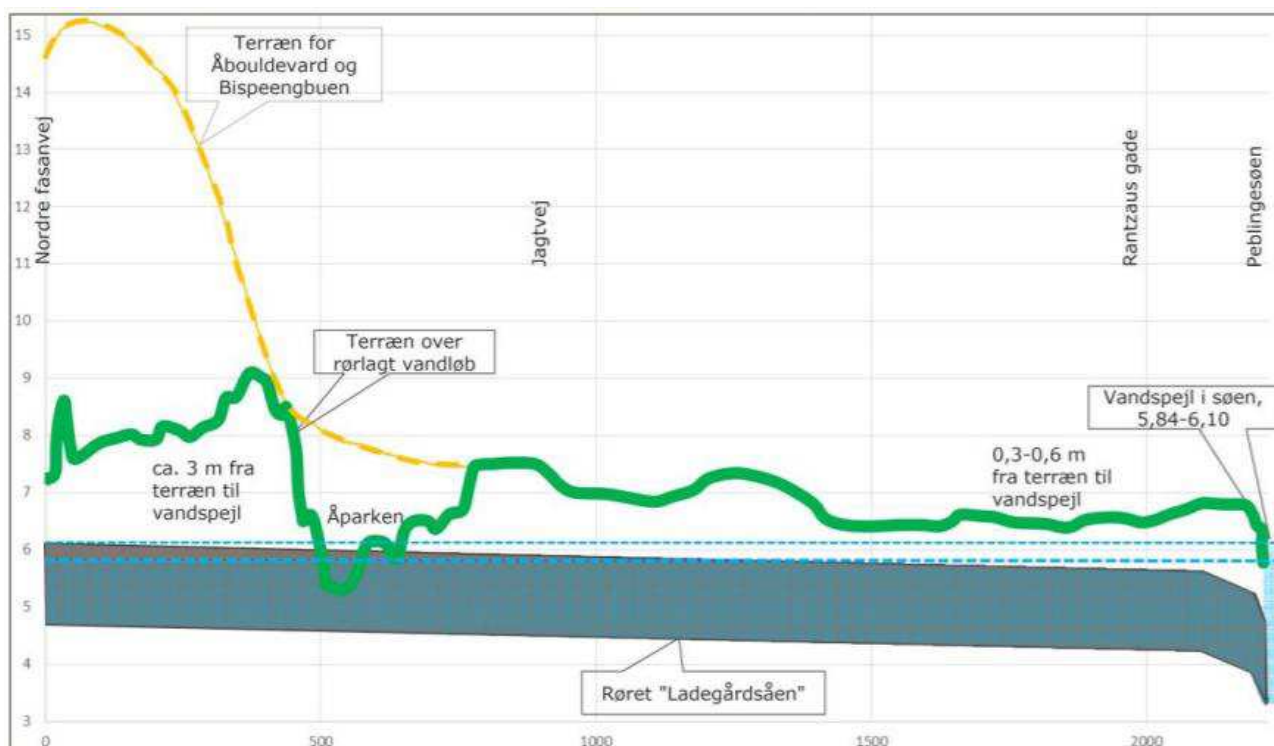


## Optimering af areal Bispeengen syd-øst med henblik på at skabe en ny grøn superkile fra Damhussøen til Jagtvej

Miljøpunkt Nørrebro, 2021 / AJJ

Området omkring den sydøstlige afslutning af Bispeengbuen har været problematiseret som del af en å-park fra Bispeengen til Ågadeparken. COWI (2016) mente ikke, at terrænet kunne bruges i en sammenhængende skybrudspark-forbindelse, da terrænet var for højt og vandet dermed ikke kunne løbe fra Bispeengen til Ågadeparken.

