

Hørings svar vedr. lokalplanforslag for Jernbanebyen

Finn Breddam, cyklist
oktober 2024

Jernbanebyen skal være attraktiv for hverdagscyklister.

For os, der formentlig ikke kommer til at bo i området, er et af de afgørende kriterier for en god lokalplan, hvor mange biler det nye kvarter vil sende ud til os andre.

Der tales om en øget belastning i Vasbygade på 17%. Det bliver et problem for alle, der bruger den vej – og for hele byen. Vi har alt for mange biler allerede, og hvert eneste byudviklingsprojekt gør belastningen værre.

Derfor er det vigtigt for København, at det nye område også er attraktivt for hverdagscyklister, dvs. mennesker, der ikke kører bil hver dag. Det er også vigtigt for livskvaliteten i området. Og det handler mine hørings svar om.

Sidebemærkning om parkeringsnormen: **1.500 bilparkeringspladser er 1.400 for mange!** Store nybyggerier må være den enkleste mulighed for at reducere bilejerskabet i byen: man tager ikke noget fra nogen. Masser af mennesker har ikke bil. Ca. 10% af os har ikke kørekort! Der er rigeligt med kunder til et byområde uden P-pladser. Jeg mener, at BR har forspildt en mulighed for modig byudvikling her.

Ikke-bilister burde prioriteres som en specifik målgruppe for byudvikling i København.

Det er altid vanskeligt for amatører at gennemskue, præcis hvilke lag af beslutninger der ligger i en lokalplan. Især, når man laver én lokalplan for et så stort område, og en så overordnet lokalplan.

Kræver mine forslag ændringer af lokalplanen, eller dispensationer, eller separate politiske beslutninger, eller indgreb i udbygningsaftalen? Det har jeg kun i begrænset omfang forsøgt at håndtere. Jeg peger på løsningsmuligheder¹.

Indhold:

[1\) Bevar den gamle tunnel til Jernbanebyen - og byg en cykeltunnel ved siden af. Eller to](#)

[2\) Jernbanebyens tomme centrum: CMC-broen skal være en cykelbro](#)

[3\) – eller en bred grøn bakke mellem de to parker](#)

[4\) Cykelbro mod nord kan føres ned gennem Sigerstedsgade](#)

[5\) Cykelbro mod syd kan måske føres ned mod Energiporten](#)

[6\) Autonom kollektiv trafik](#)

¹ [Leder: Vi har brug for visionære cykelnørder | Ingeniøren](#)

Er der en cykelambassadør til stede?

Jeg har forsøgt at se helheden i projektet "fra cykelstien", på vegne af den enkelte beboer, og inddraget så mange perspektiver som muligt. Det har ført til de konkrete løsningsforslag nedenfor – men det har overrasket mig, hvor lidt helhed der er lagt i netop cyklistens perspektiv i de omfattende forarbejder. Måske er det simpelthen blevet overset på de niveauer af magt og ejendomsret, der rækker ud over det enkelte arkitektprojekt? Eller måske vil man bare ikke acceptere, at cykelinfrastruktur ikke altid bare er en ekstra stribe asfalt: det koster faktisk penge.

Polemisk sidebemærkning: det minder lidt for meget om historien om **Lyngholm**, hvor bygherrens arkitekter havde udført en omhyggelig optimering af udearealerne omkring det maksimerede bebyggede areal. Der var tænkt på alt fra legende børn til affaldshåndtering og havnecafeer, på meget lidt plads. Men der havde ikke været nogen "cykelambassadør" til at fastholde den gamle ide om en cykelforbindelse over havnen, Enghave Brygge broen – og nu ender man med en permanent konflikt mellem de to behov.

Jeg ser også Jernbanebyen som **en forløber for Refshaleøen/Lynetteholm**: hvordan sikrer vi helheden af byens interesser i de her meget store lokalplaner med meget få grundejere/bygherrer og meget frie muligheder?

Men altså, jeg ser det fra cykelstien.

1) Bevar den gamle tunnel til Jernbanebyen - og byg en cykeltunnel ved siden af. Eller to

Den gamle tunnel kan blive en fin fodgængertunnel, næsten gratis. Hvis man bygger en cykelvenlig tunnel ved siden af, vil cyklerne øjeblikkeligt forsvinde fra den gamle. Man kan uden videre fjerne de gamle barrierer (stibomme), og dermed vil der opstå et effektivt og ustresset flow af fodgængere.

Den gamle tunnel har tre niveauer af bevaringsværdi:

Historisk værdi

Den er mig bekendt den eneste af sin slags i Danmark: en næsten 100 meter lang tunnel under et jernbaneterræn, bygget udelukkende som adgang for arbejderne på baneterrænet. Mange ældre mennesker kan fortælle historier om den og deres daglige passage gennem den. Tunnelen er en del af Jernbanebyens identitet.

