

## VESTRE RINGVEJ

Som følge af diskussioner bl.a. i Indre bys Lokaludvalg og i byudviklingsgruppen, så jeg på, hvilke "ringveje" København har. En ringveje er en kvartcirkel fra kysten nord for centrum til kysten syd for centrum. I praksis cirka fra Østerbrogade til et sted syd for udfartsvejen fra København. En ringvej er også en vej indenfor Ring 2.

Jeg fandt kun en ringvej ud af adskillige muligheder. Denne ringvej er Jagtvej-Falkoner Alle-Allegade, over Valby bakke og th. ned til Toftegårds Plads og så videre sydpå.

Jeg kunne se, at der engang havde været mange flere. De var:

1. Voldgaderne, men Vester Voldgade er ensrettet i forskellige retninger og Nørre Voldgade er i praksis spærret.
2. Farimagsgaderne, der starter fint ved Lille Triangel, men ender i en mur ved Hovedbanegården ud for perronerne ved Tietgensgade broen.
3. Søgaderne, der ender i en ensretning fra Kampmannsgade til Hotel Scandinavia og Gl. Kongevej, hvorfra det er yderst indviklet via Gasværksvej og Halmtorvet og Dybbølsbro at komme ned til udfartsvejen
4. 3-erens rute er spærret på den Sorte Firkant.
5. Så kommer Jagtvejs-ruten.
6. Fasanvejene er den næste, de kører fint fra Nørrebro Station og sydpå. Men fra denne station og nordpå er der ingenting, der ligner en ringvej.

Så hvad der følger her er, hvordan der for overskuelige midler kan etableres to komplette ringveje, der kan føre trafik uden om den Indre by og aflaste Kongens Nytorv for en del gennemkørende trafik. Disse ringveje er Søgaderuten og Fasanvejruen.

Der er ingen økonomi beregnet noget sted. Når omkostningerne ved mit forslag skal beregnes, vil indtægterne skulle medtages, idet der skabes lidt areal og jeg er fortal for at betale for at køre på gaderne i byen. Der vil opstå ny og værdifuldt areal. I lokaludvalget er der en vis bilfjendskhed, jeg ser dog biler som de mennesker der inden i disse vil ind til byen i et ærinde. Hver bil præsenterer en indtægt for byen. Ærindet er vigtigt, og byen vil få et overskud for hver ekstra bil. De nedenstående forslag fjerner støj og forurening, og der kommer mere plads til flere biler. Der vil altså komme penge ind til byen, uanset om det er med diesel eller med el-biler. Biler har fjender, mit synspunkt er, at de fylder og forurener, disse forslag vil fjerne begge dele, hvor magisk det end lyder.

Hermed slutter indledningen og jeg går videre til selve mine forslag.

I store træk kan de to ruter skabes på disse to måder:

## SØGADERUTEN:

Søgaderne er i dag tospors fra Lille Triangel til Kampmanskade, men på strækningen fra Fredensbro til H.C.Andersens Boulevard (HCA) er der reelt tale om en bred vej, hvor man uden at tage en cm fra cykelstierne kan ombygge den til tre spor. Altså, der kan køre 50% flere biler stort set gratis for kommunen.

Så mit forslag til Søgaderuten er først, at der laves tre spor langs søerne, og at dette gøres helt ned til Kampmannsgade, hvor der drejes skarpt hen mod Shellhuset og broen over til Palads.

Derhøve overdækker jeg rask væk begge jernbanegrave. Det store højhusprojekt ligger stille, og de folkelige protester er store. Istedet anlægger jeg en stor rundkørsel, hvorfra en ny vej fører diagonalt over den tildækkede grav og tilslutter sig til det eksisterende gadenet. Så er der lidt tekniske hindringer for en glat trafik ad Bernstoffsgade, og der er Tivoli og Nimbs indgange, men der er plads nok til en lige vej ned til Kalvebod Brygge.

