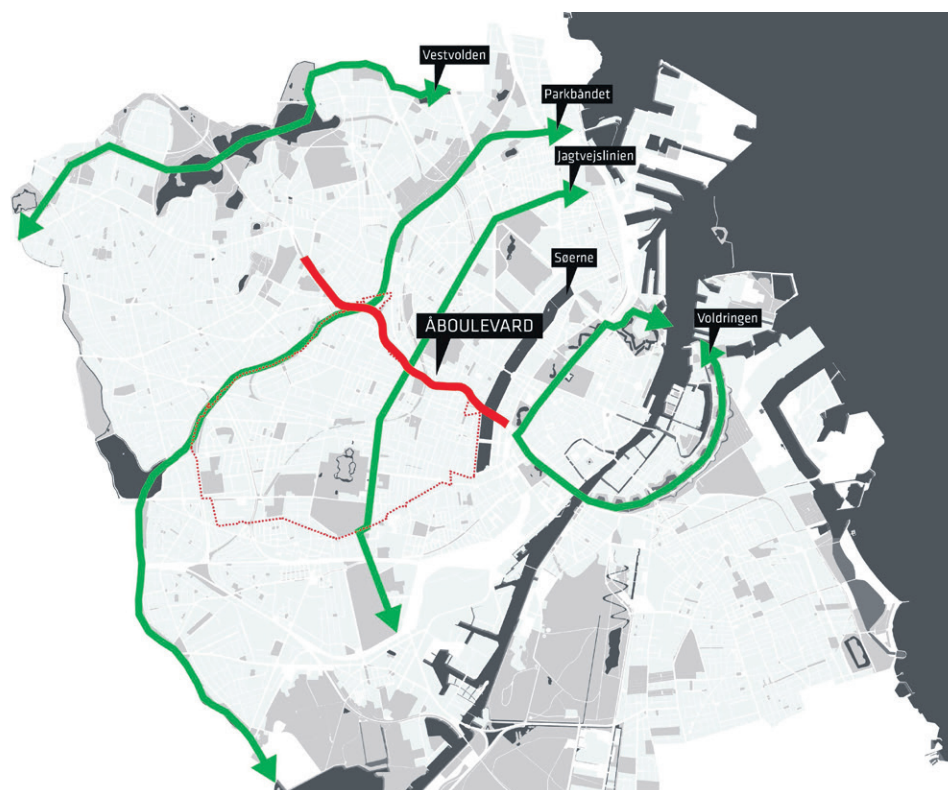
I et fremtidsscenario med mere ekstremvejr vil en beplantning med træer og buske på varme sommerdage nedkøle byen og skabe skyggefulde områder, og når regnen står ned i stænger, kan det grønne areal bruges til at håndtere skybrudsvandet, så det ikke oversvømmer byens kældre.

Bylivet vil blomstre, når den trafikale barriere mellem de adskilte bydele forsvinder, og der skabes grønne områder til ophold. De støjplagede beboere langs

“

Klimamæssigt vil en begrønning i denne skala kunne absorbere store mængder CO₂. En varieret beplantning og mere bynatur vil skabe en øget biodiversitet i byen.

Åboulevards asfalt skal erstattes med grønne områder.



Den røde strækning er en af de mest trafikerede i Danmark, men den kan i stedet blive en oase for københavnere.

“

Den øgede fremkommelighed gennem en citytunnel vil give langt mindre trængsel i de centrale bydele.

motorgaden vil opnå en betragtelig forøgelse af deres livskvalitet.

Sundhedsmæssigt vil størsteparten af partikelforureningen i gadeniveau ophøre til gavn især for cyklister og fodgængere, men også for alle andre københavnere, som statistisk set dør for tidligt af luftvejssygdomme sammenlignet med landsgennemsnittet.

Det langt mindre trafikpres og støjpåvirkning vil nedsætte stressniveauet hos byens borgere og skabe mere tryghed i byrummet. Færre bløde trafikanter vil komme til skade eller blive dræbt i trafikken.

Trafikalt vil den direkte trafikforbindelse gennem byen fra Hillerødmotorvejen i nord til Amager i syd nedbringe megen omvejskørsel på det allerede overbelastede ringvejssystem omkring København.

Det frigjorte vejareal på overfladen kan anvendes til at gøre fortove og cykelstier

bredere og sikrere og dermed gøre det mere attraktivt at lade bilen stå i garagen.

Den øgede fremkommelighed gennem en citytunnel vil give langt mindre trængsel i de centrale bydele.

Omkostningerne

En sådan trafikal bypassoperation kommer selvfølgelig ikke uden en anelig prisseddel. Der er tale om hardcore infrastruktur i form af en fem km lang, formentlig boret tunnel til en pris på - med et slag på tasken - 12-14 mia. kr.

En investering af den størrelsesorden vil kræve, at der skal sluges kameler blandt politikerne. På den røde side af det politiske spektrum har der instinktivt altid været modstand mod store trafikprojekter.

På den anden side skal de borgerlige politikere acceptere, at det næppe vil være muligt at finansiere anlægget uden brugerbetaling. Men vil det ikke kun være rimeligt, hvis bilisterne betaler en pris svarende til en metrobillet for at komme hurtigere gennem byen?

En vild vision? Måske. Men ikke mere vild, end at de københavnske politikere har afsat fem mio. kr. på næste års budget til en »foranalyse af nedgravning af trafikken på Åboulevarden og H. C. Andersens Boulevard fra Bispeengbuen til Langebro for at skabe en grøn kile«.

Det skal blive interessant at se resultatet af den samfundsøkonomiske analyse, man må forvente vil indgå i foranalysen. Vil reviderede regnemodeller, hvor der lægges mere vægt på de velfærdsmæssige aspekter ved store infrastrukturprojekter, slå igennem i dette projekt?

Hvis resultatet af analyserne viser, at projektet er bæredygtigt, er vejen banet for et kvantespring i Københavns udvikling fra bilby til grøn by.

Jan Koed er arkitekt MAA

Illustrationer er venligt stillet til rådighed af tegnestuen Tredje Natur. Tredje Natur er ikke afsender på kronikken og forholder sig ikke til indholdet.