Lokalplanforslaget taler om "den overordnede fortælling om områdets egenart", og her indgår tunnelen jo direkte: det var her, arbejderne gik ind fra Vesterbro. Jeg forestiller mig, at børnene i den nye skole kan skrive opgaver om "deres" tunnel, om stempelure og jernbanearbejderhistorie osv., og dermed få et særligt forhold til deres lokalområde.

Startredegørelsen pointerer, at "opførelse af nyt byggeri skal ske med respekt for væsentlige eksisterende værdier i bymiljøets identitet og særpræg." Den tanke burde man kunne udstrække til historiske trafik anlæg, som fx en fodgængertunnel fra ca. 1910. Når nu man fx bevarer jernbanespor uden funktion.

Godsbaneterrænet har som bekendt status som nationalt industriminde, og tunnelen er en del af denne helhed. Men den er tilsyneladende blevet overset, fordi den er en kategori for sig: hverken bygning eller jernbaneanlæg.

Lokalplanens redegørelse for bevaringsværdier omfatter Portbygningen og forstår tilsyneladende historien (s. 45) – men nævner slet ikke tunnelen. Og afsnittet ”Kulturmiljø” (s. 53) handler udelukkende om opførelse af nyt byggeri! Det er **en blind plet**.

Lokalplanen omtaler tunnelen 14 gange, den er afgørende for projektet – men det er ikke til at se, om den østlige ende af den er inden for planens geografiske grænse! Og det står ingen steder. Det ser ud til, at det bliver udbygningsaftalen og Økonomiforvaltningen, der skal sikre både den kulturhistoriske bevaringsværdi og den trafikale værdi af tunnelen. Et speget spil.

Paradokset er, at tunnelen faktisk kan blive den eneste rest af Centralværkstedets infrastruktur, der videreføres med sin oprindelige funktion: beboerne kommer bogstaveligt talt til at gå i jernbanearbejdernes fodspor.

I Københavns Bymuseums omfattende og beskrivende høringssvar/kommentar til en tidligere lokalplan², 12/12 2008, fremgår det tydeligt, at tunnelen, porten og porthuset (portvagten, portbygningen) udgør en helhed. Bygningen er placeret ved tunnelen, ikke omvendt.

Nytteværdi

I det øjeblik, man har et alternativ til cyklerne, så de fravælger den gamle tunnel, har man en praktisk funktionel fodgængertunnel – helt gratis. Når der kun er fodgængere, vil den kunne flytte mange mennesker på en tryk og rolig måde, fordi alle bevæger sig med mere eller mindre samme hastighed.

Den trafikale pointe er, at cyklister og fodgængere har det bedst hver for sig. Der er ingen trafikmæssigt gode grunde til at samle dem. Og når man nu har en fodgængertunnel, så brug den dog. Jeg foreslår en løsning, der er både bedre (mht. trafikal effektivitet og oplevelsesværdi) og billigere.

Barriererne kan fjernes i begge ender, så det bliver nemmere at passere med barnevogne (og måske også langsomme motorkøretøjer som fx en mobilitets scooter), og dermed fås et jævnt flow uden stop, dvs. højere kapacitet. Den nuværende rampe mod vest er flad nok til barnevogne o.l. Der er ingen grund til at gøre noget særligt ved hverken trappe eller rampe.

Jeg vil også anbefale, at man bevarer den nuværende brugergenererede udsmykning, i hvert fald inde i tunnelen, den er en del af stedets charme. Og historie.

Man kan overveje at udskifte belysningen. Jeg vil anbefale et bredt, ubrudt panel, hvor farvetemperaturen skal overvejes af fagfolk. Eller man kan vælge at beholde den gamle belysning, netop fordi den er historisk.

Social værdi

Når der kun er fodgængere, bliver der ro til de tilfældige møder med naboerne, hvor man kan stoppe og snakke. Det vil være særligt nyttigt i et helt nyt boligkvarter. Og netop fordi der kun er den ene forbindelse mod Vesterbro, kan den blive et vigtigt mødested. Et godt sted at sætte plakater op, etc.

Proces og økonomi

² https://cphmuseum.kk.dk/sites/default/files/2021-09/dsb_centralvaerksteder_otto_bussesvej_.pdf

- Hvis man starter med at fjerne den gamle tunnel, vil der være en lang periode, hvor der slet ikke er nogen forbindelse. Altså et funktionstab. Hvis man i stedet bare anlægger en cykeltunnel ved siden af, vil brugerne kun opleve en forbedring.
- En ny tunnel, der kun er til cykler, vil være billigere end en tunnel, der skal kunne begge dele.
- Man sparer en overflødig nedrivning (udgifter og affaldshåndtering).