Modsatte retning, for trafik fra havnen/byen og nordpå, har jeg også overvejet. Det mest oplagte er at lade Farimagsgaderne fungere som de to nordgående spor. Der er også plads i disse gader til tre spor hele vejen fra den nye rundkørsel og til Sølvtorvet. Så Søgaderuten vil altså ligge på to gader, Søgaderne i sydlig retning og Farimagsgaderne i nordlig retning

Igen foreslår jeg for fleksibilitetens skyld, at der kommer et spor modsat de to nord/sydgående spor. I alt er der så på hhv Søgaderne og Farimagsgaderne seks spor i mit forslag mod fire i dag. Det er klart, at to spor i samme retning giver et langt bedre flow, end hvor der kun er et, fordi det mindste stop i dag på de mange et-sporede veje kan mærkes langt væk. Er der to spor, vil trafikken kunne komme videre. Det giver lavere forurening, stop-go kørsel er rigtig slemt, hvad de mange målinger på Søgaderne også viser.

Ved Sølvgade foreslår jeg, at Sølvgades ensretning ophæves. To spor i hver retning genindføres efter at Webersgade nu i 30 år har haft en 'midlertidig' løsning. For at muliggøre disse fire spor skal busser og cykler fortsat køre nordpå i Webersgade. Cykler ind mod byen kan enten føres ad nabogaden, Rørholmmsgade eller på cykelstien i Sølvgade.

Jeg lader busserne ind mod byen dele vejbanerne med bilerne i Sølvgade, og busserne nordpå kører i Webersgade. Begrundelsen er bl.a., at trafikken nordpå vil blive større end trafikken ind ad Sølvgade, fordi en stor del føres ad Søgaderuten.

Nu kommer jeg så til det andet dyre punkt i mit forslag. Det første var overdækningen af jernbanegravene.

Jeg foreslår nemlig, at HCA føres under den nye rute, både under Søgaderne og under Farimagsgaderne i to nye viadukter. Vejkrydsende bliver med op og nedkørsler på begge sider af den tværgående bro, hvorpå min ringvej føres. Trafikken på HCA slipper på denne måde for to forsinkende kryds, og uanset trafikmængden på min nye rute, så vil HCA nok beholde sin position som den mest befærdede vej i Danmark. Lad bare bilerne få det lidt nemmere der, så sparer vi også lidt forurening derfra, endnu et plus til forslaget.

## FASAN-RUTEN.

Det er et farligt navn. Som barn ringede de frække i klassen til den telefoncentral, der hed FASAN, og når damen så sagde 'fasan', råbte de: "Det vil jeg gerne have til middag". og smækkede på. Det var sjovt - dengang! Hvem spiser fasaner i dag?

Nå, til ruten:

Nørre Fasanvej kommer sydfra og slutter på ydersiden af Nørrebro Station, hvor et pragtfuldt smalt hus passer så glimrende arkitektonisk sammen med den flotte funkisstation. Men så flyder vejen ud i sandet. Der er en lang vej, Lygten, der slutter ved Tagensvej. Derfra kan man køre ud af byen til Ring 2, eller indad, hvor der er en vej fra Tagensvej til Hans Knudsens Plads.

Gra Hans Knudsens Plads er der også indviklede veje at køre på ned til Østerbrogade.

Så mit forslag er at lave en ny vej fra Nørrebro-centeret ned under jernbanen i en skæv vinkel og så videre ned til viadukten ved Lersø Park Alle, hvor der ligger en tankstation, der passende kan lade livet allerede nu, når vi alligevel snart skal køre på el allesammen.

Der skal anlægges en viadukt, skæres lidt parkanlæg og så ellers en vej ovenpå et ubenyttet og antageligt forurenede jernbaneareal og så lige ud til Hans Knudsens Plads.

Derfra skal der i virkeligheden blot ske nogle små omlægnings af kryds for, at man kan komme lige igennem dette kvarter og ned til Østerbrogade ved Svanemøllens Station. Dette indviklede kvarter kan åbnes på den måde.

Derfra kan der nemt køres helt ned til den nye havnerute og med tiden til den nye havnetunnel, den Østre Ringvej.

Jeg håber disse ord er tydelige for alle med et vist kendskab til byen. Her kort over forskellige dele af mine forslag.

I de følgende kommer enlang række oversigtstegninger.



