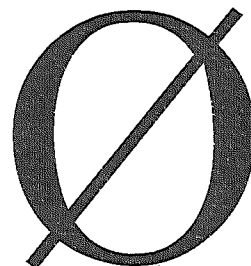


RINGSTI I KØBENHAVNS FÆSTNINGSPARK – MUSEUMSPARK

- Sti i det grønne: Grøn streg
 Gangbro: Rød streg
 Fortov: Blå streg
 Havnebus: gulbrun streg
 Tunnel: sort streg



CPH's Ø bevaret som promenade, ringsstien og stregen Kbh. Hovedbanen til Langelinie.

Københavns Fæstningspark – Museumspark **Forbind parkerne med Gangbroer** **Til én befæstet bilfri PARK-RING.**

Frederik den 3s voldanlæg samlet med Christian den 4's **Nørrevold og Vestervold der genopstår som svævende Rambla.**

I Fæstningen sikkerhed vil mennesker så kunne gå en rundtur på ca. 10 km i grønne omgivelser, udenfor og ovenfor bilernes rækkevidde.

At man er i sikkerhed hele vejen rundt, må være en selvfølgelighed for en fæstningspark. Princippet må være gennemført hvis ideen skal have appel, vække begejstring og fra at være en utopi, et luftkastel, blive en REALITET !

Som Babylons Hængende Haver var et af oldtidens underværker, kan Københavns Hængende Stier blive et af nutidens vidundere.
”Lad os være store i slaget”, som Dronningen sagde ved åbningen af Kulturbyåret.

Bilerne har fået et motorvejsnet, fri for gående mennesker.
Giv nu mennesker, i barnevogn, på egne ben og i kørestol, deres egen ringsti, hvor man ikke skal stoppe op for biler.
Byggelegepladsen og Gågaden fødtes i København. København kan endnu engang blive foregangsby med *Kørestolenes Ringvej*.

Da jeg var 7 år, flyttede vores familie til Rørholmegade ved Sølvtorvet. I min barndom – jeg var 14 år da den tyske besættelse sluttede i 1945 - gik, løb og cyklede vi unger rundt ad byens stort set bilfri gader til parker, skove, stranden og havnen og besøgte alle museerne. Vore forældre kunne trygt lade os farte rundt, for bilerne havde endnu ikke frataget børnenes deres bevægelsesfrihed og de legepladser, som gaderne var.

På min barndoms gade kunne vi spille bold, løbe ettagfat, lege med vindhjul og kaste faldskærme ned fra vinduer. **I dag** kan børn ikke lege i Rørholmegade, for der er skråparkering i den ene side og kantstensparkering i den anden side i den ensrettede gade – altså ingen boldspil osv !
Bilerne har okkuperet gaderne, men parkerne, brudstykkerne af den gamle fæstningsvold, giver stadig mennesker trygge fristeder.

19.02.1996 præsenterede daværende kulturminister Jytte Hilden **Fæstningspark-Museumspark**. Ideen om at forbinde parkerne så fæstningsringen kan fornemmes. Den vision at kunne bevæge sig fra park til park, trygt over de stærkt trafikerede gader som har brudt sig vej igennem fæstningsvolden.

Kernen af middelalderbyen har gående mennesker generobret, Strøget og de andre gågader. Nu gælder det **Den Grønne** Ring omkring Kongens(Frederik d.3.s) København.

Københavns Kommune, Stadsingeniørens Direktorat, Parkafdeling har i det fine hæfte, hvor ideen præsenteres, vist nogle løsninger: Sølvgade kan krydses under i en dal. Eksisterende tunneller under Oslo Plads forbedres.

Tunneller kan ingen mennesker lide at gå ned i- så de må afskrives som løsninger. Da de ikke er attraktive, stemmer de dårlig overens med en gåtur der skal være rekreativ. I øvrigt er luften i tunnellerne nedsunken bilos. Med alle de rør og ledninger som ligger under gaderne vil tunneller nok også være dyre.

Alle af træer foreslås som forbindelse mellem Botanisk Have og Ørstedsparken. Ligeledes foreslås Ørstedsparken - Christianshavns Vold forbindelsen som en alle af træer på H.C. Andersens Boulevard.

