

Bispeengen – Visionsoplæg

Opsamlingsnotat, april 2022



Indhold:

| | |
|----------|---|
| s. 2 | Indledning |
| s. 3 | Resume |
| s. 4 | Dialogproces, kortlægning og analyse |
| s. 5 | Vision og strategier |
| s. 6 | Principper – Trafik og Mobilitet |
| s. 7 | Principper – Regnvand og Hydraulik |
| s. 8 | Principper – Landskab og Byrum |
| s. 9 | Principper – Fortætning og Funktioner |
| s.11 | Visionsskitse 1 – Tunnel og grønne byrum |
| s. 12 | Visionsskitse 2 – Tunnel, bebyggelse og grønne byrum |
| s. 13 | Visionsskitse 3 – Delvis nedrivning og grønne byrums |
| s. 14-16 | Oversigtsskema, nøgleinformationer |

Indledning

Dette notat opsamlers i kort form de væsentligste pointer fra visionsoplægget for Bispeengen.

Visionsoplægget er udarbejdet af Team Vandkunsten på vegne af Frederiksberg og Københavns kommuner og handler om, hvordan området kan udvikle sig, hvis Bispeengbuen fjernes helt eller delvist. Gennem tre forskellige scenarier belyses potentialet for udviklingen af området.

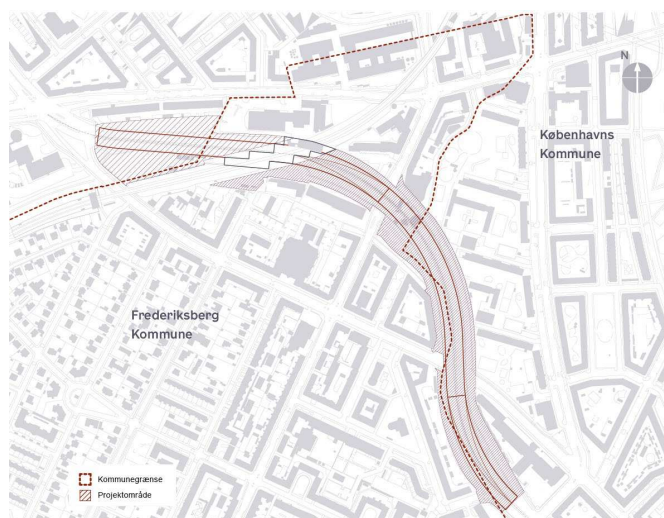
Visionsoplægget er konklusionen på den dialogproces, analyse og skitsering, der er gennemført i fase 1 (fra efteråret 2021 til foråret 2022). Oplægget danner grundlag for en politisk beslutning om, hvilket af tre scenarier, de to kommuner ønsker at gå videre med i en videre konkretisering i fase 2 (fra efteråret 2022 til foråret 2023), hvor det endelige ideoplæg skal udarbejdes.

Undervejs i notatet henvises til det samlede projektmateriale, der består af:

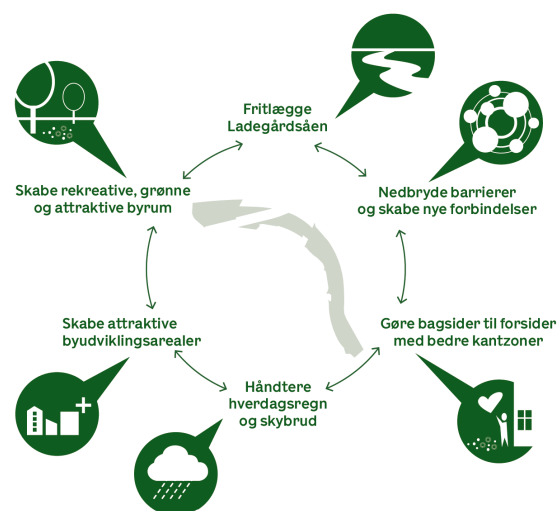
- Bispeengen – Visionsoplæg (projektmappe)
- Bilag 1 – Opsamling af dialogproces (KOMMON)
- Bilag 2 – Notat vedr. trafik (ViaTrafik)
- Bilag 3 – Notat vedr. økonomi og organisation (Realise)
- Bilag 4 – Notat vedr. CO2-påvirkning ved anlæg (Rambøll)



Bispeengbuen i dag. Foto David Kahr



Oversigt over projektområdet



Visionsoplægget belyser potentialerne for områdets udvikling

Resumé

Uanset om Bispeengbuen fjernes helt eller delvist, er det visionen, at området omdannes til en grøn og urban engpark. Bispeengparken skal forvandle en af byens bagsider til en forside. Den bliver et både urbant og grønt åndehul og mødested. Et område, der skaber forbindelser, hvor der i dag opleves afstand, giver plads til natur, hvor den i dag er fortrængt, og til møder mellem mennesker, der lever tæt på hinanden, men er adskilt.

Visionen for Bispeengparken er udmøntet i seks strategier, som (pånær den sidste) er fælles for alle tre scenarier, nemlig:

1. Den grønne og urbane engpark
2. Et samlende blåt element
3. Identitetsskabende kulturspor og genbrug
4. Nye forbindelser og sammenhænge
5. Attraktive byrum gør bagside til forside
6. Fortætning med nye bygningstyper (Visionsskitse 2)

De seks strategier er konkretiseret i en række principper for planlægning og design.

Vision, strategier og principper har betinget udformningen af visionsskitserne for de tre scenarier:

- Visionsskitse 1 - Tunnel og grønne byrum:
Biltrafikken flyttes i tunnel, og der anlægges en stor, sammenhængende grøn engpark, hvor et ålb slynger sig fra området ved Nordre Fasanvej mod sydøst. Visionsskitserne findes i to varianter; en med en kort tunnel og én med en lang tunnel. I den lange version kan det ekstra areal ovenpå tunnelen fx anvendes til idræts- og kulturfaciliteter.
- Visionsskitse 2 - Tunnel, bebyggelse og grønne byrum:
Biltrafikken flyttes i tunnel, og der opføres bebyggelse i den grønne og urbane engpark. Bygningerne følger tunnelens bue gennem området, og trapper ned mod engparken og åløbet med grønne terrasser. Visionsskitserne findes i to varianter; én med en kort tunnel og én med en lang tunnel. I den lange version kan der opføres flere boliger på det ekstra areal ovenpå tunnelen.
- Visionsskitse 3 – Delvis nedrivning og grønne byrum:
Biltrafikken samles på den nordlige brobue, og den sydlige bue rives ned for at skabe rum til en grøn engpark med et ålb mod sydvest – og et bånd af aktiviteter under den bevarede bue.

