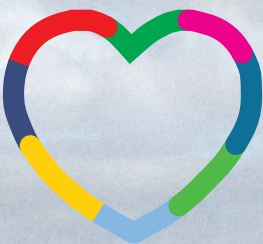
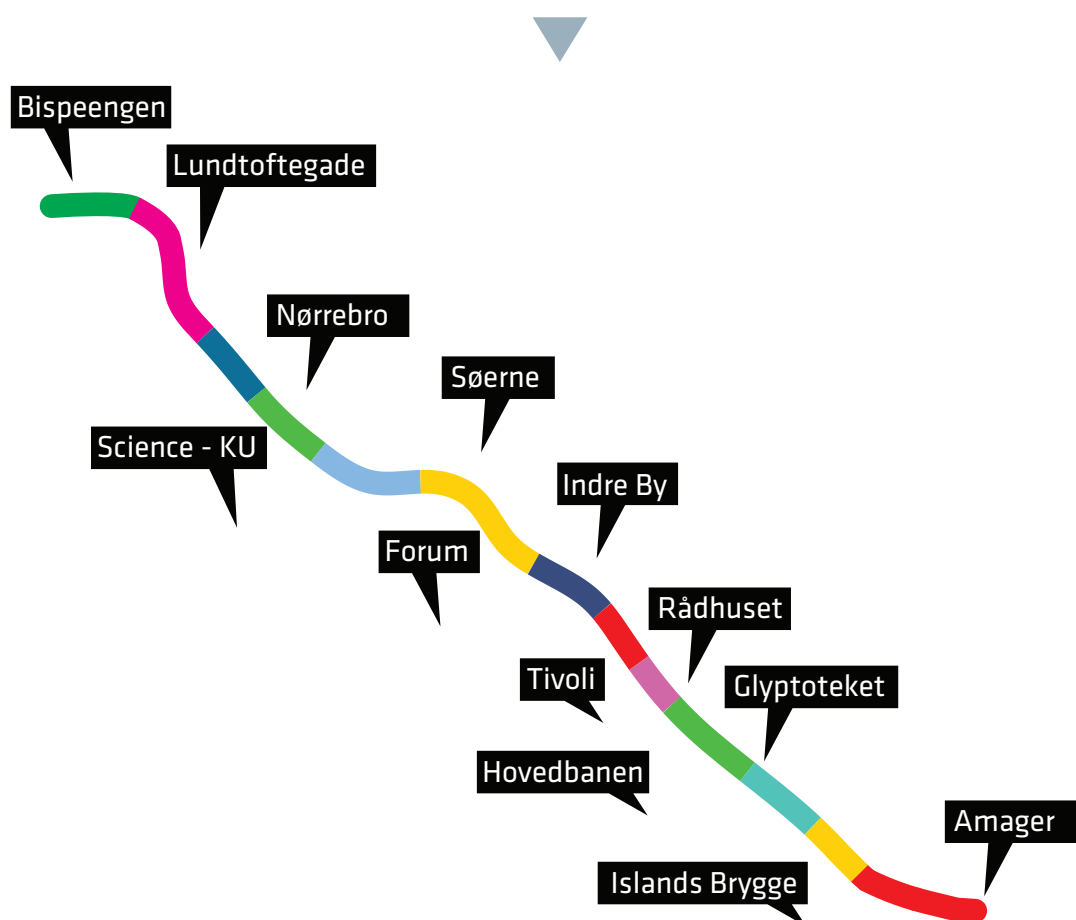


ANDERS JØRN JENSEN | TREDJE NATUR

I 
CPH

BYENS HJERTE

REVITALISERING FRA BISPEENGEN TIL AMAGER



BYENS HJERTE

NYE SAMMENHÆNGE FRA BISPEENGEN TIL AMAGER

Med 1.000 nye tilflyttere hver måned er København i en historisk gunstig situation. Byens centrale rum skal gentænkes i en helhedsorienteret perspektiv, hvor trafikale tunneller, klimatilpasning, byliv, natur og boliger skal udvikles.

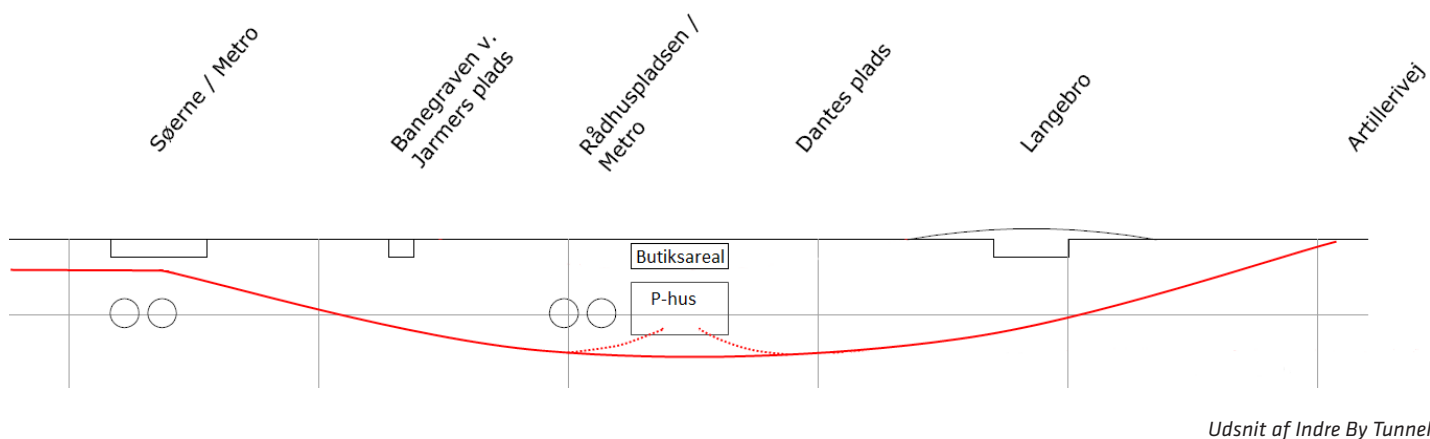
Med denne skitse ønsker vi at komme med et oplæg til, hvordan Københavns hjerte kan revitaliseres til gavn for borgerne og væksten, hvis vi tør tænke stort og sætte handling bag ny viden om, hvordan byen bliver bæredygtig.

