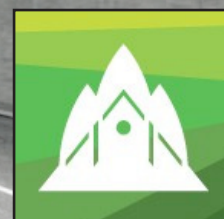




Den grønne port

Overdækning af Helsingørmotorvejen ved Emdrupvej

En projektskitse



Den Grønne port

Baggrund

Kvarteret Ryparken-Lundehus er historisk set vokset frem omkring Emdrupvej. Vest for Helsingørmotorvejen kaldes kvarteret Lundehus. Øst herfor fortsætter Emdrupvej i Ryparken, der både er navnet på vejen og på denne del af kvarteret. Her er København tæt bebygget med etageejendomme i 3-4 etager. Byggeriet består fortrinsvis af almene boliger, men ved Emdrup Sø ligger der en del parcelhuse. Fra nord til syd er kvarteret idag gennemskåret af en kæmpestor grøft ved navn Helsingørmotorvejen.

Nabo til motorvej

De titusinder af biler, der dagligt passerer på Helsingørmotorvejen, medfører massive gener fra bilos og støj.

Disse gener vil blive endnu værre, når Nordhavnstunnelen forventligt om få årtier år er gjort til starten på den nye østlige ringmotorvej rundt om København.

Formålet med Den Grønne port

Kvarteret lider under følgerne af Helsingørmotorvejen og den nye Nordhavnstunnel.

Disse vejanlæg er altdominerende, og sætter en fysisk dagsorden for kvarterets liv.

Enhver vil derfor kunne se fornuften i at etablere en 200 meter lang overdækning af Helsingørmotorvejen her, hvor motorvejen passerer i en dyb grøft under Emdrupvej.

En overdækning vil kunne forbinde kvarteret igen på en grøn måde, og vil kunne mindske støj- og partikel forurening.

En overdækning med et grønt motiv vil desuden både kunne være identitetsskabende for bydelen samt varsle en grøn velkomst til København.

Hensigten med projektet er at få politikere, embedsmænd og andre

beslutningstagere til få øjnene op for de store gener, som der er ved at bo i København i nærhed af de store veje.

Og at få øjnene op for, at det er muligt at gøre noget ved det.

Projektskitsens tilblivelse

Bispebjerg Lokaludvalg har på vegne af lokalområdets borgere bestilt denne projektskitse, som har til formål at igangsætte tanker om mulighederne for at etablere en let overdækning af det stykke af Helsingørmotorvejen, der løber i en grøft under Emdrupvejbroen.

Et halvt hundrede borgere fra Ryparken-Lundehus deltog i marts 2019 i et fremtidsværksted, og bidrog med idéer til, hvordan et sådant projekt kunne udformes. Herefter blev projektet på baggrund af de fremkomne input udformet af STED By- og Landskab, og vi er taknemmelige for deres assistance.

Projektskitzen "Den Grønne Port" er grundlæggende tænkt som en let, men grøn struktur, der set fra oven skal ligne en frodig og lidt utæmmet park, mens den set fra nord af bilisterne fremstår som en byport til Københavns Kommune med nogle modeller af kendte købehavnske tårne og spir som en slags "skyline".

Det videre forløb

Der kan påregnes støt stigende trafikmængder i området i de kommende årtier, og dette vil derfor med tiden gøre projektets nødvendighed stadig mere påtrængende.

Vi håber derfor, at denne projektskitse vil blive modtaget positivt af de beslutningstagere og myndigheder, som har ansvar for lokalområdets trafikbelastning eller på anden vis er involveret i lokalområdets udvikling.

Alex Heick
Formand for Bispebjerg Lokaludvalg



PS:

Vi er meget glade for, at professionelle netværk allerede har taget pænt imod projektforslaget.

"Byens grønne port" blev udvalgt til at blive udstillet på Dansk Arkitektur Center i forbindelse med C40 World Mayors Summit in Copenhagen 9.-12. oktober. Her blev projektforslaget præsenteret som et bud på fremtidens bæredygtige byudvikling.

Projektet kan også ses på "Magasinet KBH", som skildrer innovative projektforslag i københavnsområdet (se <https://www.magasinetkbh.dk>).