Alleerne vil visuelt give et parkmæssigt forløb mellem parkerne, **men** fysisk vil det ikke løse problemet for gående mennesker, med at komme fra park til park på de stærkt trafikerede gader.

Broer. Fremfor at dykke ned under gaden og den voldsomme trafik, giver det en hel anden følelse at gå oppe på en bro, hævet over den farlige trafikstrøm og at kunne se ned på bilerne og vidt omkring. At kunne se langt kan vi godt lide – vi maser op på bakketoppe og op i tårne, for at få en vid udsigt. Søerne er værdifulde for København, bl.a. fordi øjet der kan få lov at række langt.

Fæstningsparkringens *ringsti* skal være tryk hele vejen rundt, så man kan rette sin opmærksomhed mod det skønne, det man har lyst til at sanse, frem for at være tvunget til at rette sin opmærksomhed mod det man frygter: Den farlige trafik.

Det vil være en væsentlig kvalitet, en frihed ikke mindst for børnene. De små kan tulle rundt i større afstand fra de voksne og de større børn kan, når de er bragt indenfor i den befæstede park-ring, farte vidt omkring. Børn på Østerbro kan ledsages til Østre Anlæg og så selv gå til Glyptoteket. Børn på Vesterbro kan ledsages til Tivoli og selv gå til Hirschsprungs Museum.

Altså, når bilerne har okkuperet gaderne med køen og parkering, når vi ikke kan gå trygt på jorden, må vi gå i luften, hæve os op over bilerne, gå på gangbroerne over bilernes malmstrøm.

Gangbroer over gader bliver ikke brugt ret meget, motion i hverdagslivet er ikke in.

Motion er adskilt fra det almindelige liv. Motion er noget der foregår på forcromede maskiner i dyre institutter hvortil man kører i bil.

Hvis man vil have mennesker i almindelighed til at krydse en gade på en gangbro, tror jeg man skal lade kørestolsmennesker være toneangivende, forsyne gangbroen med svagt stigende ramper som man uden stort besvær kan slentre op ad. På Københavns Fæstningsparkringsti skal man, når man går i luften fra den ene park, kunne blive oppe til man skal ned i den næste park.

Broer: Tekniske krav.

Geografi: Hvor kan der findes plads til dem?

Æstetik: Kan broerne placeres uden at genere smukke bygninger og bypartier ?

Målgrupper: Hvem får glæde og gavn af broerne ?

Økonomi: Hvad vil det koste ?

Broer: Hvor højt oppe skal de være? 4,5 meter.

Frihøjden under en bro over en motorvej skal være 4,5 meter, så det må kunne klare den almindelige trafik. Hvor høje ualmindelige transporter kan være ved jeg ikke, men det må være nok, at man et sted kan komme under ringstien ind i den indre by med højt læs. Det rigtige sted for den ekstra høje gangbro tror jeg vil være ved Jarmers Plads, henover H. C. Andersens Boulevard som kommer fra motorvejsnettet.

For at kørestole skal kunne komme op, bør stigningen højst være $1:20 = 5\%$ (max. $1:16$).

For at komme op i 4,5 meters højde bliver rampen 90 meter + hvilesteder for hver 10 meter, altså 8 stk a' 1,8 meter, i alt 104,4 meter.

Hvert hvilested skal forsynes med 3 spærrebomme med gitter, for at bremse skateboards og rulleskøjter.

Geografi. Se også kort og fotoserie på CD-R, power point, fotos.

Fotoserien starter ved *Ved Langebro* ind i Kalvebod Bastion.

Gå ind i Østre Anlæg frem til Sølvgade. Parkafdelingens forslag om en dal under Sølvgade som så føres over på en bro. Med en dal vil det blive muligt at reetablere nye og bedre kælkebakker til erstatning for kælkebakken Kunstmuseets udvidelse har ødelagt.

Indgang til *Botanisk Have* mellem Geologisk Museum og det der var Polyteknisk Lærestalt. Der var indgangen også i min barndom.

Igennem **Botanisk Have** hen til hjørnet af Gothersgade og Nørrevoldgade.

Når *Botanisk Have* er lukket kan man gå i Hundeanlægget langs Sølvgade og op på den svævende Rambla over midten af Øster Voldgade..

Overfor Linne'sgade ligger inde i Botanisk Have en bunker fra 2. verdenskrig. Her kunne afgitteret fra Botanisk Have opføres en tårnrampe op til broen henover Gothersgade til Ramblaen.