Visionsskitserne viser, at der er et stort potentiale for at revitalisere området med nye grønne og blå byrum samt at forbinde området på ny. Visionsskitserne er fleksible, så både eksisterende og fremtidige aktiviteter kan flettes ind i parken i en fremtidig programmering, herunder muligheder for kultur- og fritidsaktiviteter.



Illustration, visionsskitse 1



Illustration, visionsskitse 2



Illustration, visionsskitse 3

Dialogproces



Hvad kan vi få ud af at fjerne Bispeengbuen helt eller delvist? Og hvad er vigtigt at huske, når Bispeengparken formgives? Det er nogle af de spørgsmål, som mange engagerede borgere og repræsentanter for lokale virksomheder, foreninger, råd og udvalg har svaret på i den dialogproces, der er gennemført i fase 1. Det store engagement illustrerer, at der er et udbredt ønske om at se forandringer i området – og gerne snart.

Centrale pointer fra dialogen er ønsket om at gøre noget ved støj og forurening – og at skabe større tryghed, bedre sammenhæng i lokalområdet og bedre forhold for cyklister og gående. Det er også tydeligt, at drømmen om at genskabe et åløb er bredt forankret. Der er i det hele taget stor efterspørgsel efter mere bynatur, både af hensyn til biodiversiteten og for at gøre lokalområdet grønt, smukt og oplevelsesrigt. Der er også et udtalt ønske om gode rammer for fællesskaber, og de mange aktiviteter i lokalområdet (bl.a. i AKB Lundtoftegade, i Byhaven på Fuglebakkevej og under buen hos Urban13 og Street Society) er værdsatte og bør indgå i områdets programmering og design i den videre proces.

Læs mere om dialogprocessen i projektmappen på side 11-13 og i Bilag 1.

Kortlægning og analyse



Historien om Bispeengen er en historie om en eng og en å, der for 50 år siden blev underlagt en voldsom vej. En vej der siden har belastet nærområdet med støj og luftforurening, og som har skabt en stor barriere i byen, fysisk og mentalt. Det har blandt andet betydet, at tilstødende bebyggelser i høj grad 'vender ryggen til' området, med høje hegn, buskads og lukkede facader, noget der kan bidrage til at skabe utryghed.

Barrieren gør det også vanskeligt og utrygt at bevæge sig på tværs af kvarteret som blød trafikant. Selvom området er domineret af vejbroens rå betonkonstruktion, er der også fine grønne kvaliteter som platanalleen og de åbne gårdrum i Lundtoftegade. De udgør, ligesom de rørlagte åløb, et fint afsæt for at skabe både grønne og urbane byrum.

Området omkring Bispeengbuen er et meget sammensat bykvarter, både bystrukturelt, arkitektonisk, funktionsmæssigt og socialt. Det udgør en særlig udfordring, men også et særligt potentiale, når området skal revitaliseres og forbindes påny. Det sammensatte kommer også til udtryk i mange af de initiativer og projekter, der er vokset frem i de senere år – både fysiske og sociale. Disse projekter er en vigtig ressource, der også i fremtiden kan skabe liv, forbindelser og fællesskab i området.

Læs mere om kortlægning og analyse i projektmappen på side 14-30.

En vision og seks strategier

Visionen om den grønne og urbane engpark

Bispeengparken skal forvandle en af byens bagsider til en forside. Den bliver et både urbant og grønt åndehul og mødested, et rekreativt område, der skaber forbindelser, hvor der i dag opleves afstand, giver plads til natur, hvor den i dag er fortrængt, og til møder mellem mennesker, der lever tæt på hinanden, men er adskilt.

Seks strategier for Bispeengparkens udformning

Visionen for Bispeengparken er udmøntet i seks strategier, som (pånær det sidste) er fælles for alle tre udviklingsscenarier, nemlig:

1. En grøn og urban engpark:
Den nye engpark bliver et grønt og rekreativt område, hvor flotte træer bevares og der skabes sammenhæng til andre grønne byrum – fx. Ågadeparken, Byhaven og arealerne i og omkring Lundtoftegadebebyggelsen.
2. Et samlende blåt element:
Vand fra Lygte Å pumpes op nær Nordre Fasanvej, hvorfra det ledes videre gennem en serie 'bassiner', der ligger i et slynget forløb fra nord mod syd. Højdeforskelle mellem bassinerne sikrer bevægelse i vandet. Skybrudsvand kan opstuves i åløbet og i parkens lavninger.
3. Identitetskabende kulturspor og genbrug:
Ud over at vandet 'genfortælles', genbruges søjler og bjælker i indretningen og giver Bispeengparken en særlig identitet – samtidig med, at den bliver et eksempelprojekt for bæredygtighed.
4. Nye forbindelser og sammenhænge:
Bløde trafikanter kan færdes lettere og tryggere igennem og på tværs af engparken, og den grønne cykelrute Grøndalsruten får et naturligt og sammenhængende forløb ved at blive ført gennem et af de eksisterende tunnelrør under S-banen.
5. Attraktive byrum skal gøre bagsider til forsider:
Ved Nordre Fasanvej koncentrerer aktiviteter i 'bylivshjertet'. Attraktive byrum langs og i parken gør, at nuværende bagsider kan vendes til forsider hvor mennesker færdes og mødes.
6. Fortætning med nye bygningstyper (kun visionskitse 2):
Fortætning af området kan ske ved at placere bygninger ovenpå tunnelrørene. Bygningerne udformes med grønne terrasser og placeres med mellemrum så man oplever, at man færdes i en grøn park.

En række principper konkretiserer strategierne

De seks strategier er konkretiseret i en række principper for, hvordan området tilrettelægges og designes. Principperne omhandler Trafik og mobilitet, Regnvand og hydraulik, Landskab og byrum samt Fortætning og funktioner, der gennemgås kort på de følgende sider.