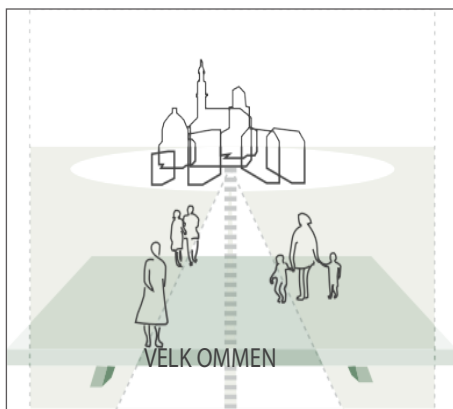


Skitseforslaget blev i juni 2019 udarbejdet af:

**STED
By- og Landskabsarkitekter ApS**

Vesterbrogade 20, 1. th
DK-1620 København V
www.sted-cph.dk
mail@sted-cph.dk

Fremtidsværksted med deltagelse af cirka 50 borgere



Arkitekter fra STED By- og Landskabsarkitekter var tilstede på borgermødet, og deltog i arbejdsgrupperne for at indsamle idéer



Invitation til Fremtidsværksted

Den 18. marts 2019 blev i Lundehus Kirke på invitation fra Bispebjerg Lokaludvalg afholdt et borgermøde med deltagelse af cirka 50 lokale borgere.

Mødet var annonceret som et "fremtidsværksted", og det var på forhånd gjort klart, at det var usikkert, om en overdækning af Helsingørmotorvejen nogensinde ville kunne lade sig gøre. Men at man på den anden side skulle føle sig fri til at åbne op for idéerne og slippe fantasien løs.

Lysten til at bidrage til projektudviklingen viste sig at være meget stor, og derfor var debatten intens. Talrige forslag blev fremført.

Nedenstående stikord og bemærkninger er opsamlet fra mødet, og har indgået som inspiration til det videre arbejde.

Generelle bemærkninger

"Støjbekæmpelse er vigtig, men allervigtigst er det, at overdækningen bliver grøn"

"Tunneler kedelige, vi skal være opmærksomme på også at signalere en oplevelse for bilisterne"

"En overdækning skal være så lang som muligt"

"Overdækningen af motorvejen skal kunne binde de to dele af lokalområdet Ryparken og Lundehus sammen igen"

"Lad os etablere et tag over motorvejen. Det vil pynte og reducere støj og møg"

Der blev omtalt et eksempel fra Hamborg, hvor der er skabt et byrum oven på en motorvej

Desuden blev refereret, hvordan det var at lykkedes for beslutsomme politikere at sikre overdækning af Amagermotorvejen ved Tårnby

"Natur der signalerer København"

"Det skal være grønt og parkagtigt, fordi træer og buske dæmper støjen"

"Man skal kunne gå og cykle på den og have mulighed for at lave en legeplads"

"Man skal kunne føle glæde over et område, der er fyldt med liv"

"På overdækningen skal der være noget for børn"

"På en overdækning af motorvejen kunne etableres en cirkusplads/loppemarkedsplads eller andre aktiviteter"

"Overdækning med stigning imod nord, og tre københavnske tårne som portal og velkomstport til København"

"Noget man kan gå op i (bygning eller lignende) og nyde udsigten"

Om støjdæmpning

"Alternativt til overdækkende og forbindende konstruktioner kunne arbejdes med støjdæmpning på anden vis i form af modstøj, vandelementer, lydelementer eller

støjdæmpende beplantning langs motorvejsstrækningen"

Grøn eller bare et låg?

"En overdækning skal være så grøn som muligt. Ikke bare beton"

"Overdækningen skal kunne have flere funktioner. Den skal være et grønt område, som forbinder kvarteret, og ligger i forlængelse af de omkringliggende grønne områder. Tårnby har en sådan overdækning, der forbinder sig til Tårnby bypark"

"Overdækningen skal rumme en park, der er en attraktion både for gående og for de bilister, der kører under".

"Måske kunne overdækningen få form som et amfiteater".

Byporten til København

"Der skal ved den nordlige afgrænsning af overdækningen opstilles skulpturelle figurer vendt mod trafikken, som signaler for trafikanterne, at man nu kører ind i Københavns Kommune".

"Trafikanterne skal opleve en grøn velkomst til København".

"En overdækning her på dette sted skal være noget særligt. Den skal være en attraktion både for beboere og forbipasserende trafikanter"

"En tagkonstruktion være støjdæmpende. Men den skal også være til glæde og skue både for beboere og brugere til hverdag, og for de, der passerer igennem".