Sidebro hen ad *Frederiksborggade*, henover metrostationen, henover Nørreport Station og Nørrevolds bilbaner. Rampe ned i Middelalderbyen ad *Frederiksborggade* landende på Kultorget. Fra Metroen og S-togsstationen elevatorer/rulletrapper op til Gangbroen.

Lige rampe ned på *Israels Legeplads*. Torvehallerne. Gå på pladsen hen til Ørstedsparken

Stier i *Ørstedsparken* frem til hjørnet Nørre Farimagsgade - H. C. Andersens Boulevard.

Lige Rampe starter herfra og går inde i parken langs med Kreditforeningsbygningen. Vil være oppe i højden ved Nørrevold bro over til Rambla/C4's vold.

Ramblaen drejer over til parkeringen, går hen til H. C. Andersens Boulevard som den drejer henad, Henover parkering og Busterminal og videre til Langebro. Beskrevet i : Nørreport og Rådhuspladsen –genrejs Christian den 4's volde.

Gå på *Langebro* på fortovet.

Bro over gaden *Ved Langebro* til Kalvebod Bastion.

Gå i *Christianshavns Volds Park* hen til Torvegade.

Bro over *Torvegade*, som foreslået af Parkafdelingen.

Gå på *Torvegades* fortov til Christmas Møllers Plads.

Gå ind på *den grønne sti på ydersiden af voldgraven 6. Redan til bro efter 2. Redan.*

Bro over *Voldgraven* til *Fredriks Bastion*.

Gå på *Refshalevej, Nyholm til Nyholm bro*

Havnebus over til Toldboden.

1. **Gangsti** forbi Gefionspringvandet og den Engelske Kirke, gennem Churchillparken og Sjællands Ravelin over Hovedbro og gennem Kongeport ind på *Kastellet*.
Gangsti op ad Grevens Bastion reguleres så kørestole kan komme op.
Gangsti ned fra Prinsessens Bastion til Norges Port ligedan.

4

2. **Gangsti** forbi *Den Lille Havfrue* og ind i *Lystbådehavnen*.
Gangtunnel fra Lystbådehavnen ind under vejen til Voldgraven.
Gangsti langs Voldgraven hen til Norges Port.

Gangsti på *ydersiden af voldgraven* op til hjørnet med monumentet, ved Grønningen.
Den må kunne reguleres kørestolsvenligt.

Bro over *Grønningen* til Nyboder.

Gangbro hen over *anlægget langs Øster Voldgade*.

Rampe ned ved *P-pladsen ned til Nyboders stille gader*.

Bro tværs over *Øster Voldgade* og *boldbanen* mellem Nyboder Skole og Den Fries udstillingsbygning.

Lige Rampe ned på *sti mellem Den Frie og Hotel Østerport*.

Gå på fortov på *Oslo Plads* hen til Østre Anlæg.

Gå ind i *Østre Anlæg* frem til Sølvgade..

Ringen er sluttet.

Fæstningspark-ringstien har 2 forbindelser ind i Middelalderbyen: Over Rådhuspladsen til Strøget og over Nørreport til Kulturvet.

Fæstningspark-ringstien har kontakt med Hovedbanegården og med Langelinie.

Mennesker der kommer til byen med tog, fly eller skib, er gående mennesker.

Byens gæster vil kunne komme rundt til de fleste museer, rundt i de forskellige parker, til den indre by og til Langelinie/havnen, uden at skulle ned i trafikstrømmen.

Det vil blive en lettelse, ikke mindst for lærere og pædagoger på tur med ikke-byvante børn.

Æstetik.

Gangbroer tværs over gaderne, hvordan vil det se ud ?

Når bilerne har brug for det, rejser der broer hen over gaderne med blå skilte med pile, tal og bogstaver. Broerne tværs over gaderne med mennesker på er vel ikke mere uæstetiske.

I øvrigt vil man ofte kunne opleve det som om menneskene går på tagbagagebærere på lastbilernes tage. Eller som om menneskene går oppe på en ås der er i bevægelse. Lastbiler og busser er som store klippestykker der hvirvles af sted i den *malmstrøm* som gaden er.

Synet må kunne skabes i en computer animation.