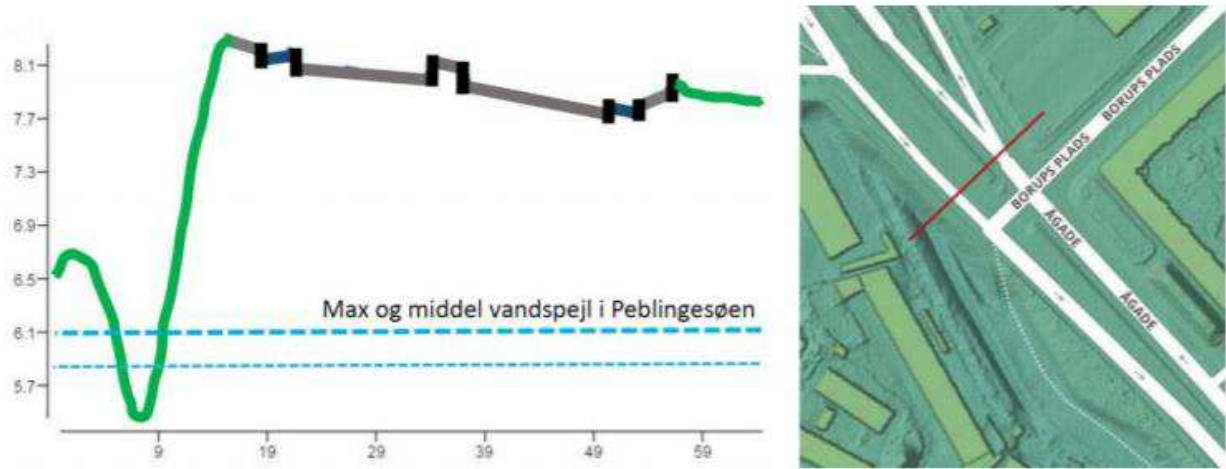
Det var en af argumenterne for, at COWI ikke mente, at Ladegårdsåen eller en å-park til skybrud var ønskelig. Eftersom de store skybrudstunneller har vist sig mere vanskelige, mindre robuste og langt dyrere end antaget, er det værd at genbesøge nogle af disse indledende konklusioner.



Figur 2.5 Koter og faldforhold i det nuværende afvandingssystem samt længdeprofil i/langs Åboulevard fra Nordre Fasanvej til Peblingesøen.

På kortet ovenfor vises det at Bispeengbuen (gul) rammer en bule i 'terrænet', som vil forhindre at vandet kan løbe fra Bispeengen videre til Ågadeparken (her kaldet 'Åparken'). Ved besigtigelse af området og studier af højdekort/reliefkort ses det dog, at dette er en fejlfortolkning. COWIs konklusion fremstår også kontrafaktisk, eftersom Ladegårdsåen netop har løbet her indtil for kun 50 år siden.

Vi mener at løsningerne kan optimeres og at konklusionerne i COWIs notat fremkommer på baggrund af nogle grundlæggende misforståelser.



Det COWI kalder 'terrænet' er faktisk for Frederiksbergsiden en opbygget rampe som Bispeengbuen 'lander på' og altså ikke 'terrænet' som sådan. Terrænet omkring rampen er faktisk flere meter lavere. Det ses flere steder langs forløbet (rød):



Sænkning af terrænet til et mere naturligt niveau vil muligvis bevirke, at flere oversvømmelsesudsatte områder kan afvande til en ny skybrudspark.

## Trafik og terræn

Den ensrettede sidevej Kronprinsesse Sophies Vej (som er meget lidt brugt) forudsættes i alle scenarier i forundersøgelserne lukket for motortrafik og vil give yderligere plads til at lave en grøn forbindelse.