Det nye i denne skitse er samtænkningen af Ladegårds Å-tunnellen, Indre by tunnel og Østlig Ringvej. Samles disse under samlet vision frigøres enorme potentialer i Indre By i 5 km stræk fra Bispeengen til Amager.

Dermed tegnes konturerne af et fænomenalt potentiale for en bymæssig revitalisering af hele indre by - både trafikalt og bylivsmæssigt. Midt i byens hjerte.

Følgende foreløbige skitser er et idékatalog til politikere og interessenter, borgere og ildsjæle. København 2016.

REGIONALE EFFEKTER - TRAFIK



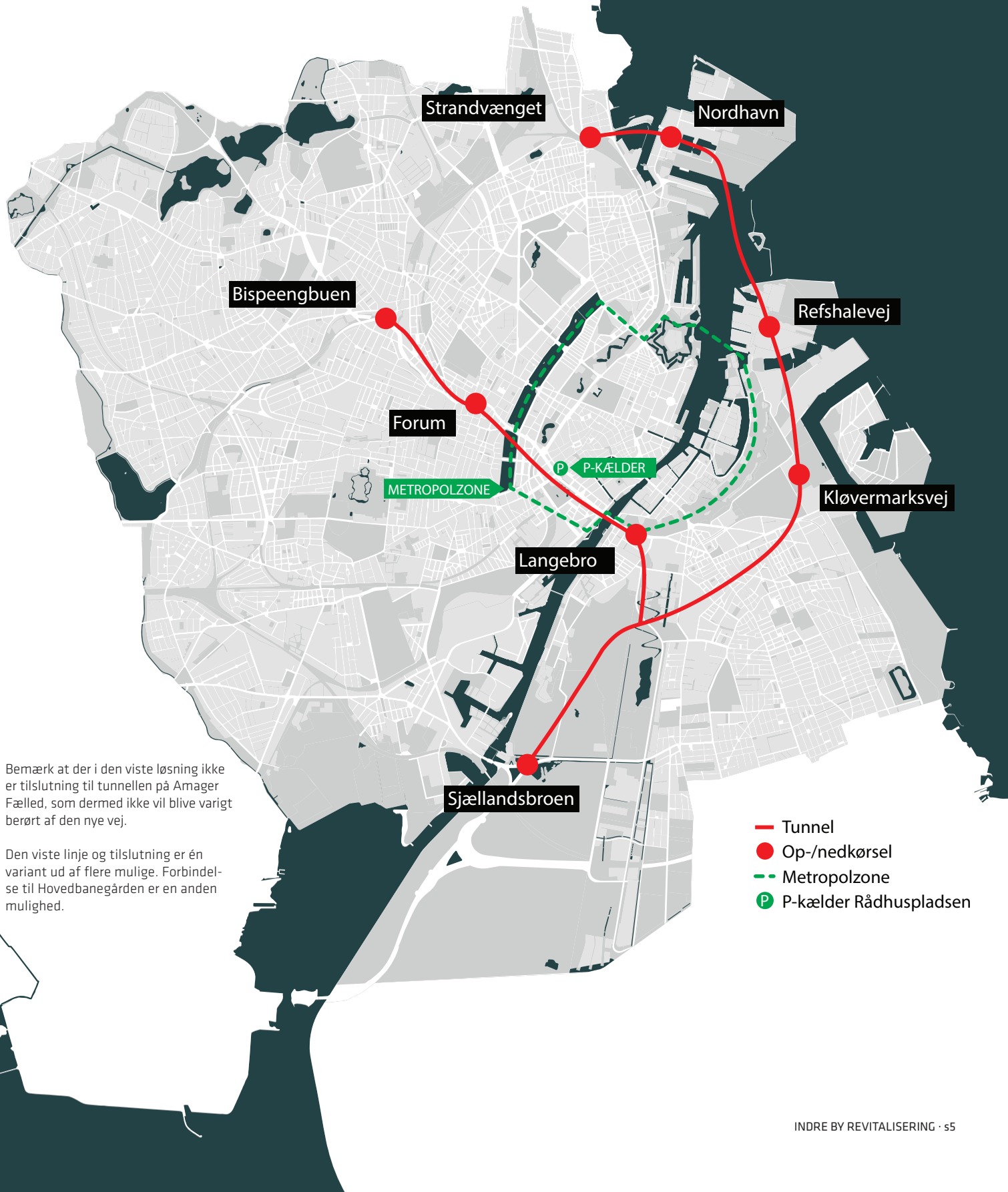
1. Forbinder statsligt vejnet (Bispeengbuen til Østlig Ringvej eller Amagermotorvej) – mulighed for statslig medfinansiering.
2. Afhjælper overordnede trængselsproblemer – bl.a. flaskehals på Lyngbymotorvej, Sjællandsbroen og dele af Ring 3.
3. Væsentligt mindre gennemkørende trafik på Lyngbyvej-Nørre Allé-Tagensvej-Nørre Søgade-korridoren.
4. Offentlig transport: Mulighed for letbane fra Ring 3 til Rådhuspladsen og Amager.
5. Brandingværdi for København og Frederiksberg i storbykonkurrencen.