Udover store biler til at fylde i gadebilledet, er der tankstationer som rager op, og en skov af informationskilte og reklameskilte. Luftrummet over kørebanerne er aldeles ikke uberørt.

Nogle broer skal forsvinde mest muligt.

Andre broer skal måske gøres meget synlige i en funktion som **byporte** ind til Frederik den Tredjes København.

Da broerne kun skal bære mennesker på egne ben og de for det meste kun skal have korte spænd, kan arkitekter få lejlighed til at lave mere fantasifulde broer, til afveksling fra de igangværende store broer, hvor styrke er meget bestemmende for formen.

Gangbroer hen ad gader. Serieproducerede lette stålelementer (Kan måske blive en eksportvare). Fører hen over rækken af parkerede biler. Så slipper beboerne af husene at skulle se ned på dem. Forsynet med lodrette persienner så de gående kun kan se skråt frem i gaden og ikke ind ad vinduer. Der plantes alle'er af træer, som gangbroen går inde i. Mens vi venter på at træerne vokser op kan de beklædes med arkitektens trøst, humle, kaprifol eller mere egnede slyngplanter, således at der dannes en løvgang eller pergola.

Målgrupper.

Bløde værdier kan give hovedstaden vækst, skriver Mandag Morgen. Museumspark-Fæstningspark-Ringen er en sådan blød værdi, så *erhvervslivet* er en målgruppe.

Museumspark-Fæstningspark-Ringen må også tiltrække flere *turister*.

Museumspark-Fæstningspark-Ringen må også få *Københavns befolkning* til at gå flere og længere ture og komme rundt i parker og på havnen hvor de ellers aldrig ville nå hen.

Museerne ville måske også friste, især hvis der kom en byge.

Per Mikkelsen fra *Forskningsinstituttet for Human Ernæring* har skrevet (Politiken 25.2.96) om, at en lang spadseretur i slowmotion, helst over 45 minutter er den bedste motion.

Gåturen hele parken rundt, de 10 km vil tage 2 timer, men når man synes, man har gået nok, kan man jo tage en bus hjem. Det vil være oplagt at man næste gang tager bussen og starter hvor man slap og fortsætter videre rundt. Få opbygget en vane med at gå ture og det skulle Ringstien med dens mangeartede oplevelser og fredelige stier fremme.

Alle de gåture vil blive en gave til *folkesundheden* og til Sundhedsstyrelsen, som så kan regne ud hvor meget samfundet sparer.

Det vil spare byen for mange korte bilture, mange koldstarter og dermed *nedsatte forureningen* og give færre trafikulykker.

Bygningen af gangbroer og ramper vil give *arbejde*. Med København som showroom vil vi måske også kunne få en *eksport* af bro- og rampeelementer.

Danske *kørestolsfabrikanter* vil få en fantastisk PR.

Børnene vil få større bevægelsesfrihed.

Økonomi.

Denne utopi, dette stykke kultur vil ikke blive en udgift, men tværtimod en investering, som vil tjene sig hjem mange gange.

Hvad vil gangbroer med ramper for kørestole koste?

Vejdirektoratet oplyser (1996), at en gang- og cykelbro over en motorvej koster 4 millioner kroner. Med ramper op og ned er den ca. 100 meter lang. Prisen er for en bro støbt i beton. Broer i stålkonstruktion, standardelementer, som man kan fremstille på en fabrik og køre ud og stille op, vil være billigere. Skal vi vove at sige 3 millioner kr. for 100 meter gangbro, for at få en ide om, hvad prisen på projektet er?

Udmålt på ikke for godt kortmateriale skal der bruges 2.500 meter bro. 25 x 3 bliver 75 millioner.

Dertil kommer sideramper, elevatorer og måske rullende fortove, trapper og for barnlige sjæle: Rutsjebaner. Sætter vi det til andre 75 millioner, drejer det sig om 150 millioner, som vel kan skaffes fra flere steder.

6

Det er ikke meget dyrere end ideen om at flytte bilbanerne på Nørrevold, men jeg tror nok noget mere interessant.

Det svarer f.eks. til hvad Arken på Ishøj Strand har kostet.

Et forsømt område fik et museum – Københavns indre by er forsømt med gangbroer.