Områdets udvikling

En grønt kvarter

De grønne områder i Ryparken-Lundehus var i middelalderen vådområder, der blandt andet forsynede byen København med vand.

Vegetationstyperne her omfattede mose, eng, og overdrev, og har understøttet mangfoldige typer af plantesamfund.

Også i vore dage finder man stadig brede strøg af grønne områder, hvor man kan bevæge sig ret uforstyrret skærmet fra byens bilos og larm. Heri adskiller kvarteret Ryparken-Lundehus sig fra det indre og mere urbane København.

Idag tæt bebygget

I årene før og efter krigen blev området ret tæt bebygget med forskellige typer af boliger. Parcelhusene findes fortrinvis omkring Emdrup Sø, men byggeriet langs de store veje næsten udelukkende er alment byggeri.

Det overordnede grønne indtryk er dog bevaret, - undtagen lige her ved motorvejen.

Lyngbyvejs historie

Lyngbyvej kan dateres til 1500-tallet, hvor den blev anlagt som kongevej mellem Vibenshus og Kongens Lyngby, hvorfra vejen fortsatte til kongens nordsjællandske slotte i Hørsholm, Fredensborg og Helsingør. I årene 1764-76 blev Lyngbyvejen omlagt til hovedvej mellem Vibenshus og Kongens Lyngby.

Strækningen fra Hans Knudsens Plads til Jægersborg kom i brug som motorgade i 1974, og dette motorvejsanlæg fik enorm betydning for kvarteret. Siden da er motorvejen udvidet flere gange.

For 60 år siden fremtrådte Ryparken-Lundehus som et samlet kvarter. Lyngbyvej var dengang en bred boulevard med træer langs vejen og en masse butikker. Der kørte busser og en sporvogn. Vejen var samlende for kvarteret.

Nu er den en barriere, som man så vidt muligt vender ryggen til.

I dag er Helsingørmotorvejen en vigtig indfaldsvej til København. I de senere år er vejanlægget suppleret med en stor motorvejsudfletning til Nordhavnsvej. Når Nordhavnsvej om nogle år bliver til første etape af den østlige motorvej rundt om København, vil det være nødvendigt yderligere at udbygge trafikanlæggene.

Her er god plads til biler, men ikke ret meget plads til mennesker, selvom man bor der.



Krydset Emdrupvej/Helsingørmotorvejen set mod syd mod byen som det så ud for 60 år siden. Forneden som det ser ud idag.



Et kig mod nord i krydset Emdrupvej/Helsingørmotorvejen som det så ud for 60 år siden. Og forneden som det ser ud idag.



Projektforslaget: "Den Grønne Port"

FRA OVERSKÅRET GRÅ BY TIL SAMMENHÆNGENDE GRØN BY

Et uoverskueligt vejrum

Helsingørmotorvejen er en travl vejstrækning, der forbinder København med de mange boligområder og byer nord for byen.

Med ca. 84 000 biler i døgnet er det en strækning, der er meget belastet. Vejdirektoratets trafikprognoser viser, at trængslen på de hjemlige motorveje vil fortsætte med at stige i de kommende år. Ser man frem mod 2030, vil flere af de store motorveje i Hovedstadsområdet have nået det, der kaldes en kritisk belastningsgrad.

Koblingen på Nordhavnstunnellen, den fremtidige Lynetteholm og den østlige motorringvej, vil tilføre området megen ekstra trafik, og man må formode, at dette betyder, at problemet omkring støj, forurening og gener fra motorvejen vil blive endnu værre i fremtiden.

Fra asfaltørken til klimarum

Den del af motorvejsstrækningen, der løber gennem Bispebjerg Bydel og gennemskærer kvarteret Ryparken-Lundehus har mange til-

og frakørsler og ramper. Området er derfor bestemt ikke kønt, og er en fysisk og visuel udfordring.

Vejrummet virker uoverskueligt, utilgængeligt og meget stort. Det er planlagt for biler og ikke for mennesker.

Den Grønne Port vil omdanne den- ne barriere til et mødested, og om- danne et gråt vejrum til et grønt og frodigt byrum. Trafikstøj omdannes til fuglefløjt.