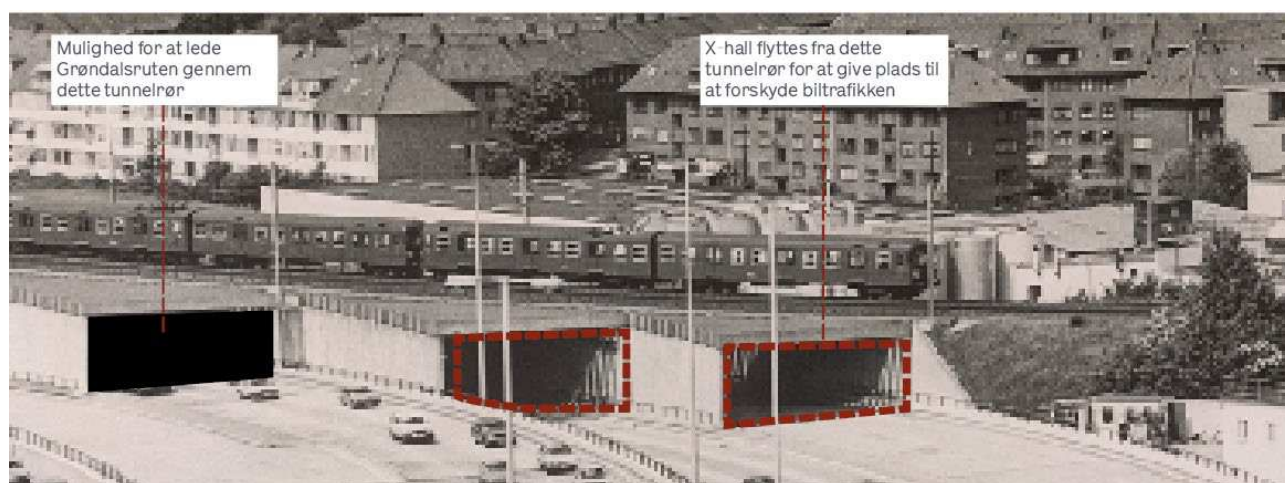
Læs mere om vision og strategier i projektmappen på side 31-34.

Principper/Trafik og mobilitet

Principperne for trafik og mobilitet skal imødekomme ønsket om at opretholde vejkapaciteten i forhold til det omgivende vejnet, samtidig med, at der gøres plads til grønne byrum og bedre forbindelser for de bløde trafikanter (dette behandles under 'Principper/Landskab og byrum'). De vigtigste principper er:

Ny linjeføring gennem tunnelrør under S-banen

Vejens linjeføring ændres ved at anvende de to nordligste tunnelrør under S-banen. Fra det nordlige tunnelrør til Hillerødgade flyttes vejen mod nord, så der bliver plads til ca. 200 m opmarchareal med 2 x 3 spor. Skatefaciliteten X-Hall, der ligger i det nordligste tunnelrør, flyttes til en ny placering, fx på nordsiden af Nordre Fasanvej, hvor den kan indgå i et fremtidigt aktivitetsmiljø. Linjeføringen gør det muligt at føre Grøndalsruten gennem et af de to sydligste tunnelrør, så den får et mere naturligt forløb ind i Bispeengparken. Samtidig sikres det, at vejadgang til genbrugspladsen kan opretholdes.



Ny linjeføring ved Telefonhuset

Ved at forskyde hhv. nedkørslen til tunnelen (Visionsskitse 1 og 2) og opkørslen til den nordlige brobue (visionsskitse 3) en smule i forhold til det nuværende vejforløb ud for Telefonhuset, frigøres mere areal som kan anvendes til klimahåndtering og grønne byrum mod syd.

Lavere hastighedsgrænser

- i visionsskitse 1 og 2 sænkes hastigheden til 60 km/t i tunnel for at opnå en bedre løsning med kortere ramper og dermed mere plads til grønne byrum.
- i visionsskitse 3 sænkes hastigheden til 50 km/t for at opnå en sikker løsning, når trafikken samles på én bue. Dette er nødvendigt pga. den eksisterende vejbro's tværprofil.

Overflytningen af biltrafik vurderes i praksis at være beskeden, da hastighedsgrænserne på store dele af det omgivende vejnet ligeledes planlægges sænket med 10 km/t. Samtidig har den sænkede hastighed den fordel, at støjgener mindskes i forhold til i dag.

Nordlige brobue bevares i visionsskitse 3

Biltrafikken samles på den nordlige vejbro, hvor der er plads til 2 x 2 spor. Ved at bevare den nordlige brobue opnås det mest optimale vejforløb muliggør et sammenhængende vandforløb videre mod syd til Ågadeparken og et forbedret forløb af den grønne cykelrute, samt de bedste lysforhold i den kommende engpark. Samtidig tilgodeser løsningen de beboere, der bor tættest på buen i dag.

Trafikkapaciteten for biler bevares

De udførte trafikmodelberegninger viser, at de tre scenarier ikke medfører mindre kapacitet for afvikling af hverdagsdøgntrafikken end det tilstedende vejnet. Beregningerne bekræfter desuden, at både kødannelse, hastighed og rejsetid for bilister i myldretiden bliver omtrent den samme, som hvis den nuværende

trafikløsning blev bevaret. Det skyldes, at det er kapaciteten i lyskrydsene og på de tilstødende veje, som afgør strækningens samlede kapacitet for afvikling af biltrafik. Beregningerne uddybes i bilag 2.

Støjværn genanvendes i visionsskitse 3

I visionsskitse 1 og 2, hvor biltrafikken føres i tunnel med overdækkede ramper, kan der forventes en signifikant reduktion af trafikstøjen for hele området. I visionsskitse 3 genanvendes de eksisterende støjværn, så ingen beboere udsættes for mere støj end i dag. Derudover vil den sænkede hastighed have en gavnlig effekt på støjbelastningen, men der vil fortsat være trafikstøj i området. Yderligere støjdæmpning kan opnås vha. absorberende støjværn (mod en merpris) – eller med en hel eller delvis overdækning, såfremt det er teknisk muligt.