Når man fjernt fra København anlægger motorveje til så få biler som 3.000 i døgnet, bygges der gangbroer, selv om der måske ikke kommer 50 mennesker over i døgnet.

Fordi bilerne skal have deres motorveje absolut fri for gående og cyklende mennesker, er der ingen diskussion – adskillelsen skal være total.

Inde i København kører der virkelig biler: På H. C. Andersens Boulevard ved Jarmers Plads kører der 43.000 biler mellem kl. 6 og kl. 18.

På Oslo Plads ved Østerport Station kører der 16.200.

På Frederiksborggade ved Israels plads kører der 7.300, hvortil skal lægges bilerne i Gothersgade og Vendersgade. (Tallene er fra 1996).

Hvor mange gående mennesker, der krydser gaderne er der ikke tal på. Hvor mange naturligt gående mennesker der bliver generet af biltrafikken er der øjensynlig ingen interesse for at opføre. Det er bilernes tarv som har interesse.

Der er blevet sat en grænse for, hvor mange penge fra *Tips og Lotto*, der skal tilflyde det frivillige arbejde, idræt, kunst natur m.m.

Efter at det fastsatte beløb op til maximumgrænsen var spredt, var der sidste gang 1994-95 104,9 millioner kr. tilbage.

Frem for at lade dem forsvinde i statskassen, kunne de gå til én stor ide' som Museumspark-Fæstningspark-Ringen, hvor Tips- og Lottomidlerne stadig ville tjene de samme formål, som de ellers går til.

Museumspark-Fæstningspark-Ringen vil fremme kropskulturen, bringe mennesker rundt i natur inde midt i storbyen, give historisk forståelse, føre frem til indgange til museer, forbi skulpturer og seværdig arkitektur, ud til Havnen og over på Holmen med alt det nye, der sker der.

Hvis gangbroerne over indfaldsgaderne får byportkarakter, vil de være oplagte sponsoremner. København kan måske også blive Byen med de smukke gangbroer.