Fig. 1 Rutelængde i helikopterperspektiv Østre og Vestre Ringvej.

Det er oplagt, at den blå Vestre Ringvej er hurtigere og kortere, og at Havnetunnelen vinder i tid på det lange stræk helt ud af byen.

I øvrigt vil Havnetunnelen ikke komme til at ligge der, hvor den er tegnet. Når den nye ø, Lynetteholmen, er anlagt, vil såvel havnetunnel som metro blive ført derud og blive en anelse længere og nok ligge delvis over jorden. Men den tid, den glæde.

Den lille streg øverst viser Fasanruten, og den mørkegrønne viser ruten igennem byen med H.C.Andersens Boulevard



fig 2. Overdækningen af banegravene og viadukterne på HCA

Dette kort viser de vigtigste nye investeringer, der virkelig vil få trafikken flyttet fra andre steder og til at glide ned til havnen ved Kalvebod Brygge/Hotel Marriott.

Der er tegnet farvede pile, der viser vejbaner i fremtiden på den centrale del af forslagene. Disse er grønne den ene vej mod syd og lilla mod nord den anden vej. Dette er tydeligst ved søerne og parken.

På tegningen er der tegnet nye parker med grønt ved Palads og ovenpå den nordlige banegrav.

Overdækningen nord for Vesterport Station er vist gråt og fint skraveret.

I øvrigt er den vigtigste økonomi i forslaget den ekstra økonomi, der kommer ved at flere biler vil være i stand til hurtigere at nå deres mål.

Viadukterne på HCA er også vist.

Viadukterne vil føre HCA op og ned, som viadukter jo gør. Disse ture vil dog ikke blive stejlere end f.eks. i Bruxelles på cirkelvejene ved Berlaymont bygningen, men de umuliggør også hurtig trafik.

Dette understreger også et centralt element, der ikke er nævnt tydeligt før. Mine tanker og forslag er om *bygader*, selvom jeg hele tiden skriver *ring-veje*. En *bygade* er en gade med 50 km kørsel. Det er ikke en *lande-vej* med 80 km, eller en *motor-vej* med 110 km. Den hurtigere hastighed på de nye gader skyldes større fremkommelighed. Biler vil kunne komme frem, og hastigheden vil ligge på 30-40 km i gennemsnit. Idag er den omkring de 10-15 km. Den større fremkommelighed og jævner fart vil sænke såvel støj som forurening.

I Webersgade som eksempel er der idag larm i ryk hver gang, der er grønt på Sølvtorvet. Så speeder bilerne op og og racer forgæves ned til Søen, hvor de så skal bremse og vente. Dette er ca hver femte minut, hver gang, hver dag, altid.



fig 3. Perspektivfoto af den ene banegrav.

Dette viser altså den grav, hvor der vil blive ført en vej henover fra den hvide rundkørsel til den røde korte streg.



fig. 4 Sølvgades fremtid.

Ideen er, at benytte anledningen til at fredeliggøre Webersgade. I virkeligheden har vejføringen der aldrig fungeret. For eksempel er der netop denne nævnte acceleration en årsag i det skarpe drej der er fra Sølvtorvet og ned ad Webersgade. Når vejføringen ændres til at være ligeud, vil der ikke accelereres på samme måde. Der er jo heller ikke noget til hinder for, at der hist og her, og netop her, puttes nogle moderne smarte IT skiltninger ind med smarte anvisninger på fornuftig kørsel.

På tegningen har jeg flyttet cyklingen ned ad Rørholmegade, fordi cyklerne der kan krydse Søgaden ligeud sammen med bilernes krydsning til Sølvgade. Det gælder jo også om at gøre cykling så glat som muligt

Alternativt kører cyklerne på den eksisterende cykelsti som tidligere nævnt.

