

Bilag 3

Åbn Åens forslag: Bispeengbuen - Gylden middelvej

Bispeengbuen

– nyt klimavenligt forslag, som kan sættes i værk med det samme og som ikke koster noget

Efter:



Vedligehold af den sydlige vejbro koster ifølge Vejdirektoratet 111,3 mio. kr. i 2031. Nedrivning af vejbro vil koste mellem 22 og 55 mio. kr. (hvh. Rambøll og Cowi), så det er en besparelse ift. vedligehold på 56-89 mio. kr. Klimatilpasningsmidler til skybrud kan finansiere selve parken.

Før:



En ny løsning for Bispeengbuen skal have 'samme kapacitet som det tilstødende vejnet', ifølge en bred aftale i Folketinget. Antagelsen har indtil nu været, at dette ville kræve anlæg af tunnel som erstatning for Bispeengbuen. Staten har dog besluttet at udskyde levetidsforlængelsen af Bispeengbuen i 10 år, hvilket har fået os til at se på billigere løsninger, som kan sættes i gang med det samme.

Det har vist sig, jf. vedhæftede notat fra Rambøll, at antal vejspor på Bispeengbuen ikke er dimensionsgivende for, hvor meget trafik, der kan afvikles. Det er lyskrydsene i begge ender af Bispeengbuen, som bestemmer hvor meget trafik der kan passere. Grøntiden i disse lyskryds svarer til to spor eller mindre end to spor i hver retning. Denne faglige vurdering understøttes af, at brugerne af Bispeengbuen ikke oplever kødannelse på selve Bispeengbuen. Vi har bekræftet dette via Vejdirektoratets kameraer i de seneste vintermåneders myldretid, som er den travleste tid på året:

<https://trafikkort.vejdirektoratet.dk/>

Bispeengbuen består af to separate vejbroer med 3 spor plus et bredt nødspor på hver vejbro. Vi foreslår at fjerne den ene vejbro og afvikle trafikken med to spor i hver retning på den tilbageværende vejbro, som fx kan begrønnes eller overdækkes med solceller. I hver ende af vejbroen skal der flettes ud til tre spor i hver retning som i dag, for at opretholde kapaciteten og sikre 'kapacitet som det tilstødende vejnet', jf. Folketingets aftale.

Løsningen har følgende fordele ift. den store løsning med tunnel:

- **Handling:** Løsningen kan sættes i gang hurtigt.
- **Klima:** Der skal ikke laves CO₂-tung betontunnel som erstatning.
- **Besparelse:** Det koster mindre at nedrive halvdelen af Bispeengbuen end det gør at levetidsforlænge Bispeengbuen.
- **Skybrud:** Bispeengen kan nå at indgå i skybrudssikring og dermed minimere behovet ændringer i Sct. Jørgens Sø, hvor vandet ellers skal ledes til gennem store skybrudstunneller.
- **Fleksibilitet:** Løsningen forhindrer ikke andre løsninger, men skal ses som en første etape, der giver en stor å-park her og nu. Politikerne vil have god tid til at beslutte, hvad der skal ske med den tilbageværende Bispeengbue, når staten efter planen skal levetidsforlænge denne om 10 år. Skal den begrønnes, overdækkes med solceller, erstattes med tunnel og byudvikling eller noget helt andet?
- **Imødekommer lokale aktiviteter:** Projektet imødekommer de aktiviteter, der er under buen i dag, som fx Bas Under Buen og Urban 13, som kan inviteres med ind i omdannelsesprocessen, sammen med alle beboerne.

Løsningen skitseret her vil have et mere urbant og rå udtryk end den store å-park fra facade til facade, som vi ikke vurderer, er realistisk at udføre lige nu. På den måde er den fint i tråd med tankerne om 'en by med kant' og andre internationale projekter som Highline Park og Torontos Bentway Park. Og løsningen vil være en markant forbedring på en lang række punkter i forhold til i dag. Nedrivning af halvdelen af Bispeengbuen var det foretrukne scenarie på det store [C40 møde om Bispeengbuen](#).

Ved at afvikle trafik på den nordlige Bispeengbue (som indledende skitseret på model), kan der også opretholdes adgang til Bispeengen Genbrugsstation, som sker gennem den sydlige underføring under S-banen (dette har været vigtigt for forvaltningen i begge kommuner). De bygninger, der i dag ligger tættest på Bispeengbuen (6 meter) får afstand og der kommer bedre lysindfald og tryk fra syd ind under Buen.

Endelig kan der laves en stor sammenhængende park, så der laves en blå-grøn forbindelse og cykelsti fra Damhussøen gennem Grøndalsparken og helt ind til Lundtoftegade-højhusene (det er et ønske fra AKB Lundtoftegade at åbne op med cykelstier osv.) og videre ind gennem Ågadeparken til Jagtvej/Falkonér allé.