## Nedrivning af den ene vejbro

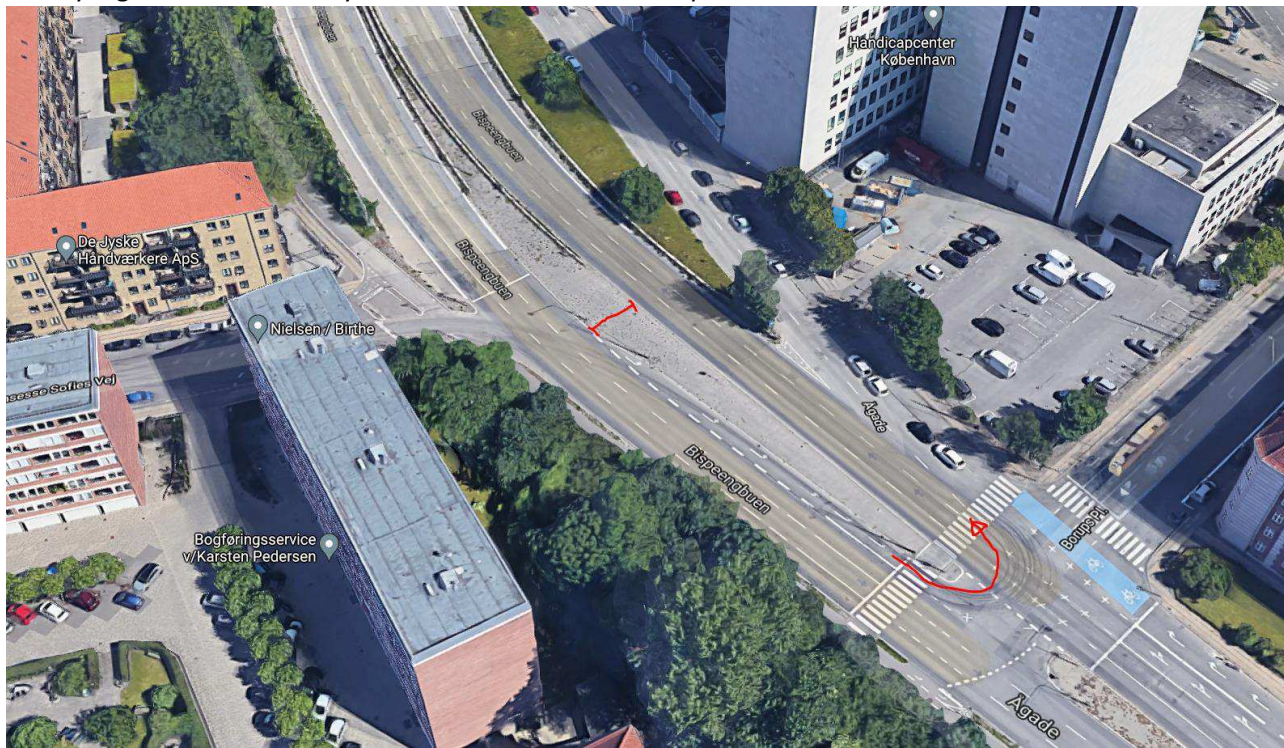
Ved scenariet med delvis nedrivning af Bispeengbuen (den sydlige vejbro) har Rambøll påpeget, at terrænet ved siden af den tilbageværende rampe vil være meget smalt og at det dermed vil være vanskeligt at gennemføre en bred grøn forbindelse ved siden af.

I dette scenarie vil det være nødvendigt at optimere arealudnyttelsen, så der kan oprettes forbindelse til cyklister og vand ved siden af den tilbageværende rampe.

Af de historiske billeder fremgår det, at der tidligere har været en drejebane fra Borups Plads til Kronprinsesse Sophies Vej, som nu er nedlagt. Der er dermed en bred midterhelle, som kan udnyttes til at forskyde det indadgående vejforløb mod nord og dermed frigøre mere plads til en grøn superkile fra Bispeengen til Ågadeparken:



Ydermere ses det, at venstre-drejebanen indadgående fra Bispeengbuen til Borups Plads tilsyneladende mest bruges til U-vending (sandsynligvis til parkering i Telehuset) og dermed ikke tjener noget vægtigt trafikalt formål. Dette er ikke overraskende, da folk med ærinde på Nørrebro siden af Bispeengbuen sandsynligvis i stedet vil benytte den direkte rute ad Borups Allé:



Hvis denne venstredrejebane kan nedlægges, kan vejbanerne samles ved den tilbageværende vejbro og give mere plads til en grøn forbindelse.

Selve rampeanlægget ser ud til at være sammenbygget og det bør undersøges om dele af rampen kan nedrives eller der på anden måde kan arbejdes med at optimere det smalle forløb.

Se næste side for forskellige udfletningsmuligheder, hvis drejebane sløjfes. Man kan enten køre vejbanerne over på det andet vejtracé på jordrampen (vist med rød linje) eller holde banerne mere på samme tracé og udflette nærmere lyskurven, hvilket vil give et lidt mindre opmarchområde (grøn linje), men et større frit areal.