Et udvidet perspektiv er et P-hus under Rådhuspladsen med direkte adgang til Metrostationen, men uden mulighed for at køre til overfladen. En tilslutning i Indre By er ikke ønskelig, da den vil generere mer-trafik (induceret trafik) og vil således arbejde mod målsætningen om at trafiksanere Indre By.

Evt. kan der laves forsøg med førsteprioritet til delebiler og car-pool eller p-billet, der også er gyldig i metroen. Der kan gøres plads til en etage med butiksareal over p-huset med ovenlys fra Rådhuspladsen. P-hus og butiksareal kan bidrage til finansieringen af anlægget.

ET SAMLET BLIK

En samlet strategi for en løsning med den planlagte Østlig Ringvej, Ladegårds Å-tunnel, Indre By Tunnel og en metropolzone i Indre By.

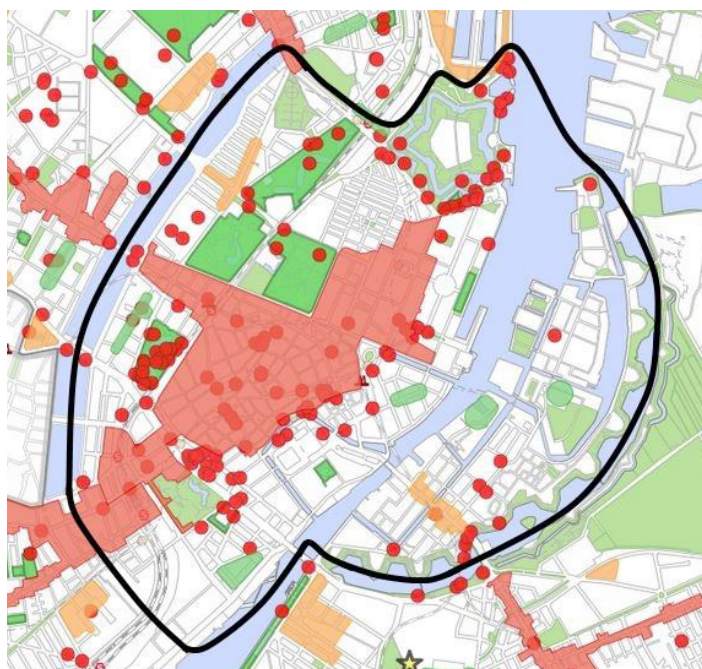


Bemærk at der i den viste løsning ikke er tilslutning til tunnellen på Amager Fælled, som dermed ikke vil blive varigt berørt af den nye vej.

Den viste linje og tilslutning er én variant ud af flere mulige. Forbindelse til Hovedbanegården er en anden mulighed.

- Tunnel
- Op-/nedkørsel
- - - Metropolzone
- P P-kælder Rådhuspladsen

METROPOLZONE OG SYNERGI



I Transportministeriets strategiske analyse af en Østlig Ringvej om København (2014) arbejdes der med betaling for brug af Østlig Ringvej. Modelberegningerne fra ministeriet viser, at betaling virker som et negativt incitament for brug af Østlig Ringvej.

Dermed modvirker betaling på vejen et af formålene med Østlig Ringvej, nemlig at nedbringe mængden af trafik og forurening i Indre By ved at flytte trafikken til Østlig Ringvej.

Idéskitsen til venstre er et forsøg på at vende incitamentet, så betalingen i stedet fortrinsvis opkræves for kørsel på overfladen i Indre By. Arealerne i Indre By er meget efterspurgt til byliv, klimatilpasning, grøn transport mm., og derfor er det også ud fra en økonomisk betragtning her betalingen bør placeres. Betaling på kørsel på overfladen skaber en push-effekt, så bilisterne i stedet fortrinsvis vil benytte tunnelen under jorden.

Københavns geografi, der ofte nævnes som en forhindring for en effektiv trafikafvikling, arbejder i denne sammenhæng for en betalingsløsning: Der skal etableres betaling på Langebro, 2 steder på Christianshavn, 2-3 steder på Vesterbro, 2-3 steder på Østerbro og endelig 2-4 steder på søsnittet. I alt kun 9-13 steder.

Det røde område på kortet viser udbredelsen af erhvervslivet i Indre By, som er meget omfattende og som hele byen har glæde af fortsat trives. Når antallet af betalingspunkter er angivet til mellem 9-13, er det fordi det kan overvejes, om nogle veje skal lukkes for privatbilisme og reserveres udelukkende til erhvervstrafik, offentlig transport eller de allerede planlagte supercykelstier, for at sikre adgang til Indre By.