Parkering i projektområdet reduceres

Der er i dag 440 p-pladser i projektområdet. De 238 p-pladser under Bispeengbuen nedlægges for at give plads til grønne byrum. Derudover reduceres og omlægges parkeringen i området for at sikre en god sammenhæng mellem engparken og de omgivende bebyggelser. Det gælder fx for den del af Ågade, der ligger mellem Borups Alle og Nordre Fasanvej, hvor vejen ændres til et grønt byrum med stiforløb.

- I visionsskitse 1 vil den fremtidige parkering være 94 p-pladser i terræn.
- I visionsskitse 2 skal der etableres parkering til nybyggede boliger og erhverv. Derfor opføres et p-hus ovenpå rampen i den sydlige ende af området, som er skitseret med 80 pladser, men kan skaleres efter behov. Den fremtidige parkering i terræn vil være 118 p-pladser.
- I visionsskitse 3 vil den fremtidige parkering være 110 p-pladser i terræn.

Læs mere og se illustrationer af principper for trafik og mobilitet i projektmappen på side 36-45 og i Bilag 2.

Principper/Regnvand og hydraulik

Principperne for regnvand og hydraulik skal imødekomme ønsket om at (gen-)etablere et åløb i området og om at håndtere mest muligt skybrudsvand uden at der gås på kompromis med byrummenes rekreative og naturmæssige kvaliteter. De vigtigste principper er:

Vand fra den rørlagte Lygte Å pumpes op nær Nordre Fasanvej

Åløbets 'udspring' iscenesættes i Byrumshjertet ved Nordre Fasanvej. Her pumpes vand, primært fra den rørlagte Lygte Å, fra en underjordisk pumpestation op i stor højde (kote 13,7) hvorfra det falder som et 'vandgardin' fra en bjælke til et åbent bassin (kote 7,5).

Vandet ledes mod syd gennem terrasserede bassiner

Vandmængden i vandløbet er ca. 60 liter/sekund og løber ned gennem parken i terrasserede bassiner med overløb. Dette skaber et permanent vandspejl og dermed et mere nærværende vandelement ned gennem parken. Overløbene bliver særlige steder, hvor vandet iltes og risler fra niveau til niveau. I den sydlige ende af parken ender vandet i et bassin (kote 6,3), hvor et overløb leder vandet tilbage til den rørlagte å. Der er også mulighed for at lede vandet videre på overfladen til Ågadeparken.

Skybrudsvand kan opstaves i lavninger og omkring åløb

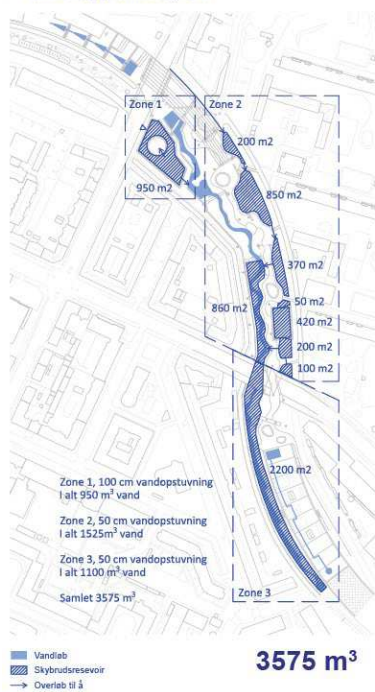
Det er en binding i opdraget, at der skal afsættes plads til en skybrudsskakt med en diameter på 20 m nær Nordre Fasanvej, der er en lavning i et større byområde. Ud over Skybrudsskakten indrettes engparken på en måde, så der kan opstaves vand i forskellige reservoirer, der til hverdag har rekreative kvaliteter:

- Et 'ellekær' omkring skybrudsskakten, med træer i kanten og enggræsser (kapacitet: 950 m³)
- Grønne lavninger og nedsænkede rekreative parkanlæg – fx fitnessplads, boldbane og lignende. (kapacitet: 1200 – 1500 m³)
- Den sydlige del af åløbet, der ligger under kote 7,0 (skapacitet: 600 – 1500 m³)

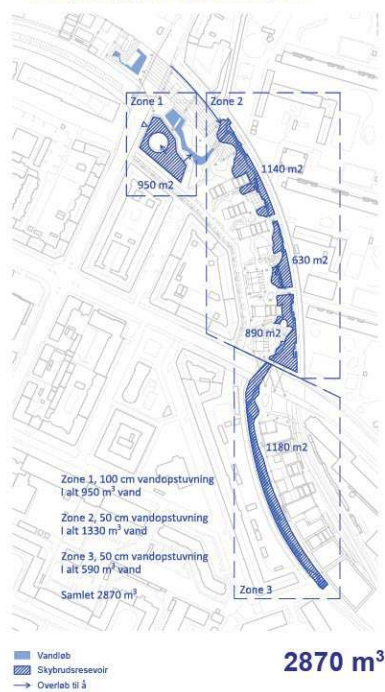
Når alle de ovennævnte reservoirer er fyldte, vil vandet kunne lede til skybrudsskakten eller videre nedstrøms via overløb i kote 7,0 mod den tilstødende Ågadepark, som også kan bruges som reservoir. Der er forskel på den samlede opstuvningskapacitet i de tre visionsskitser, se illustrationen herunder.

Læs mere og se illustrationer af principper for regnvand og hydraulik i projektmappen på side 44-55.

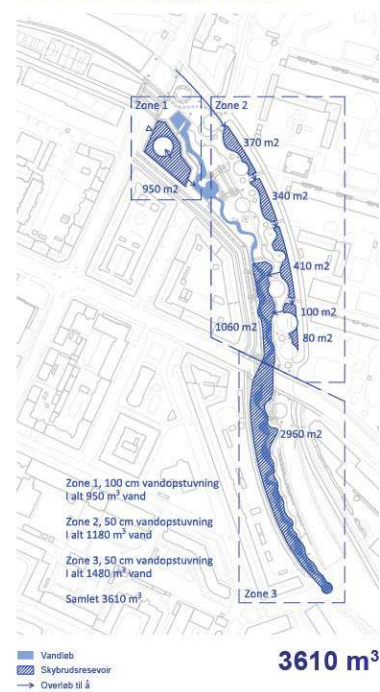
Visionsskitse 1
– Tunnel og grønne byrum



Visionsskitse 2
– Tunnel, bebyggelse og grønne byrum



Visionsskitse 3
– Delvis nedrivning og grønne byrum



Principper/Landskab og byrum

Principperne for landskab og byrum skal imødekomme ønsket om grønne, rekreative arealer af høj kvalitet og med en særlig identitet. De vigtigste principper er:

Elementer fra Bispeengbuen genbruges

Ud over at Ladegårdsåen 'genfortælles', genbruges søjler og bjælker fra Bispeengbuen i forskellig form. Til overdækninger, som pergolaer, til bevoksning, som inventar, belægninger eller i nedknust form til bundopbygninger eller som tilslag i nye rustikke belægninger og støttemure. Det giver engparken en helt særlig identitet, fortæller om områdets historie og er samtidig bæredygtigt.