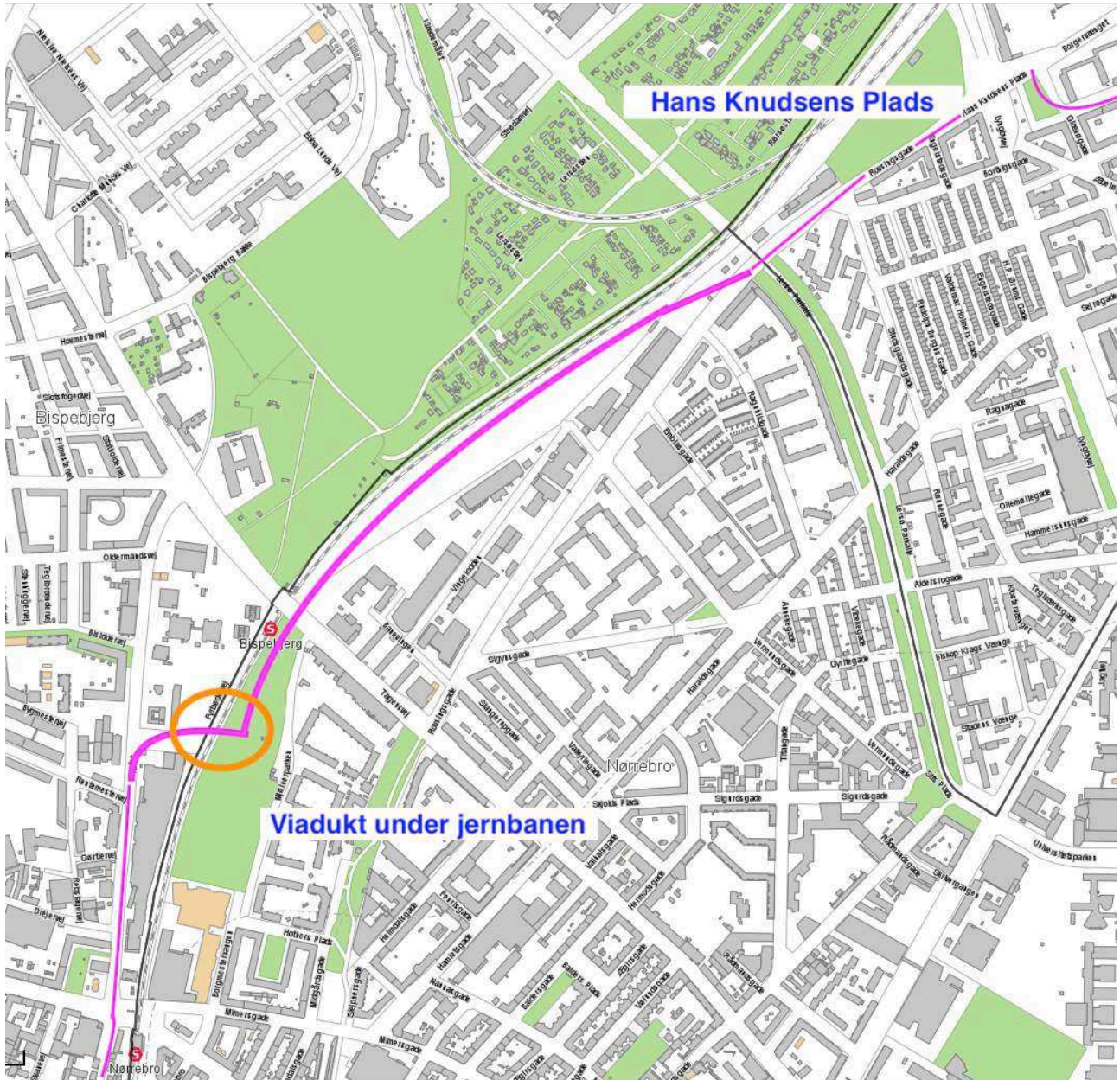


fig. 5. Fasanrutens første nye spor.

Nu skifter jeg fra Søgaderuten til Fasanruten. Her er fra neden til venstre med tynd lilla streg vist eksisterende veje på ruten. Den tykkere lilla streg viser linieføringen under jernbanen og svinget mod nord. Derpå det lange stykke på jernbaneterrænet. Det er tanken og håbet, at vejen kan lægges under den eksisterende bro.

