

MEMO

Project name **Bispeengbuen**
Project no. --
Client **Miljøpunkt Nørrebro**
Memo no. **1**
Version **V01**
To **Anders Jørn Jensen**
From **Søren Hansen**
Copy to --

Prepared by **SH**
Checked by **SH**
Approved by **SH**

1 Kapacitetsovervejelser

Date 16/12/2019

Der har gennem længere tid været en igangværende drøftelse af Bispeengbuens fremtid enten ved en levetidsforlængelse via en gennemgribende renovering, som vil forlænge buens liv med 50 år eller ved helt eller delvist at nedrive buen og omdanne det genskabte overfladeareal til byudvikling, park og/eller vandhåndtering.

I denne drøftelse har det været et krav fra et flertal i Folketinget og dermed de overordnede vejmyndigheder – Vejdirektoratet – som i dag ejer buen, at alternative løsninger "ikke har mindre kapacitet end det tilstødende vejnet".

Bispeengbuen indgår som én delstrækning i Hillerødfingerens radiale forbindelse til Københavns Centrum. Og strækningen er beliggende indenfor det tætbebyggede område, og vel at mærke mellem to tæt befærdede tværgående vejforbindelser – Hillerødgade og Borups Plads. Begge vejkrydsninger er reguleret med signalanlæg og alle retninger er reguleret i niveau. Den tværgående trafik i disse kryds er betydelig, hvorfor de er tildelt en del af den mulige grøntid i signalet.

Det vil sige at buens gennemkørende trafik kun kan få tildelt 50-60% af grøntiden i krydset, da resten tildeles den tværgående trafik samt går til mellemtider og sikkerhedstider. Dermed er krydsets signalanlæg dimensionsgivende for kapaciteten og ikke antallet af kørespor på buen eller den løsning, der vil erstatte buen. Kapaciteten i signalkrydsene svarer således til mindre end 2 kørespor i hver retning eller maksimalt 2 kørespor i hver retning.

Dette er i øvrigt helt parallelt til strækningen i Frederikssundsvejtunnelen lidt længere ude i radialen, hvor Hareskovvej og Frederikssundsvejtunnelen kun har to spor i hver retning.

Det vil således være muligt at arbejde med løsninger for Bispeengbuen, hvor buen kun delvist fjernes i en overgangsperiode, således, at der opretholdes dobbeltrettet trafik på den ene brohalvdel, mens den anden nedrives og

Ramboll
Hannemanns Allé 53
DK-2300 Copenhagen S
Denmark

T +45 5161 1000
F +45 5161 1001
<https://ramboll.com>

erstattes af byrumsfornyelse, en å-park, cykelforbindelse og/eller byudvikling, hvor den ene brohalvdel fjernes.

På den ene brohalvdel vil der kunne oprettes 4 kørespor á 3,5 meter med en midterzone på 0,50 meter. Eller 4 spor á 3,25 meter med en midterzone på 1,50 meter. I hver ende af Bispeengbuen, op mod vejkrydsningerne Hillerødgade og Borups Plads, vil der som i dag være 3 spor og dermed vil kapaciteten være den samme som i dag.

Forklaringen på, at Bispeengbuen i dag har en overkapacitet, er formodentlig den, at Bispeengbuen var en del af et meget større planlagt motorgade-anlæg, som aldrig blev færdiggjort.



KØBENHAVNS
STADSARKIV