Åløb og beplantninger skaber sanselige oplevelser, bynatur og biodiversitet

Den nye engpark bliver et markant grønt og blå rekreativt område, hvor åløbet og varierede beplantninger skaber mange forskellige sanselige oplevelser og sikrer meget mere bynatur og biodiversitet i området. Eksisterende træer som de store platantræer langs Ågade giver området karakter og bør bevares.

Aktiviteter samles i Aktivitetsbåndet og i 'Bylivshjertet'

Aktiviteter koncentrerer langs et stiforløb, der følger parken, 'Aktivitetsbåndet' og i et mere urbant og tempofyldt aktivitetsområde, 'Bylivshjertet' nær Nordre Fasanvej.

Parkens program er fleksibelt – aktivitetsmuligheder tilrettelægges sammen med brugerne

Bispeengparkens udformning er fleksibel og varieret og rummet er grundlæggende inddelt i vandløb, aktiviteter og park. Visionssskitserne fastlægger ikke, hvilke funktioner og aktiviteter, der skal indgå i engparken. Det foreslås, at området programmeres sammen med lokale ildsjæle og foreninger i den videre proces. Det vil give mulighed for at skabe et godt samspil med funktioner i nærområdet. Der findes allerede flere initiativer, der kan inddrages, fx Urban 13 og Street Society, Byhaven og Lundtoftegades socialøkonomiske og kulturelle aktiviteter.

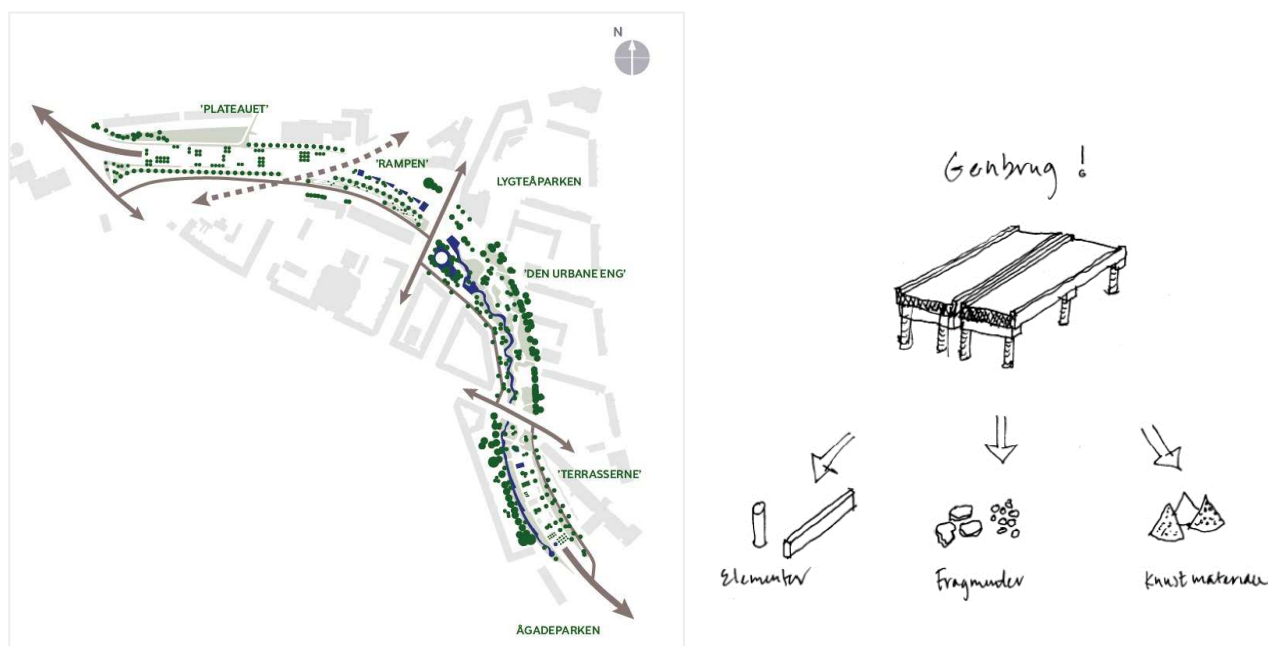
Attraktive byrum gør, at bagsider kan vendes til forsider

De grønne byrum skal udformes, så de inviterer boligforeninger, virksomheder og andre aktører i området til at åbne sig mod engparken, så der skabes liv og tryk. Det gælder fx omkring Ågade, hvor vejstykket ud for Lundtoftegadebebyggelsen foreslås omdannet til et grønt byrum uden trafik og parkering for at mindske barrieren og skabe sammenhæng og synergi på tværs.

Gode forbindelser på kryds og tværs

Der anlægges stier, der skaber forbindelser til andre bydele (bl.a. Grøndalsruten) og gør det let, trygt og oplevelsesrigt for bløde trafikanter at færdes igennem og på tværs af området. Der etableres broer over åløbet mange steder, så det ikke bliver en ny barriere for sammenhængen i kvarteret.

Læs mere og se illustrationer af principper for landskab og byrum i projektmappen på side 56-61



Principper/Fortætning og funktioner (vedrører kun visionssskitse 2)

Principperne for fortætning og funktioner skal imødekomme ønsket om at sikre gode boliger i byen, samtidig med, at der sikres gode, grønne og rekreative arealer til offentligheden. De vigtigste principper er:

Bebyggelse placeres på tunnelrørene og funderes via sekantpæle.