Sandsynligvis vil det være ønskeligt fortsat at have en mindre betaling i tunnellen også, så der kan laves en samlet intelligent styring af trafikken med det samme betalingssystem. Set i det lys er 9-13 ekstra betalingspunkter en lille investering.

På længere sigt vil en samlet intelligent trafikstyring og roadpricing sandsynligvis være det mest effektive og samfundsøkonomiske system.

Skal der i stedet etableres et stand alone-system i Indre By med udgangspunkt i dagens teknologi, er en nyere løsning bompengesystemet i Dubai – Salik. Det er baseret på en meget lille radiosender, som sender en helt individuel ID-kode.

Signalet registreres af en modtager i en 'bom' over vejen, som mest er til for at gøre bilisterne opmærksom på, at de passerer et betalingspunkt. Den kan i princippet være stort set usynlig. Registreringen af bilerne sker uafhængigt af hastighed.

SYNERGI

En betalingsløsning i Indre By vil have god synergi med Miljøpunkt Nørrebros Ladegårds Å-projekt og Miljøpunkt Indre Bys forslag om en Indre By tunnel.

Betalingsløsningen på overfladen vil forstærke trafiksaneringspotentialer og bylivet på overfladen og sekundært sikre, at de relativt store investeringer i tunneller ikke går til spilde ved halvtomme biltunneller.

En samlet løsning med den planlagte Østlig Ringvej, Ladegårds Å-tunnel, Indre By Tunnel og metropolzone i Indre By rummer stor synergi. Hvad enten tunnellerne laves sammen eller hver for sig, vil havnens geografi og metropolzonens placering over broerne have en positiv effekt på trængsel og byliv.



KØBENHAVNS HJERTE

Det kunne blive så godt! H.C. Andersens Boulevard er i dag landets mest centrale og potente byrum..



LOKALE PERSPEKTIVER - BYRUM

1. Unik trafikfredning i Indre By: Vision om 2 vejbaner med sivetrafik på H.C. Andersens Boulevard kan kun opnås med denne løsning.
2. Folkesundhed: Trafikstøj og partikelforurening reduceres kraftigt. København lever ikke op til EU-grænseværdierne for Nox-forurening.
3. Barriereeffekt fjernes: Sammenhæng mellem Indre By og Vesterbro løfter området markant. Væsentlig brandingværdi for KBH. Kulturaksen får sammenhæng.
4. Mulighed for grønne klimatilpassede byrum og forøget biodiversitet.
5. Mulighed for nye boliger, institutioner og erhverv.

Området er igennem de sidste 100 år gennemgået en markant bymæssig udvikling med et ensidigt fokus på motoriseret trafik. Dette på bekostning af bl.a. byrummenes institutioners sammenhængskraft.

Den direkte og synlige effekt af tunnellerne er den effektive fredeliggørelse af det trafikale rum fra Bispeengbuen henover H. C. Andersens Boulevard til Amager Boulevard.

Fredeliggørelsen frigiver et enormt potentiale for ny udvikling og en historisk genskabelse af forsvundne kvaliteter.

ET CENTRALT HJERTE

På byens overflade vil der frigøres et 5 km centralt udviklingsområde, hvor hundredetusindvis af Københavnerne og turister dagligt agerer.



POTENTIALER I TAL

5.000
m

LÆNGDE

Fra Bispeengbuen/Hillerødgade til
Amager Boulevard

168.000
m²

AREAL

Hjertet vil blive en helt central grønt
forbindelse i kendte og kommende
grønne sammenhænge.
(arealet udgør kun vejtracéet)

300.000
m²

ETAGEMETER

Bygges der som tankeeksperiment ét
hus i gennemsnitligt 5 etagers højde i
området fulde længde.
(bebyggelse på 180%)

7.000
beboere

NYE BEBOERE

Ved et gennemsnit pr. beboer på 43 m²
bolig skabes nye boliger til 7.000 nye
beboere i den fastlåste bymidte.

1,5
mia kr.