Ja, der ryger lidt af parken, men måske kan tabet af grønt der erstattes af, at det ubenyttede jernbaneterræn (hvidt på tegning ved siden af den lilla streg) kan omdannes til længe ventede og stærkt savnede forbøddbaner.





fig. 6. Fra Hans Knudsens Plads til Svanemøllen.

Først fra Hans Knudsens Plads er der kun en mulig vej, nemlig Vognmandsmarken. Fra den røde cirkel er der to mulige vejføringer, min favorit er den nordlige, den øverste på tegningen. Den fører trafikken direkte ned til Svanemøllen S-Station. Jeg kan lide at man med en ny bro kan føre trafikken lige ned til den nye havnetunnels udmundning på havnevejen, hvor der senere jo kommer en havnetunnel.

Alternativet er, at der køres ned ad Kildevældsgade, hvor der allerede er et vekryds ved Østerbrogade, her kan der spares lidt på anlægsudgifterne og havnetunnelen er der jo ikke endnu.

Hovedsagen er, at en lille omlægning af gaderne kan skabe en gade med et nemt flow. Ændringen her er af samme nemme karakter som at lave tre spor på Søgaderne.

Et nemt flow og en ny stikvej til Lyngbyvejen er allerede nu tiltrængt. Trafik fra Østerbrogade til Lyngbyvejen er stor, og der er for få muligheder for at komme ud af byen. Man kunne spørge, hvorfor det ikke skulle være nemmere at komme ud, end det er nu? Reelt skal gadenettet være netop et "net", dvs at man skal kunne køre på tværs en masse steder. Fra Jagtvejen og helt ud til Tuborvej er der ingen nemme veje ud til Lyngbyvejen. Fra Østerport station til Tuborgvej er der ialt to stikveje, Øster Alle og Jagtvej, til Lyngbyvejen. Det er for lidt, og det kan dette forslag råde bod på, og omkostningen er en omlægning af Hans Knudsens Plads og af fem-gadekrydset med den røde cirkel på tegningen.