Det er jo også et generelt tema i byudvikling efterhånden: Nedrivninger bør simpelthen så vidt muligt undgås. Af mange grunde.

Placering af en ny cykeltunnel:



(den gamle tunnel er markeret med hvid)

Øst: lige nord for den gamle tunnel. Det koster måske en parkeringsplads, men det kan gøre med respekt for de gule huse.

Vest: lige syd for vejen ind til det nordlige jernbaneareal³. Der er et område, hvor der i dag kun er grus og vildnis og en enkelt lille jernbanebygning, og der er væsentlig bedre plads til en god cykelløsning end ved den nuværende rampe. Der er flere mulige løsninger mht. at krydse Enghavevej.

Udformning

Jeg anbefaler to enkeltrettede tunneler: Så er der ingen risiko for kollision, og man kan trygt køre hurtigt gennem et relativt skarpt sving. Dermed kan man opnå et effektivt flow med en smal (og billig) tunnel. Det skal være muligt at køre igennem uden at komme under 15 km/t. Det må gerne være lidt sjovt, hver dag. Tænk på skolebørnene, og tænk på Cykelslangen og Cirkelbroen: en god kurve er en god oplevelse af cykelglæde.

Indvendig kan tunnelerne fx males, så man får oplevelsen af at cykle gennem midtergangen i en togvogn, med passagerer som fx Dronning Margrethe, Kim Larsen, Grundtvig, vesterbroeren Tove Ditlevsen ... her

³ Jf. svar fra TMF til Teknik- og miljøborgmester Line Barfod ifbm. startredegyrelse for lokalplan Godsbaneterrænet, 25-03-2022: "Det er Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, at det er en bedre løsning at opgradere den eksisterende tunnel til Enghavevej eller etablere en ny tunnel med indgang samme sted som den eksisterende på Godsbanesiden og eventuelt med en nordligere indgang på Enghavejsiden ikke så lagt fra KAB-grunden."

tænker jeg igen på skolebørnene, og på bygherrens ønsker om ”at implementere kunst i Jernbanebyen, hvor det kan understøtte og forstærke det samlede kulturmiljø.”

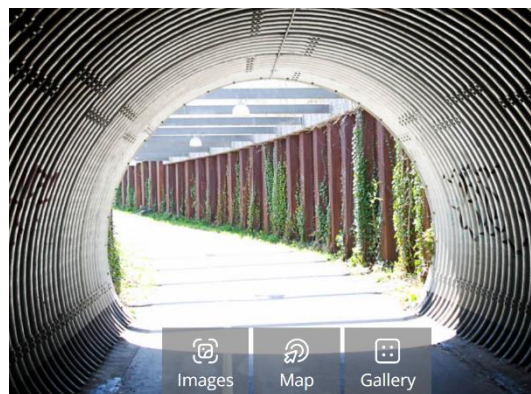
Og jeg anbefaler rør, fordi de er en menneskevenlig form, uden ”trykkende” vandret loft, og helt enkelt fordi cyklister er bredest på midten: i en rund tunnel er der albuerum. Og af byggetekniske årsager: røret er en stærk og stabil form, også fx under jernbanespor.

Der er to mulige udformninger:

- en retlinet tunnel (eller to) frem til en udgravet rampe op mod Enghavevej.

Som eksempel er her en fotoserie fra Søborg: [retlinet, rund cykeltunnel med åben udgravet rampe](#). God udnyttelse af formen. (Belysningen og udsmykningen kan gøres bedre.)

Jeg anbefaler brug af præfabrikerede, helt runde rør, der kan skubbes ind under sporterrænet. Dermed kan tunnelerne anlægges hurtigere og billigere end den planlagte otte m brede tunnel. Et rør med en diameter på tre meter⁴ vil være tilstrækkeligt til at sikre et effektivt flow af mange cykler.



- tunnelrør støbt på stedet, der kan give et friere forløb (tænk på metrotunneler), hvor de to rør ender vandret på terræn, synligt fra Enghavevej og Vigerslev Allé, gerne i børnevenlige pangfarver (tænk på en legepladstunnel), apropos ”skulpturelle elementer i byrum”.

En friere form kan være en fordel for ingeniørerne ift. tilpasning til omgivelserne, men det kan også bidrage til den fysiske oplevelse.

Det har også en praktisk fordel ifb. med regnvandshåndtering, at man undgår en åben rampe. Til gengæld får man et større grønt område.

-

I november 2023 deltog Stadsarkitekt Camilla van Deurs i et dialogmøde om udviklingen af Jernbanebyen - arrangeret af Vesterbro Lokaludvalg.