Tunnelrørenes konstruktion kan benyttes som fundament for ny bebyggelse. Bygningerne placeres på tværs af rørene og respekterer de modulafstande, der gives af tunnelrørenes konstruktive system. Dette indebærer et spænd på ca. 13,5 m. Ny bebyggelse i Bispeengparken placeres ovenpå tunnelrørene, og markerer således tunnelens bueslag som en kam ned gennem det grønne område.

Lav bebyggelsesprocent skal sikre, at området får parkkarakter

Den samlede bebyggelsesprocent for området holdes relativt lav, 41 %, for at fastholde visionen om en grøn og åben engpark.

Boliger, offentlige funktioner og p-hus

Der disponeres primært med boliger i Bispeengparken. Området ved Nordre Fasanvej friholdes for nybyggeri og bevares til kulturelle formål, fx Urban 13 og Street Society. X-Hall foreslås flyttet til den vestlige side af Nordre Fasanvej, så der kan skabes et samlet urbant miljø i 'Bylivshjertet'. Der gives plads til et nybyggeri der kunne indeholde kultur og offentlige formål, eventuelt blandet med erhverv.

I den variant af visionskitse 2, hvor tunnelen forlægges Ved nedkørslen til tunnelen i syd placeres et P-hus – der er skitseret 80 pladser, men p-huset kan skaleres hvis der er behov.

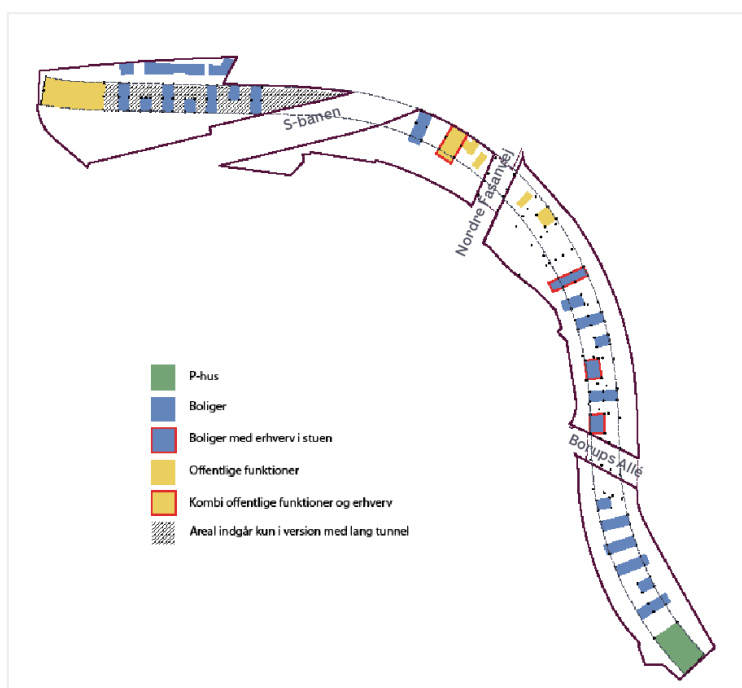
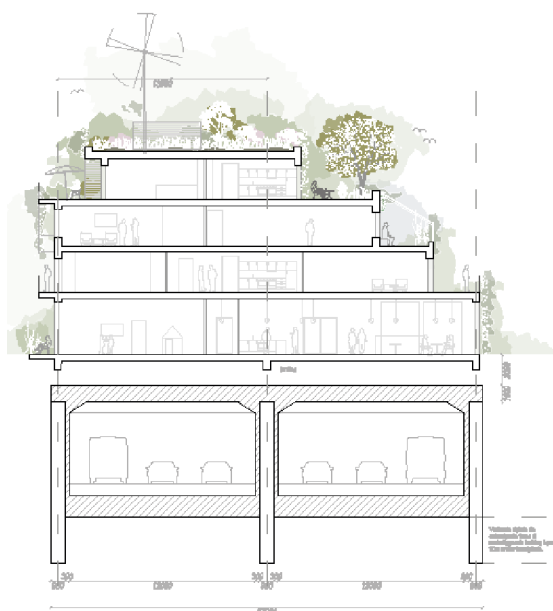
Aftrappede bygninger med grønne terrasser

Bygningerne terrasseres og foreslås udviklet som en særlig grøn bygningstype, der skal indeholde markante uderum i form af terrasser. Bygningerne opføres i 3-5 etager i en skala, der underordner sig de omkringliggende karrébebyggelser og samtidig trapper ned og møder parken.

Grønne mellemrum og udadvendte funktioner i stueplan

Mellem bygningerne udvikles offentlig tilgængelige, grønne uderum der interagerer med den omkringliggende park. Der etableres smalle kantzoner til indgange, cykler mv. langs husenes stueetager, der, udover et mindre antal boliger, foreslås anvendt delvist til fælles formål, liberalt erhverv og aktiviteter, der kan anvendes af hele kvarteret. De private uderum placeres oppe i bygningen.

Læs mere og se illustrationer af principper for fortætning og funktioner i projektmappen på side 64-73.



Visionsskitse 1/Tunnel og grønne byrum



I dette scenarie skabes der en sammenhængende grøn engpark, hvor stier og broer på langs og på tværs af et vandløb giver adgang til hyggelige opholdssteder og lommer til aktiviteter. Vandet pumpes op nær Nordre Fasanvej, hvorfra det ledes videre sydpå gennem en serie forskudte 'bassiner', der ligger i et slynget forløb gennem hele parken.

Det er forventningen, at bebyggelserne, der i dag har bagside ud mod Bispeengbuen, med tiden vil åbne sig mere op denne vej og bidrage til at skabe en tryk engpark, hvor der ses lys i vinduer, og hvor folk færdes til og fra, og gør brug af de aktiviteter og rekreative tilbud parken tilbyder.

Bylivet koncentrerer sig ved Nordre Fasanvej, hvor bjælker og søjler genbrugt fra Bispeengbuen danner et tag for kultur og fritidsaktiviteter. Tæt ved Nordre Fasanvej er der planlagt en skybrudstunnel, hvis store dæksel ligger midt i et regnvandsbassin med elletræer. Dækslet udføres som et hævet plateau, der kan fungere som en scene til dans, musik, udstillinger og lignende events.