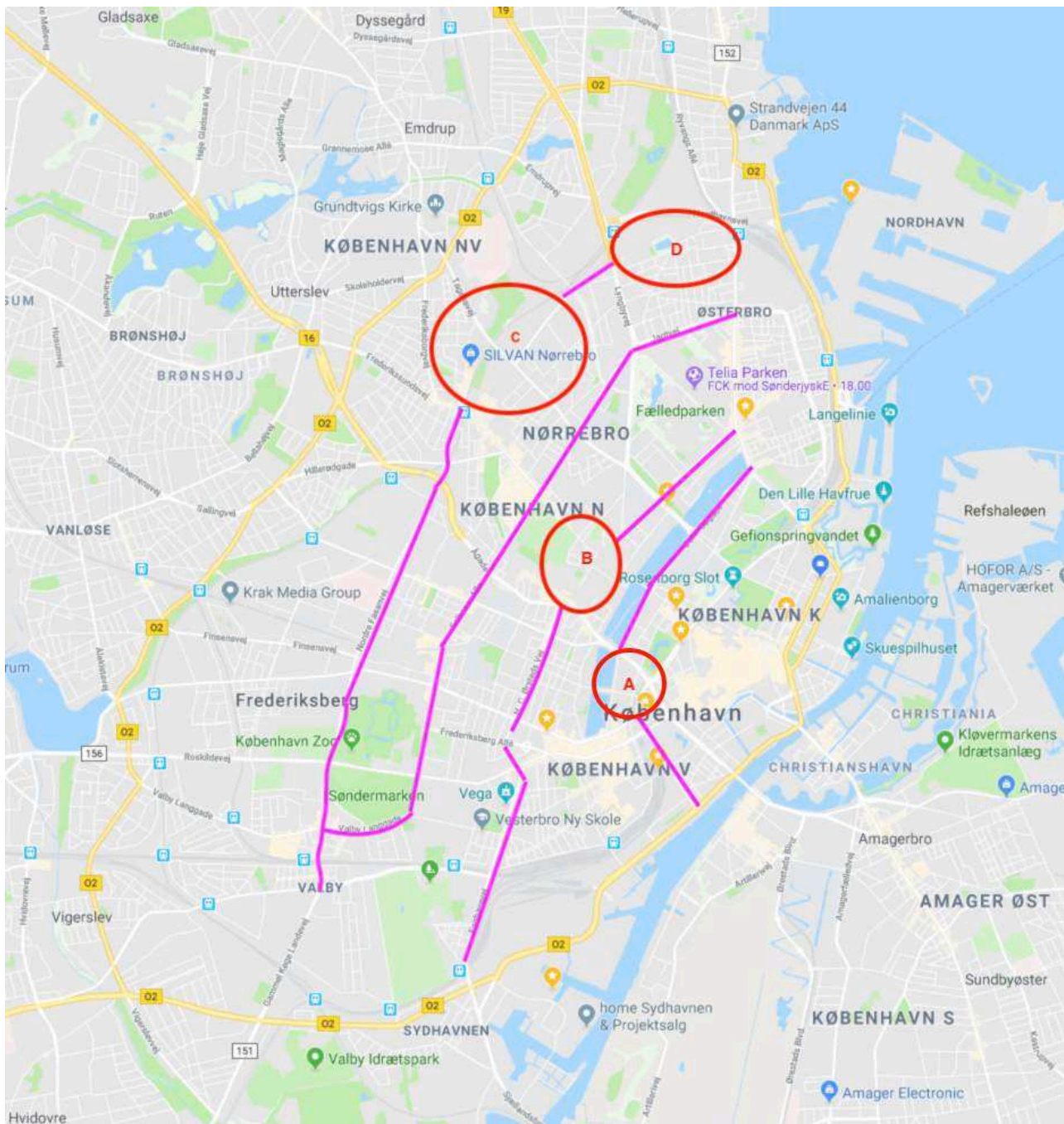


fig. 7. Afbrudte ringveje i København

Her er så de vigtigste "huller" i ringvejen i København.

Hullet A afhjælpes med overdækningen af banegravene og viadukter under HCA mm.

Hullet B opgiver jeg at gøre noget ved.

Hullet C er afhjulpet med forslaget mellem Nørre Fasanvej/Lygten og ned til HKA.