GRUNDSALG

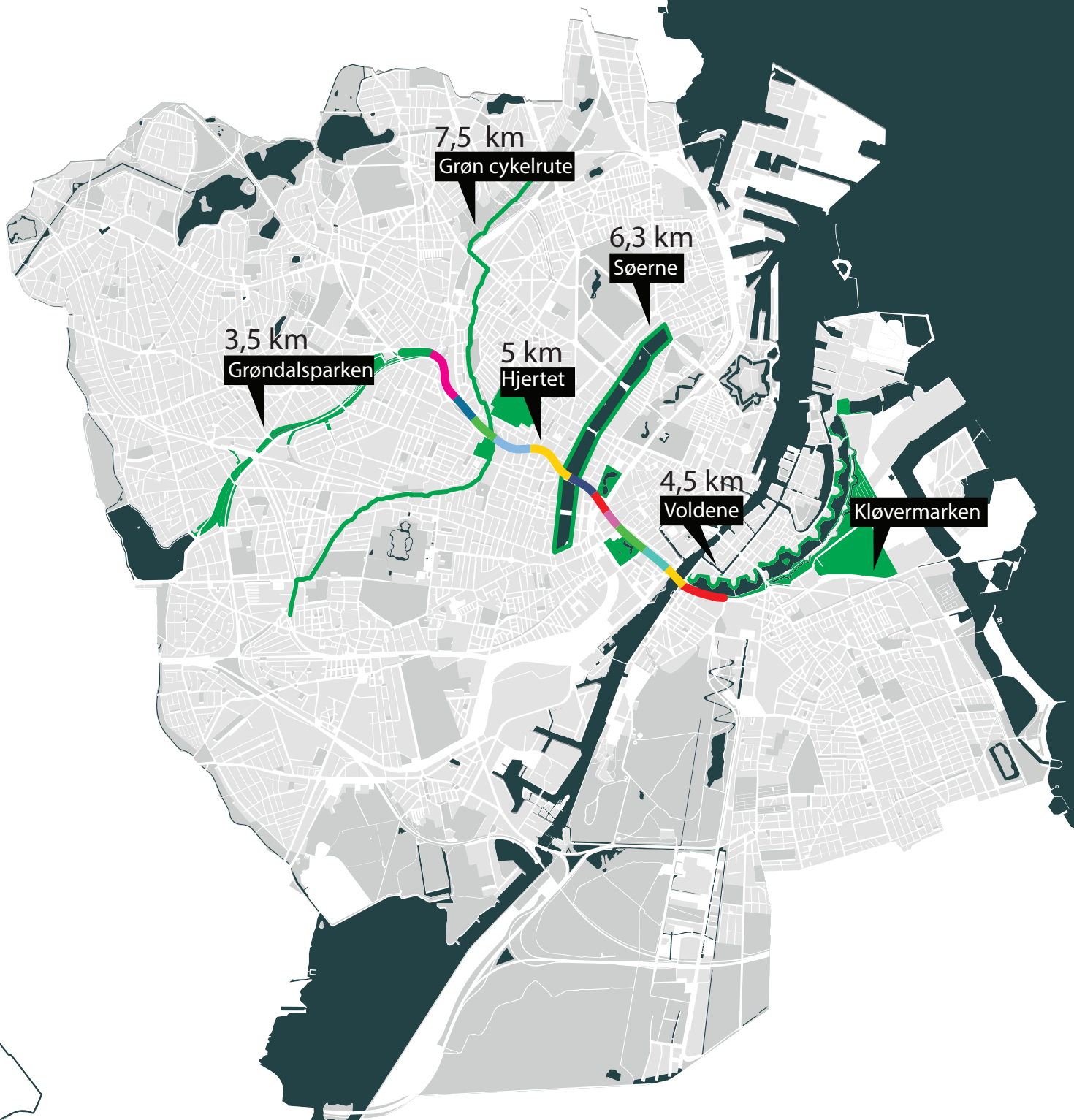
Hvis området sælges som grunde til
en gennemsnitspris på 5.000 kr/m²
(byggeret).

5,1
mia kr.

BYGGEINVESTERINGER

Ved 17.000 kr/m² vil området tilføre
byen betragtelige byggeinvesteringer.

KENDTE STØRRELSER PLUS ÉN NY



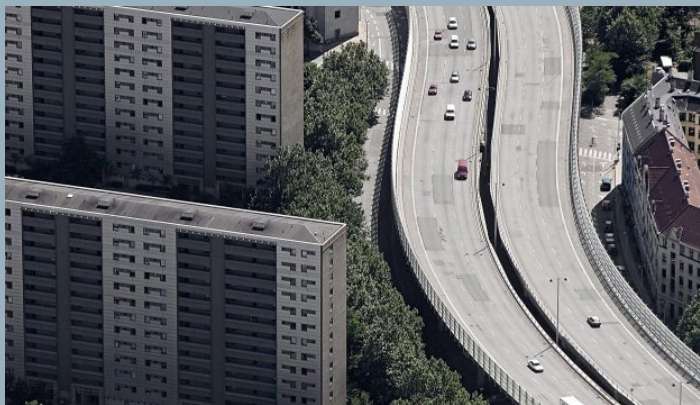


NYE BYRUM

Et eksempel fra Rådhuset, hvor Tivoli åbnes, der skabes plads til skybrusvand og grøn trafik. Offentlig transport og byliv prioriteres højt.



INDTRYK



SAGT OG SKREVET

- Mit store ønske er, at H. C. Andersens Boulevard kommer ned under jorden for at få området til at hænge sammen.

Ritt Bjerregaard, Politiken 11.aug 2006

- Der er to problemer. For det første skal man finde ud af, hvad man forventer sig af Rådhuspladsen, altså hvad den skal kunne bruges til. For det andet er dens dimensioner og det, at man ikke kan komme ud til siderne på grund af H.C. Andersens Boulevard og Vester Voldgade, en stor udfordring.

Jens Kvorning i Politiken 14. maj 2011

- Forskningen har vist, at når tryghed, komfort og herlighedsværdi er til stede i et byrum, er der de bedste betingelser for, at byliv opstår. Tryghed betyder, at man skal være beskyttet mod ulykker, utryghed og ubehag.

Metropol for mennesker, side 12

- Mange turister ankommer på Hovedbanegården og træder nærmest ud på en sekssporet motorvej, når de kommer ud på H.C. Andersens Boulevard. Der er brug for nogle store flagskibsprojekter, som laver radikale forandringer.