Længst mod syd, ved Borups Plads hvor rampen fra vejtunnellen hæver sig i landskabet, foreslås anlagt dyrkningsarealer til områdets borgere – her kan man mødes på tværs af baggrund og bosted, og dyrke både fællesskabet og jorden sammen i nye byhaver. I den version af scenariet, hvor der opføres en lang tunnel, kan der på det hævede areal mod nord fx anlægges boldbaner eller andre idrætsfaciliteter.

Læs mere og se illustrationer af Visionsskitse 1 i projektmappen på side 75-84.

Visionsskitse 2/Tunnel, bebyggelse og grønne byrum



I dette scenarie opføres der bebyggelse i den grønne og urbane Bispeengpark. Bygningerne følger tunnelens bue som en rygrad ned gennem området, og trapper ned mod engparken med grønne tagterrasser. Imellem dem er der passager og kig, så der skabes transparens og forbindelse på tværs.

Med terrasserede huse i 3-5 etager er skalaen lavere end de omgivende karreer og den modernistiske bebyggelse i Lundtoftegade. Skalaen er lavere for at fastholde fornemmelsen af at være i et sammenhængende grønt område – og for at give plads til både vandløb, attraktive grønne områder med et godt mikroklima og lommer til aktiviteter. Også i dette scenarie er det mest aktive byliv samlet ved Nordre Fasanvej og det udformes analog visionsskitse 1.

Der fortættes primært med boliger, men der tænkes placeret fælleslokaler og mindre erhverv i en del af stueetagerne for at skabe aktive zoner omkring husene. Ved Borups plads placeres et p-hus i to etager, som skaber et portmotiv i forbindelse med nedkørslen til tunnelen. I den lange tunneludgave placeres der en offentlig funktion ved Hillerødgade, som også i denne ende danner port til tunnelen. P-huset tænkes begrønnet og udformet så det indgår i den samlede oplevelse af parken og så det sender et tydeligt signal om at der sker et skift fra trafik til grønt.

I den bebyggede version foreslås åen slynget gennem parken så den optræder på begge sider af de nye boliger.

Læs mere og se illustrationer af Visionsskitse 1 i projektmappen på side 85-93.

Visionsskitse 3/Delvis nedrivning og grønne byrum



I dette scenarie foreslås biltrafikken samlet på den nordligste brobue og den sydligste af de to brobuer nedrevet. Med nedrivningen frigives et større sammenhængende vestvendt areal, der muliggør visionen om den urbane og grønne engpark, et areal hvor der stadig er plads til, at vandløbet etableres som i visionsskitse 1. Det grønne islæt i engarken bliver noget mindre end i visionsskitse 1, da arealet under buen er mindre egnet til grønne parkformål. Det urbane fylder derfor mere i visionsskitse 3.

Kultur- og idrætsaktiviteter foreslås koncentreret i et sammenhængende bånd, der følger buen, da mange af dem har glæde af den overdækning, som buen udgør. De aktiviteter, der foregår under buen i dag, kan videreføres og videreudvikles, og der kan tilføres nye, der formes af områdets borgere. Aktivitetsbåndet kobles med de tiltag, der er under udvikling i AKB Lundtoftegade (fx boldbane og socioøkonomiske virksomheder i stueplan), så de supplerer og styrker hinanden.

Det grønne er koncentreret i Bispeengparkens sydvestlige og solbeskinnede side. Langs vandløbet vil der være et varieret landskab af beplantninger, der giver plads til insekt- og dyreliv – og som samtidig giver fine sanseoplevelser og læring om naturen til byens børn og voksne. Broelementer fra den nedrevne brobue foreslås genanvendt som i visionsskitse 1 og 2.

I den østlige del søges parken styrket på strækningen fra Borups Allé til Nordre Fasanvej, med ny beplantning der kan spille sammen med de gamle træer langs Ågade. I samspillet mellem den blå og grønne engpark og den bevarede bue kan der opstå en unik identitet for stedet; en særlig dynamik mellem det rolige og pulserende.

Læs mere og se illustrationer af visionsskitse 3 i projektmappen på side 94-102.

| Oversigt, nøgleoplysninger | Visionsskitse 1 Tunnel og grønne byrum | | Visionsskitse 2 Tunnel, bebyggelse og grønne byrum | | Visionsskitse 3 Delvis nedrivning og grønne byrum |
|--|---|----------------------------------|--|-----------------------------------|---|
| | Kort tunnel | Lang tunnel | Kort tunnel | Lang tunnel | |
| Friarealer og skybrudshåndtering | | | | | |
| <i>Bispeengparkens udformning og løsninger til regnvandshåndtering præsenteres i projektmappen side 46-57.</i> | | | | | |
| Skybrudsvand (opstuvningskapacitet) | 3.575 m³ | | 2.870 m³ | | 3.610 m³ |
| Rekreativt areal (offentligt tilgængeligt) | ca. 35.000 m² | ca. 51.000 m² | ca. 17.500 m² | ca. 21.000 m² | ca. 34.500 m² |
| Ny bebyggelse | | | | | |
| <i>Bebyggelsespotentialerne belyses nærmere i projektmappen side 64-73.</i> | | | | | |
| Areal, projektområde | | | 45.375 m ² | 60.475 m ² | |
| Boliger (heraf 25% almene) | | | 14.765 m ² | 19.080 m ² | |
| Erhverv | | | 1.850 m ² | 1.850 m ² | |
| Offentlige funktioner | | | 790 m ² | 2.330 m ² | |
| Nyt p-hus | | | 1.250 m ² | 1.250 m ² | |
| Bebyggelse i alt | | | 18.655 m² | 24.510 m² | |
| Bebyggelses-% (inkl. p-hus) | | | 41 % | | |
| Trafik, parkering og støj | | | | | |
| <i>Trafikforhold uddybes i projektmappen side 35-40 og i Bilag 2. Oplæg til parkering præsenteres i projektmappen side 41-45.</i> | | | | | |
| Hastighedsgrænser | 60 km/t | | 60 km/t | | 50 km/t |
| Kapacitet ift. omg. vejnet | Uændret ift. døgntrafikken. Rejsetid i myldretid stort set som i dag. | | | | |
| Nuværende parkering (heraf 69 pp på Frederiksberg, 133 pp i København og 238 pp under Bispeengbuen) | 440 P-pladser | | | | |
| Fremtidig parkering, Frb. (terrænparkering. I dag: 69 pp) | 66 pp | | 87 pp | | 82 pp |
| Fremtidig parkering, Kbh. (terrænparkering. I dag: 133 pp) | 28 pp | | 31 pp | | 28 pp |
| Fremtidig parkering, P-hus (P-hus kan skaleres efter behov) | | | 80 pp | | |
| Fremtidig parkering i alt | 94 pp | | 198 pp | | 110 pp |
| Trafikstøj (indikation) | Forbedret situation | | Forbedret situation | | Mindre forbedring, men byrummet vil stadig være støjudsat |
| CO₂-udledning (foreløbigt resultat af Rambølls screening) | | | | | |
| <i>CO₂-udledningen uddybes i Bilag 4.</i> | | | | | |
| Samlet udledning (omfatter nedrivning, materiale- produktion, transport, ind- bygning, drift og vedligehold i 50 år samt byggeri) | 63.250 t CO₂eq | 87.797 t CO₂eq | 93.247 t CO₂eq | 128.820 t CO₂eq | 1.691 t CO₂eq |