Fra barriere til mødested

Projektforslaget Den Grønne Port beskriver et fremtidigt grønt by- rum, der vil strække sig over Hel- singørmotorvejen cirka 100 meter på hver side af Emdrupvej broen. Byrummet skal fungere som en overdækning over motorvejen, der både afskærmer kvarteret fra trafik- støj, og lukker den fysiske barriere, som motorvejens gabende grøft udgør.

På den måde binder den grønne port kvarteret sammen, et kvarter, der siden motorvejens anlæg har været "skåret" midt over.

Grøn velkomst til hovedstaden

Den Grønne Port skal desuden fremstå som en markant og grøn velkomst til hovedstaden. Anlæg- get bygger videre på fortællingen om Københavns grønne bydele, som Ryparken-Lundehus er en del af. Den Grønne Port skal beplantes med træer, urter og græsser, som også kan ses i bil fra motorvejen.

I det nye grønne byrum over mo- torvejen rejser nogle tårne sig, og skaber et helt særligt udsigtssted inspireret af Københavns markante tårne.

Med et relief af den skyline, som vi alle forbinder med hovedstaden, fortælles en historie om ankomsten til København. Her signaleres: Vel- kommen til den grønne by Køben- havn. Og man kan endog komme lidt op i højden i et af tårnene og få udsyn over Københavns grønne bydele og til Københavns centrum. Tårnene vil bedst kunne ses fra mo- torvejen (se figuren nederst, hvor Den Grønne Port ses fra bilistens synsvinkel).

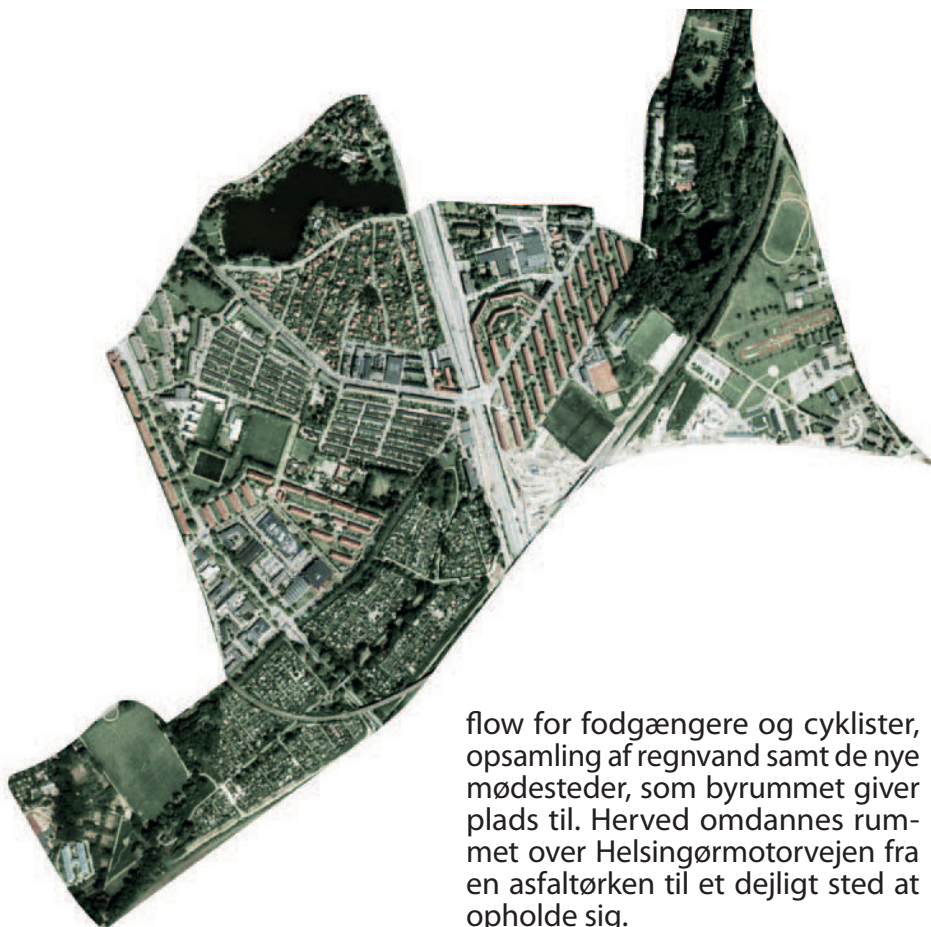
På Helsingørmotorvejen på vej ind mod København mødes bilisten på Kommunegrænsen af en udsigt til Køben- havns Skyline i form af en række velkendte tårne. Et eller flere af tårnene er miniaturer, som man fysisk kan gå op i, men resten er blot relieffer. Signalet er: Velkommen til København.