Anders Jørn Jensen i Politiken 26. april 2013

- Men om Raadhuspladsen vil jeg sige, at den absolut bør lægges om. Der kan faas noget langt smukkere ud af Byens HjerTEplads ... som den er nu, er den ikke en smuk By som København værdig. Jeg glæder mig til med Tiden at se en heldig og fornuftig Løsning af et Problem, som er brændende, og som ikke længer kan ligge uløst hen.

Alexander Fløtkjær, Politiken 24. maj 1942

Det var langt sundere end normalt at bevæge sig rundt i København i lørdags, også selv om man ikke havde løbeskoene på. Målinger viser nemlig, at luftforureningen var ned til en sjattedel af det normale under VM i halvmarathon, hvor meget af byen var spærret af.

Metroxpress 31. marts 2014

- Det er, som om den 29.300 kvadratmeter store plads i hjertet af København er forhekset. Som om alle bestræbelser på at få hele mylderet af biler, busser, cyklister og fodgængere bragt under en form for kontrol og skabt et offentligt rum, som mennesker har lyst til at opholde sig i, uundgåeligt ender galt.

Kim Faber i Politiken 14. maj 2011

- Det må vel nærmest betegnes som en skandale, at H.C. Andersens Boulevard i dag er en af de mest belastede veje i hele Danmark med heraf følgende støj, luftforurening og ulykker i city. Den er desuden en betydelig barriere mellem Vesterbro og city.

Henrik Dorn-Jensen (tidl. Rambølls ledergruppe) i Berlingske 2. december 2016

Bispeengbuen. Navnet klinger landligt og fredfyldt, men dækker over et af de mest støjbelastede områder i Danmark. 46.000 biler i døgnet kværner ind fra Hillerød motorvejen ad en sekssporet gade forbi rækker af boligblokke i Københavns Nordvestkvarter.

Teknologirådet 2. august 2001

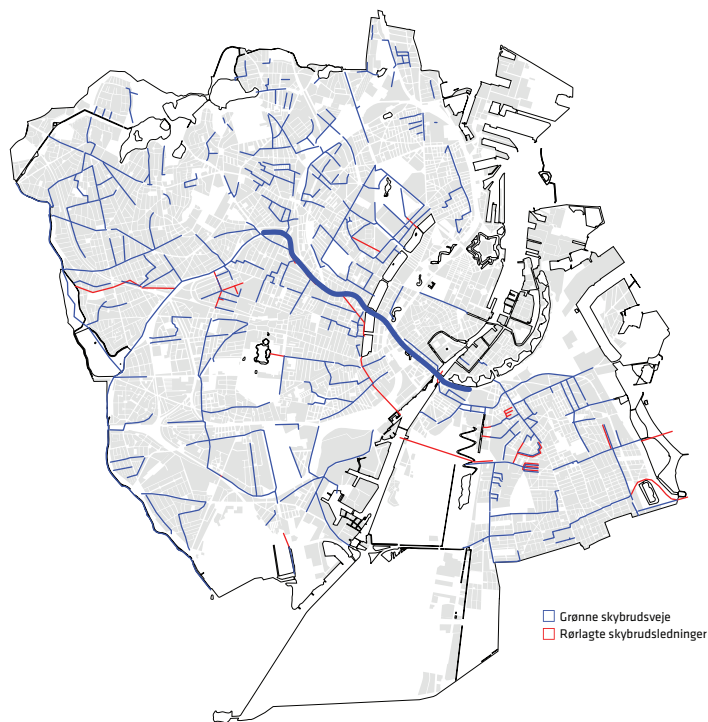
GRØNT

Hjertet vil blive en helt central grøn forbindelse i kendte og kommende grønne sammenhænge



BLÅT

I den kommende klimatilpasning kan hjertet indgå helt naturligt i kraft af terrænets bevægelse.