Hullet D er afhjulpet med forslaget mellem HKA og Svanemellen S-station

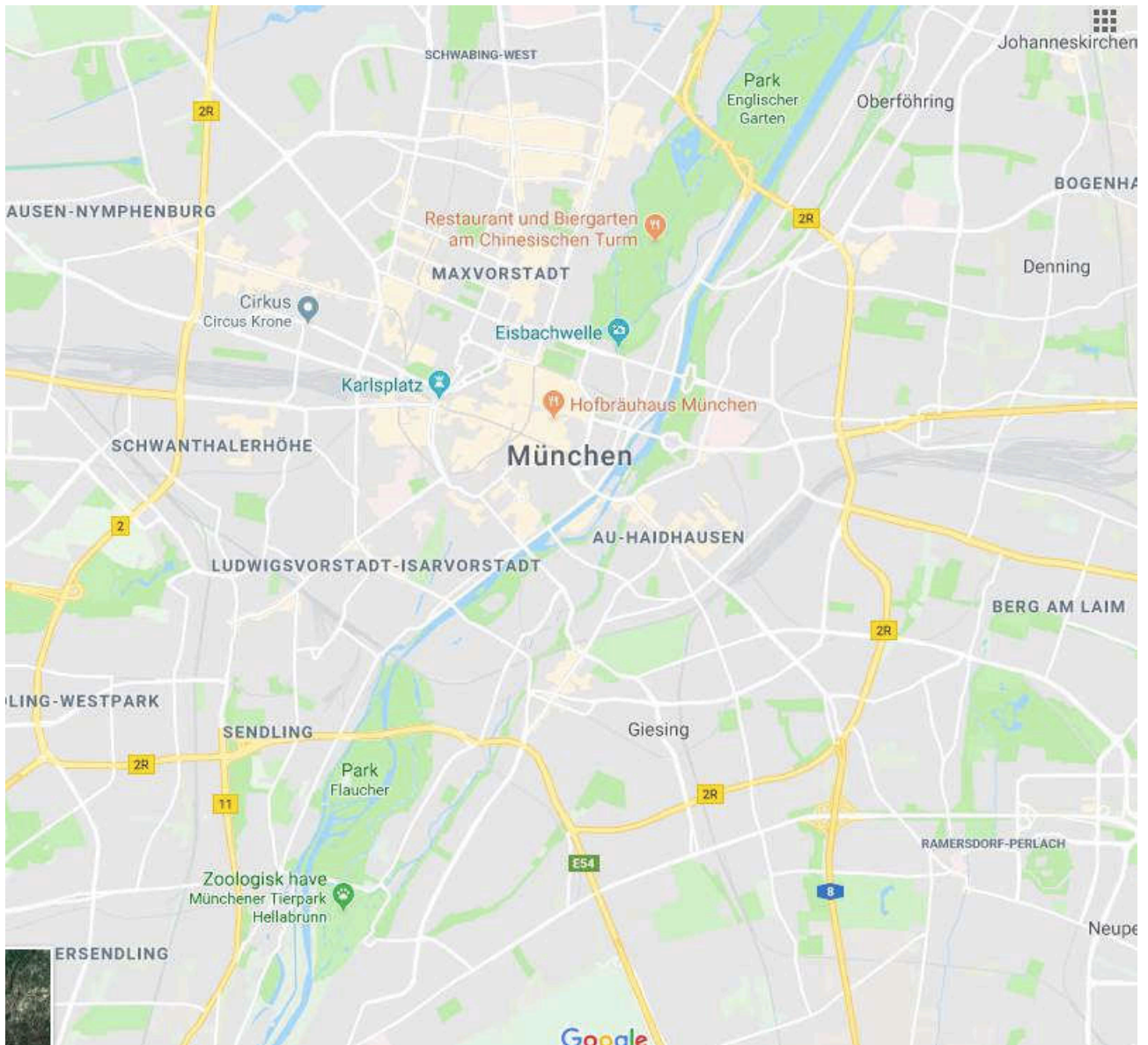


fig 8 München

Her er lidt internationalt vindpust. Dansk trafikpolitik kan man groft sagt sige er den tyske, kopieret 10 år efter.

Kortet her viser blot, at der er ringvej på ringvej i München, en by der jo kan sammenlignes i størrelse med København, bortset fra, at der er under 10 styks 5-bevillinger i denne - i en sammenligning med København - på mange måder lidt søvnige provinsby. Men altså med mange ringveje.



fig 9. Alternativet til en havnetunnel.

Dette er i virkeligheden en hel anden ide, der ikke rigtig har noget at gøre med Vestre Ringvej-forslaget.

Det rygtes, at årsagen til placeringen af havnetunnelen under Amager og ikke under havnen er, at så skal staten betale. Kan det ændres, kan den flyttes retur til havnen.

Den midterste gule streg viser en tunnel, der følger havneløbet.

På denne streg har jeg tegnet tre lilla buer.

Disse buer er ekstra tunneler, der udnyttes som P-Anlæg. Fra forskellige steder kan man fra havnetunnelen køre ind under byen dybt ned, og med grønne lys osv kan man finde en p-plads tæt ved, hvor man har et ærinde inde i byen.

Jorden fra alle disse tunneler skal bruges fornuftigt, og den kunne passende føres op i den nordlige ende, hvor der nu skal anlægges en ny ø,, Lynetteholmen