| Oversigt, nøgleoplysninger | Visionsskitse 1 Tunnel og grønne byrum | | Visionsskitse 2 Tunnel, bebyggelse og grønne byrum | | Visionsskitse 3 Delvis nedrivning og grønne byrum |
|---|--|-----------------------|--|-----------------------|---|
| | Kort tunnel | Lang tunnel | Kort tunnel | Lang tunnel | |
| Anlægsomkostninger, medfinansiering og restfinansiering | | | | | |
| <i>* Differencer skyldes afrunding. Alle beløb, herunder medfinansiering fra staten og forsyningselskaberne, er estimater, som præciseres yderligere i næste projektfase. De økonomiske overslag uddybes i projektmappen side 107-109 og i Bilag 3.</i> | | | | | |
| Anlæg, infrastruktur (Nutidsværdi, januar 2022) | 1.738 mio. kr. | 2.454 mio. kr. | 1.739 mio. kr. | 2.454 mio. kr. | 241 mio. kr. |
| Anlæg, byrum (Nutidsværdi, januar 2022) | 302 mio.kr. | 385 mio.kr. | 276 mio. kr. | 355 mio. kr. | 258 mio. kr. |
| Totale udgifter (Nutidsværdi, januar 2022) | 2.041 mio. kr.* | 2.839 mio. kr. | 2.015 mio. kr. | 2.809 mio. kr. | 499 mio. kr. |
| Mulige indtægter, salg af byggeretter (Nutidsværdi, januar 2022) | | | 254 mio. kr. | 323 mio. kr. | |
| Medfinansiering fra staten (Nutidsværdi, januar 2022) | 210 mio. kr. | 210 mio. kr. | 210 mio. kr. | 210 mio. kr. | 210 mio. kr. |
| Medfinansiering fra forsyningselskaber (Nutidsværdi, januar 2022) | 54 mio. kr. | 54 mio. kr. | 43 mio. kr. | 43 mio. kr. | 54 mio. kr. |
| Total medfinansiering (Nutidsværdi, januar 2022) | 263 mio. kr.* | 263 mio. kr.* | 507 mio. kr. | 576 mio. kr. | 264 mio. kr. |
| Restfinansiering (Nutidsværdi, januar 2022) | 1.778 mio. kr. | 2.576 mio. kr. | 1.508 mio. kr. | 2.233 mio. kr. | 236 mio. kr.* |
| Drifts- og vedligeholdelsesomkostninger | | | | | |
| <i>* Differencer skyldes afrunding. Alle beløb er estimater, som præciseres yderligere i næste projektfase. De økonomiske overslag uddybes i projektmappen side 107-109 og i Bilag 3.</i> | | | | | |
| D&V infrastruktur pr. år (Prisniveau januar 2022) | 17 mio. kr. | 22 mio. kr. | 17 mio. kr. | 22 mio. kr. | 5 mio. kr. |
| D&V byrum pr. år (Prisniveau januar 2022) | 8 mio. kr. | 10 mio. kr. | 7 mio. kr. | 9 mio. kr. | 7 mio. kr. |
| Samlet udgift, D&V pr. år (Prisniveau januar 2022) | 25 mio. kr. | 31 mio. kr.* | 24 mio. kr. | 30 mio. kr.* | 12 mio. kr. |

| Oversigt, nøgleoplysninger | Visionsskitse 1 Tunnel og grønne byrum | | Visionsskitse 2 Tunnel, bebyggelse og grønne byrum | | Visionsskitse 3 Delvis nedrivning og grønne byrum |
|--|--|-------------|--|-------------|---|
| | Kort tunnel | Lang tunnel | Kort tunnel | Lang tunnel | |
| Tidshorisont <i>Vedr. visionsskitse 2: Selvom løsningen rent teknisk vurderes at være uden fordyrende konsekvens, kan byggeri ovenpå tunnelkonstruktionen indebære en procesmæssig risiko, der kan betyde forsinkelser, idet private og almene bygherrers projektering af bebyggelsen kan være tidsmæssigt forskudt fra projektering/anlæg af tunnel.</i> <i>Vedr. visionsskitse 3: Det er Københavns Kommunes vurdering, at der er potentiale for en optimering af tidsplanen. Såfremt det bliver Vejdirektoratet, der skal stå for anlægsarbejdet, bør de bidrage til at kvalificere tidsplanen.</i> <i>Oplæg til tidsplaner for de tre scenarier indgår i projektmappen på side 103-106</i> | | | | | |
| Grundlag (idéoplæg, VDs forundersøgelser, Aftaler med staten, EU-udbud af rådgivning mm.) | 2021-24 | | 2021-24 | | 2021-24 |
| Planlægning (projektudvikling, projektering, VVM-screening, off. høringer, lokalplaner og entrepriseudbud mm.) | 2025-29 | | 2025-29 | | 2024-27 |
| Udførelse (forberedende arbejder som ledningsomlægning, flytning af funktioner mm. samt nedrivning, anlæg af infrastruktur, anlæg af grønne byrum mm.) | 2029-2034 | | 2029-2034 | | 2027-30 |