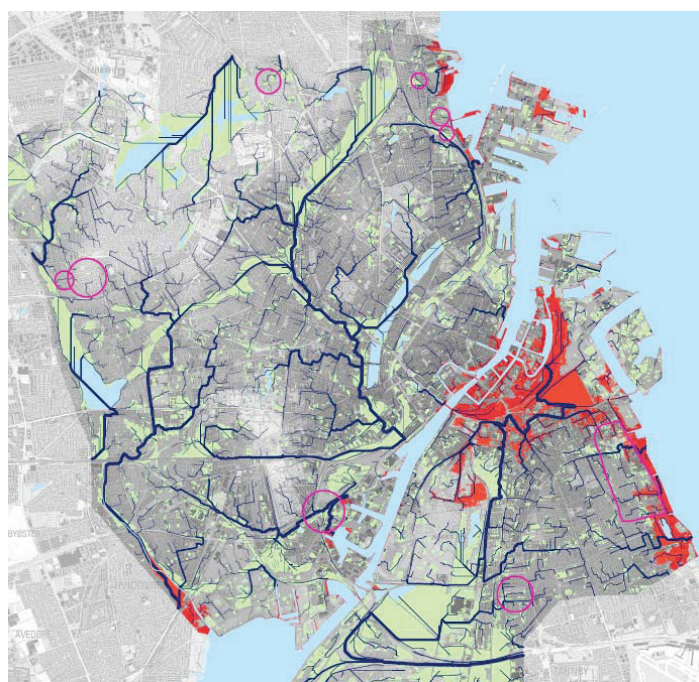
SORT

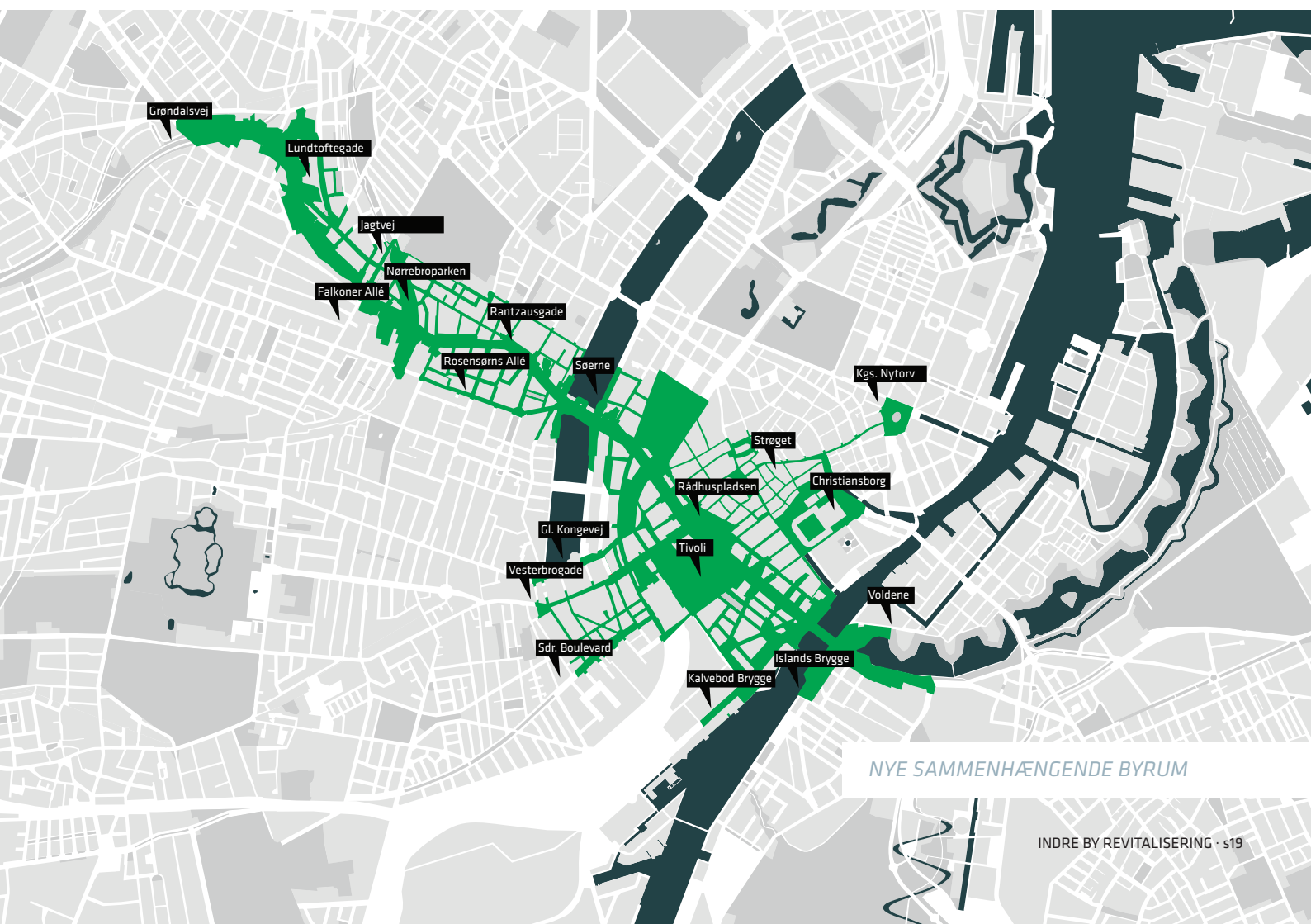
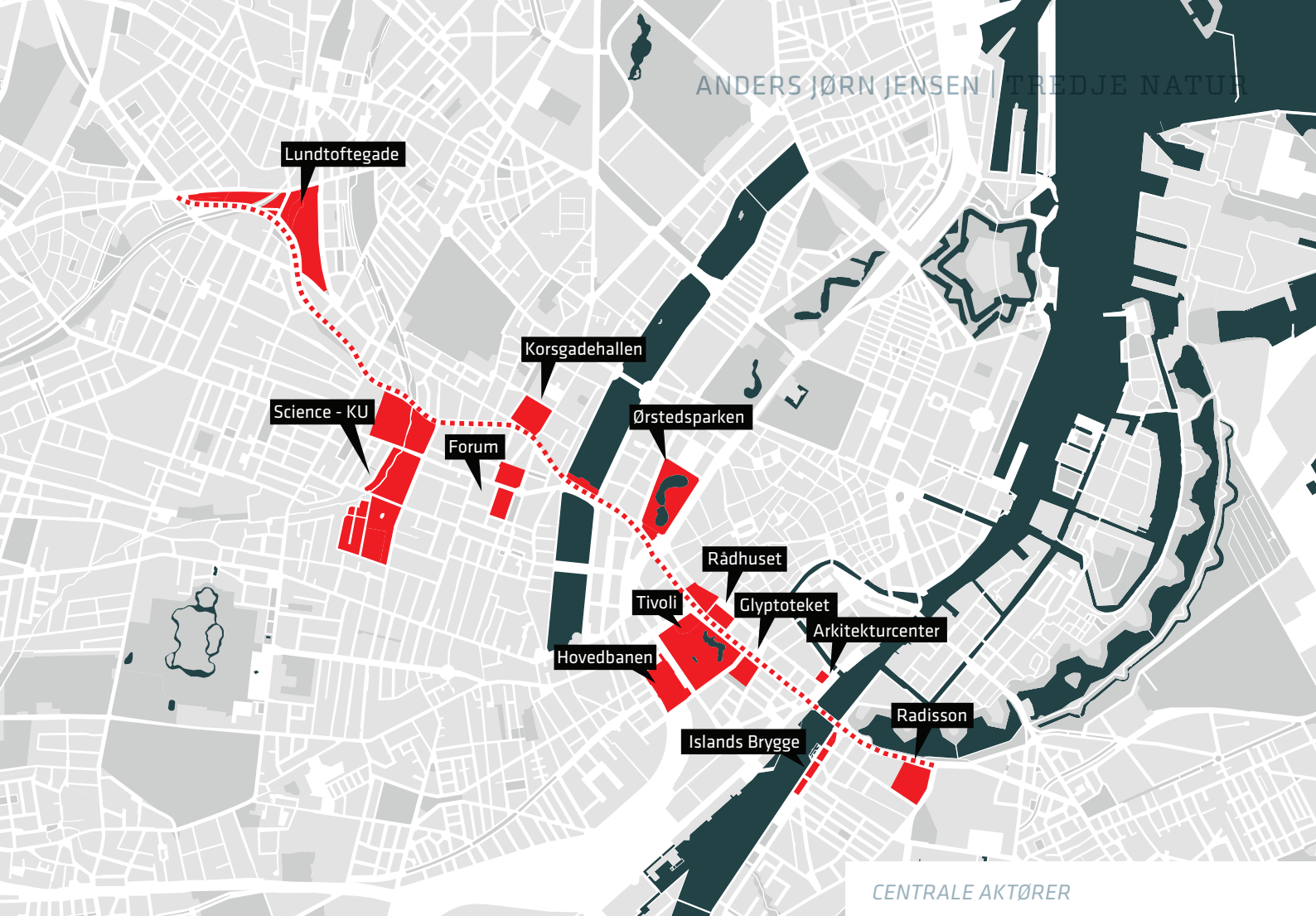
Området er uden sidestykke landets mest trafikalt udsatte område med dagligt over 50.000 køretøjer og over 25.000 på cykel/knallert.