### Afstand fra O2 til udletning på Amager

Ad Vestre Ringgade: 12,37 km

Ad Østre Ringvej: 14,17 km

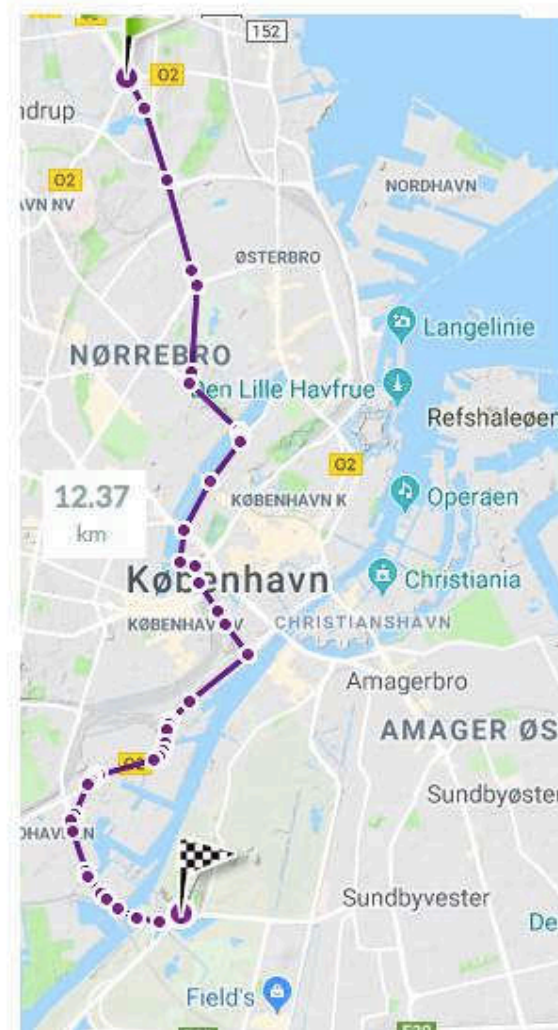
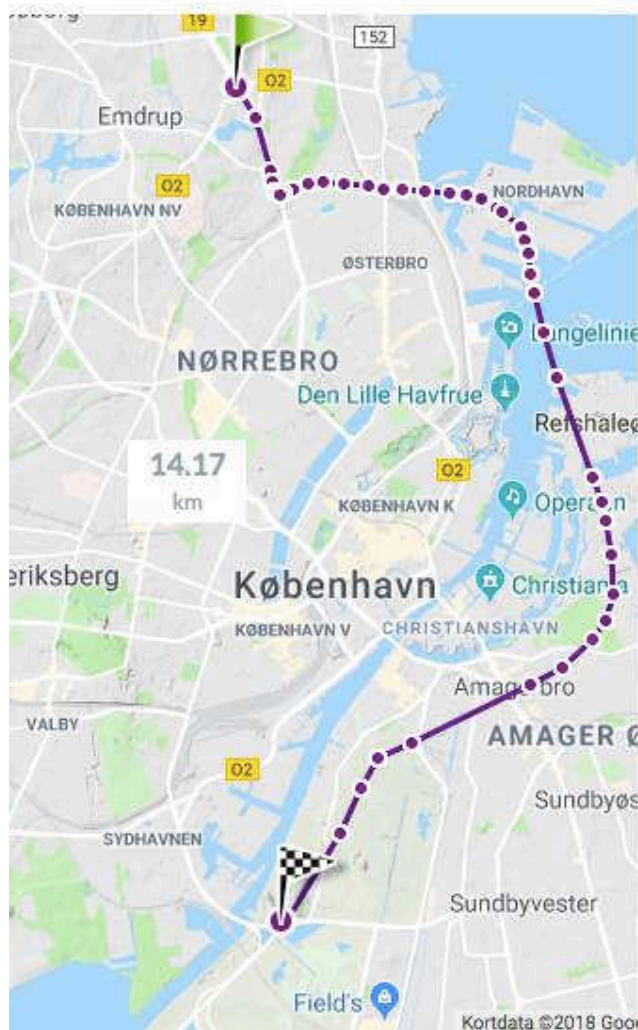


fig. 9. Sammenligning 1, fra Ring 2 til udletningen på Amager.

Der spares 1,8 km

## Afstand fra O2 til Christiansborg

Ad Vestre Ringgade: 7,47 km

Ad Østre Ringvej: 12,29 km



fig. 10 Sammenligning 2.

Der spares næsten 5 kms kørsel for en topembedsmand, der skal til sin p-plads ved Christiansborg.

Og med disse ord slutter her min fremlæggelse af nogle ideer til at øge fremkommeligheden for biler og hvad deraf følger i København ved stort set kun en omlægning af eksisterende vejanlæg samt visse investeringer i overdækninger og viadukter

Niels Kongshaug,  
4 og 5 oktober 2018