*Et kig mod nord ved Emdrupvej efter etablering af Den Grønne port.
Prøv at sammenligne med forholdene idag nederst på næste side*





Plads til ophold

Kun fantasien sætter grænser for, hvad man kunne bruge en sådant parklignende byrum til.

Her skal være plads til ophold og samling. Men man kunne eventuelt også overveje at anlægge enten en legeplads, en bypark, torvehal, markedsboder, en scene eller en tribune.

Områdets støj vil blive reduceret væsentligt ved overdækningen, hvilket skaber bedre livskvalitet for beboerne.

De mange nye træer vil danne et letløvet tag over byrummet.

I byrummet opsamles regnvand, der med nogle pumper kan anvendes rekreativt som "lyddæmper" ved etablering af små springvand. Vandets rislen giver "modstøj" til bilernes larm, og skaber yderligere en sanseligt rekreativ oplevelse.

I botanisk have i Hamborg er dette anvendt med stor succes, hvor vand ved alle vejgennemskæringer af parken skaber en frodig og sanselig lyd, der får billarm til at forsvinde. I New York har Olafur Eliasson lavet en kunsthinstallation under en bro, der gør brug af samme effekt.

Let jorddække og særlige træer

Den Grønne Port medfører mange nye træer, støjafskærmning, bedre

flow for fodgængere og cyklister, opsamling af regnvand samt de nye mødesteder, som byrummet giver plads til. Herved omdannes rummet over Helsingørsmotorvejen fra en asfalteret til et dejligt sted at opholde sig.

Af hensyn til vægten af overdækningen skal der kun etableres et tyndt jorddække, hvor der skal vokse træer og planter.

Ikke alle slags træer kan vokse her, men at man sagtens kan skabe et frodigt byrum på denne måde, kan eksempelvis ses på pladsen foran Biblioteket på hjørnet af Rentemestervej/Tomsgårdsvej.

Hvordan kan den etableres?

Helsingørsmotorvejen løber ved

Emdrupvej dybt nede i en slugt på et cirka 200 meter langt forløb. Det er her, at overdækningen tænkes etableret, - cirka 100 meter på hver side af Emdrupvej broen.

Formentlig skal opstilles en række betonpiller langs motorvejens spunsvægge og i midten af motorvejen. Der skal så lægges overliggere herpå, og herefter et tyndt betondække.

Denne idéskitse har ikke haft mulighed for ingeniørberegninger, men hvis man skal tilstræbe en anlægssum under 100 mio kr, skal det være en let struktur.

Det skal tilstræbes, at anlæg af overdækningen kan ske uden at lukke motorvejen.

En park der binder sammen

En oversigt over parken fremgår af diagrammet på bagsiden.

Heraf kan ses, at det grønne parkstrøg løber sammen med Kastanielunden ved Strødamvej og også udstrækkes nedad Ryparken. Hele kvarteret vil herved med et trylleslag blive forenet på en smuk måde.

Beboernes fornemmelse af at bo i et område, der er glemt bag et motorvejshelvede, vil forsvinde.

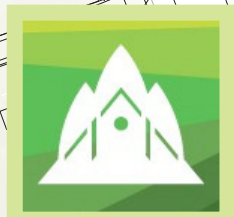
På billedet til venstre ses overdækningens parkanlæg, som det kunne se ud, når man står på Emdrupvej og kigger mod nord.

Det kan sammenlignes med forholdene, som de er nu, som kan ses nedenfor.



Helsingørsmotorvejen set fra Emdrupvejbroen med kig mod nord. Billedet til venstre er samme kig efter etablering af en overdækning.





Den Grønne Port i fugleperspektiv:
Et 200 meter langt parkanlæg på en ny over-
dækning over Helsingørmotorvejen, hvor
den løber i en slugt under Emdrupvej broen

Tegning: STED By- og Landskabsarkitekter