NATURE STRIKES BACK

København 2050 ved havstigning og ekstremregn. (illustration COWI)





100 ÅRS UDVIKLING



Vestre Boulevard (i dag H. C. Andersens Boulevard) for 100 år siden



H. C. Andersens Boulevard i dag.

ANDRE BYER



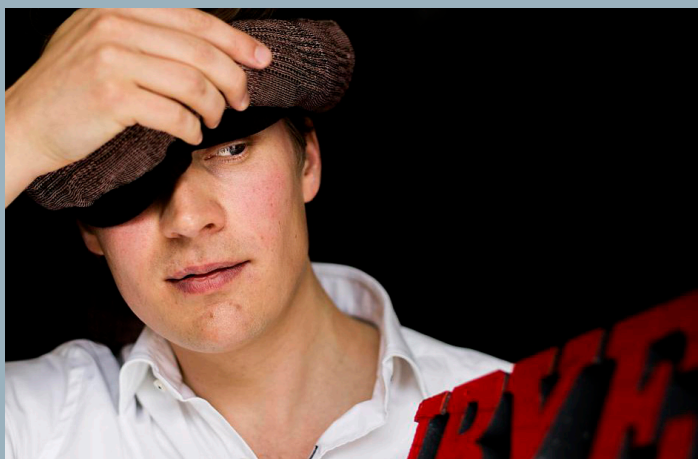
Boston Big Dig



Madrid Rio



ILDSJÆLENE



Anders ved modtagelsen af Ibynprisen for Årets vision 2013.



TREDJE NATUR sammen med Ida Auken til åbningen af Klimakvarter Skt. Kjelds.

ANDERS JØRN JENSEN

Anders er Centerleder i Miljøpunkt Nørrebro. Ildsjæl og idémand bag projektet om genåbningen af Ladegårdsåen. Visionen blev kåret som Årets Vision i 2013 af Politiken med 42% af stemmerne foran både forslag som fri hash og flere grønne cykelforbindelser.

ladegaardsaaen.dk

ag21.andersj@gmail.com
+45 2255 5303

TREDJE NATUR

Vi er en innovativ tegnestue der arbejder for byer, der er tilpasset det levende. Tegnestuen har erfaring fra Klimakvarteret Skt. Kjelds, Indre By Skybrudsplan og Grøn Klimatilpasning samt Fem våde drømme for Københavns Havn. Vi har særligt fokus på, hvordan byens enkelte komponenter kan indgå i både pragmatiske og oplevelsesrige kredsløb.

tredjenatur.dk

Flemming Rafn Thomsen
frt@tredjenatur.dk
+45 4093 4309



KØBENHAVNS HJERTE I DAG