***Det må være muligt, at
UTOPIEN BLIVER VIRKELIGHED.***

H. Lyhne C. Almagerbakke 18, Ganløse, 3660 Stenløse

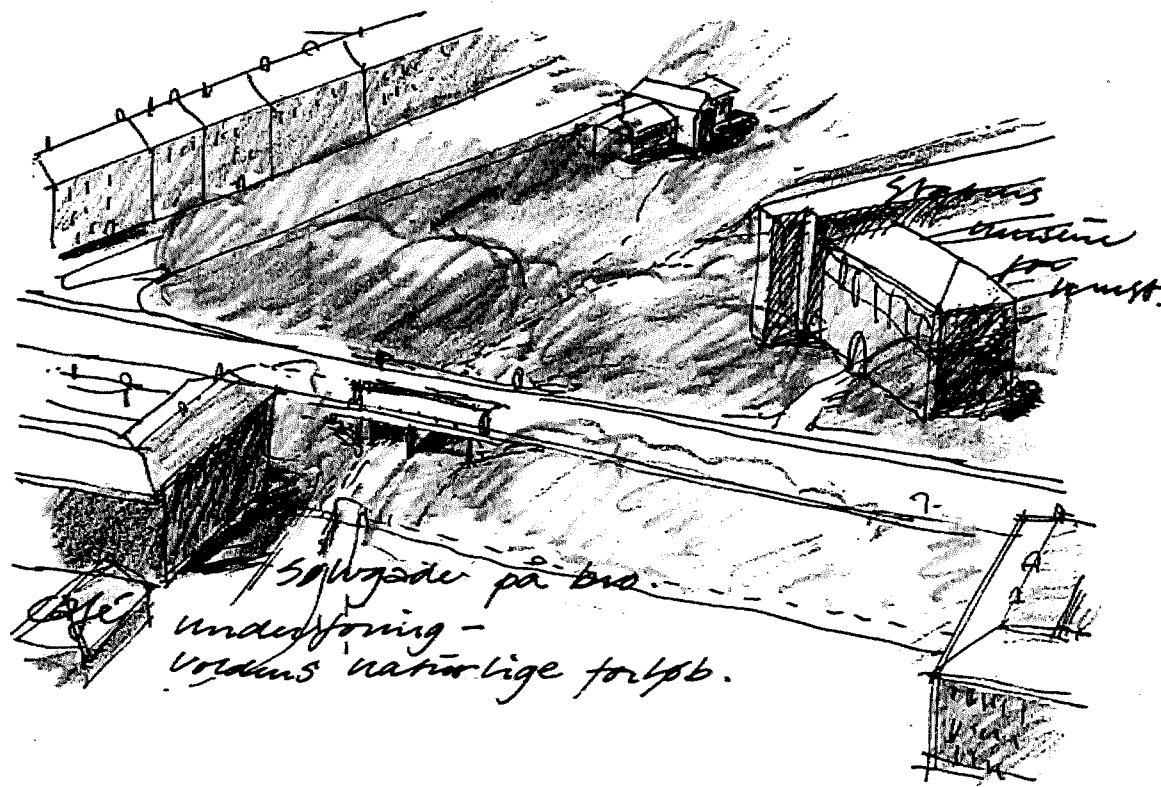
Tlf. 48 19 57 57. 24 65 68 31

henninglyhnec@hotmail.dk

1994.10.03 1996.03.19. 30.08.2014

Ændringer I linjeføring og tekst i 1998, 2003 og 2008.

Sammenkoblet med Rambla på Nørrevoldgade og H. C. Andersens Boulevard. 18.5.2009



Dal udgraves til forbindelse mellem Østre Anlæg og Botanisk Have.

Tegning taget fra: KØBENHAVN MUSEUMSPARK FÆSTNINGSPARK
udarbejdet af Arkitektfirmaet Frederiksen & Knudsen
udgivet af Stadsingeniørens Direktorat Parkafdelingen, november 1995

Hængende sti i Paris



Jardin de l'Asch, Paris – Arkitektonisk promenade.

Side 101

BYKULTUR – et spørgsmål om stil

Redigeret af Bjarne Schlauger

Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse 2002

Københavns Fæstningsparkring.

75 % af de gamle volde ligger her stadig som parker.

Det som mangler, er Vestvolden fra Ørstedsparken til Langebro, samt Nørrevold mellem Botanisk Have og Ørstedsparken, Linnegade, og Israels Plads. Botanisk Have lukkes om aftenen.

Fæstningsparkringen kan sluttes sammen med en svævende promenade som den pariske.

Fra Sølvgade til Jarmers Plads og videre til Langebro.

Øster Voldgade og Nørrevoldgade har brede midterfelter. Før har der kørt sporvogne. Nu er der bilparkering og torv om Nørreport station. Længs H.C.Andersens Buldrevard er der parkering.

Hvis promenaden er 5 meter oppe kan biler køre under og parkere.

Stationen løftes op, ligesom trapper og elevatorer også går op i 5m's højde. Så kan man ad broer komme fredeligt ind i middelalderbyen og til markedet på Israels Plads.

www.henninglyhnec.dk

En virkelig utopi for en gammel fæstning

Københavns middelalderby skal omsluttet af en grøn ring

Af Hanne Fall Nielsen

En fæstning behøver ikke at lukke sig. Slet ikke i fredstid. Der kan den bruges til at åbne sind og øje.

Det er tanken bag at genbruge Københavns gamle fæstning og med den slå en grøn ring af parker, seværdigheder og museer i byen. Planen - eller utopien, som kulturminister Jytte Hilden (S) kaldte den - blev præsenteret i går. Omtrent midt på fæstningen, nemlig i Den Hirschsprungske Samling.

- Det lyder som en utopi. Men det er en virkelig utopi, for den ligger lige derude og kan realiseres lidt efter lidt, sagde kulturministeren, som også tilføjede, at hun meget gerne engang i fremtiden vil være kustode i den utopi.

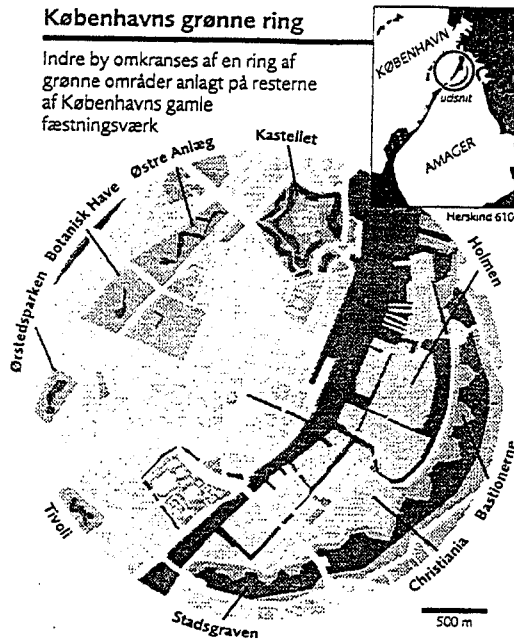
Den grønne ring omkring middelalderbyen København skal forbindes, og i ringen ligger i forvejen den ene perle efter hinanden - bare uden forbindelse med hinanden.

