

Bispeengbuen – den gyldne middelvej

– nyt balanceret og klimavenligt forslag, som kan sættes i værk hurtigt og til en lav pris

Af Borgerinitiativet Åbn Åen – ladegaardsaaen.dk



Snittet viser det smalleste sted, hvor der i dag kun er 10 meter fra motorvejsbroen til facaden på bygningerne.



Snit af Tegnestuen BIG for Borgerinitiativet Åbn Åen



Vedligehold af den sydlige vejbro koster ifølge Vejdirektoratet 111,3 mio. kr. i 2031. Nedrivning af vejbro vil umiddelbart koste omkring det samme. Skybrudsmidler kan del-finansiere selve parken, så længe det har en hydraulisk berettigelse og er billigere end alternativ skybrudssikring. Alternativet med en skybrudstunnel til Sct. Jørgens Sø/Havnen koster halvanden milliard kr. og udleder meget CO₂, så fordelene kan være betragtelige. Modelfoto af Borgerinitiativet Åbn Åen.



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. Rambølls og kommunernes analyser, 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/>

Den historiske baggrund for de store dimensioner på Bispeengbuen er, at Bispeengbuen var tænkt som en del af et stort motorvejsnet gennem hele byen og ind oven på Søerne (Søringen), som aldrig blev gennemført - med undtagelse af Bispeengbuen.

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 udledes [50 gange mindre Co2](#) end for tunnelløsningen.
- **Besparelse:** Nedrivning koster langt mindre end den tunnel, som regeringer (Lars Løkke III) tidligere har lovet. Det koster omkring det samme at nedrive en halv Bispeengbue, som det gør at levetidsforlænge en halv Bispeengbue.
- **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 her forhindrer ikke, at der senere laves andre trafikale løsninger, men skal ses som en første etape, der giver en stor å-park her og nu.
- **Imødekommer lokale aktiviteter:** Projektet imødekommer de aktiviteter, der er under buen i dag, som fx CarPark festival og Urban 13.

Løsningen skitseret her vil have et mere urbant og rå udtryk end den store å-park fra facade til facade. 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 (10 meter) får større afstand og der kommer bedre lysindfald og trykthed 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.



Åen for kun godt 50 år siden, hvor Bispeengbuen i dag er. AKB Lundtoftegade i baggrunden. Beboerfoto.