For at starte et sted - akkurat som planen gør - er Jarmers Tårn på hjørnet af Nørre Voldgade og Vester Voldgade en af de sidste rester af middelalderens fæstningsmur. De næste perler i kæden er Ørstedsparken, Israels Plads, Botanisk Have, Øster Voldgade med Rosenborg og et tidligere observatorium, Kongens Have, Sølvgade, som løber oven på den gamle voldgrav, Østre Anlæg, Oslo Plads med Den Frie, Kastellet, Toldboden, Holmen, Christianshavns Vold og sidste perle er dels Tivolisøen, dels H. C. Andersens Boulevard.

- Ringen kræver nogle steder ganske få forandringer. For forbindelsen til næste trin er der andre steder dyrere og mere gen-

Københavns grønne ring

Indre by omkranses af en ring af grønne områder anlagt på resterne af Københavns gamle fæstningsværk



nemgribende fornyelser - for eksempel en pendulfærge over havneløbet eller en gangbro over Torvegade. Men det er vigtigt at have en vision og en plan at læne sig op af, hver gang vi ændrer noget i gadebilledet, siger trafikborgmester i Københavns Kommune Bente Frost (V). Som i øvrigt oplevede det sjældne at blive forelsket ved første øjekast, da hun blev præsenteret for planen.

Ud over fysiske forandringer har planen også en række forslag til, hvordan København via information og skiltning kan gøre det lettere for byens brugere og gæster at opleve ringen.

Pengene?

- Dem har vi ikke nogen

af, og vi har ikke noget overslag over, hvor meget planen vil koste at realisere. Men sådan er den heller ikke tænkt. Her medvirker mange instanser og hver især skal bidrage, ligesom vi håber på private sponsorer. Her kan for eksempel alle de virksomheder, som har bidraget til Kulturby 96, komme af med penge efter 1996, sagde kulturministeren. Og tilføjede polemisk:

- Jeg tør dårligt nok sige det: Men vi udliciterer det.

Leder af Rosenborg-samlingen, Mogens Bencard, der selv bor på fæstningsruten, er stærkt begejstret over udspillet:

- Planen fremhæver Københavns lykkelige tilstand som gammel middelalderby.

Det er en vidunderlig plan, siger han, der kan glæde sig over, at Rosenborg ifølge planen skal have indgangen flyttet og ikke længere skal vende ryggen til Kongens Have.

De store parker skal i princippet ikke ændres, men de skal udstyres med hvert sit tema. Ørstedsparken bliver naturligvis musikens plet, og det skal ifølge forslagsstillerne understreges med en flydende tribune til koncerter.

Botanisk Have får etiketten 'Naturvidenskabernes Park', og her skal publikum have lettere adgang fra parken ind til selve haven. Indgangen ligger i dag noget bagvendt i Sølvgade.

Kongens Have er den historiske park med Rosenborg Slot i den ene ende, og Østre Anlæg får med Statens Museum for Kunst, Den Hirschsprungske Samling og i den modsatte ende Den Frie Udstillingsbygning naturligvis tilnavnet 'Billedkunstens Park'.

Planen har som selvstændigt mål at få Holmen inddraget i byen - gerne med en pendulfærge og gerne med en anløbsbro og to moderne pavilloner som pendant til Toldboden.

- Et af de væsentligste afsnit i den grønne ring er, at den tydeliggør, hvor tæt Holmen ligger på byen. Vi har altid troet, den lå så langt væk. Men det har kun været i vores bevidsthed, fordi den indtil for nylig har været lukket, siger Jytte Hilden.

Bag planen står udover Københavns Kommune og Kulturministeriet også Undervisningsministeriet, som via Københavns Universitet er herre over Botanisk Have.