Jeg har brugt hendes anbefalinger til at teste mit forslag her. Jeg synes det matcher ret godt:

⁴ Bredde af kørebane 2,2 m, som en typisk københavnsk cykelsti
Loftshøjde i midten 2,5 m, mere end den typiske stationstunnel med vandret loft

Pointer fra stadsarkitekten

Hvad lægger Camilla van Deurs vægt på i den kommende lokalplan?

- At det er vigtigt at tænke Jernbanebyen ind i en sammenhæng med omkringliggende byområder. Herunder også områdefornyelsen i Bavnehøj og de børn som bor der, og som kommer til at gå i skole i Jernbanebyen.
- At trække nogle samfundsproblematikker ind i byudviklingskonteksten som kan skabe kvalitet i byrummene – f.eks. udfordringer med klima og biodiversitet.
- At give udviklingen af Jernbanebyen københavneridentitet. Det gøres med udgangspunkt i Københavns Kommunes Arkitekturpolitik 2017-2025: https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/?mode=detalje&id=1646. F.eks. med buede gadeforløb.
- At nyt skal stå i respekt for det gamle. Her er Køhlers Have i Sydhavnen et forbilledligt projekt: <https://www.sweco.dk/showroom/miljoundersogelser-kohlere-have-sydhavnsgade/>.
- At kvaliteter bevares samtidig med, at man har modet til, at nyt prøves af.
- At gøre principper gældende omkring nærhed og tilgængelighed.

Helt konkret bemærkning ift. lokalplanforslaget: det er lidt for specifikt vedr. stien/vejen lige ved tunnelen og hjørnet af den gule by. Mit forslag kræver lidt tilpasning, evt. en spærring for trafik ind mod den gule by.

Det samme gælder "udbygningsaftalen", der faktisk begrænser kommunens løsningsmuligheder til én tunnel med rektangulært tværsnit. Det må skrives om.

2) Jernbanebyens tomme centrum: CMC-broen skal være en cykelbro

Lokalplanen/udbygningsaftalen angiver en bro over CMC, men uden adgang for cykler: "Stibro over Metroens kontrol- og vedligeholdelsescenter med trapper og elevatorer".

Det mener jeg er **en alvorlig fejlbedømmelse**. Påfaldende snævert tænkt, i betragtning af hvor mange kloge tanker der er formuleret om området gennem de seneste ti-femten år⁵.

Denne bro er afgørende for, om Jernbanebyen i praksis bliver én "by" eller to adskilte områder. Og områdets størrelse taler for, at cykling bliver vigtig for graden af indre sammenhæng. Også netop fordi man planlægger en delvist bilfri bydel! Og fordi områderne IV-V-VII er så isolerede. (Hvis der ikke var et baneterræn mod nord, dvs. hvis områderne lå tæt op ad Ingerslevsgade med mange

⁵ [Jernbanebyen | Vesterbro Lokaludvalg](#) – her opridses de lokale forberedelser siden 2010, og der er bl.a. en samling af interessante links, "Læs mere om vores arbejde med Godsbaneterrænet"

forbindelser, ville man jo slet ikke forsøge at skabe "en by". Man ville se det som to områder, knyttet til hver sin bilvej - og adskilt af CMC.)

Nogen har måske tænkt, at højdeforskellen (4,5 m over skinnerne) vil gøre en bro uattraktiv for cyklister, når man strengt taget kan køre udenom. Det er forkert. Det må være bilister, dem der har tænkt sådan. Fremtiden er elektrisk. Tænk forældre på el-ladcykler⁶, børn på løbehjul og skateboards med strøm på – broen kan blive massivt trafikeret. Både internt i "byen", og gennemkørende. Varetransport. Pizzatransport.

Hvis broen fra starten tænkes som en cykelbro, altså en bro med ramper, er der måske slet ikke brug for elevatorer⁷, hvorimod trapper kan være et godt supplement.

Eksempler som Inderhavnsbroen, Lille Langebro og Åbuen over Åboulevarden fungerer fint som fodgængerbroer for alle slags brugere.

Broen er vigtig som forbindelse fra Centralværkstedet mod syd. (Jf. teksten i lokalplanforslaget: "Området ved centralværkstederne er et af de vigtigste centre for bydelens liv, som opnås ved bl.a. at placere udadvendte funktioner samt en skole med kultur- og læringscenter her.")

Derudover skal broen måske især fungere som forbindelse fra område I og II med de mange boliger til Valbyruten og tunnelen, så hverdagens cykeltur i det mindste kan starte og slutte i fredelige omgivelser.

Som cykelbro bør den også forbindes mere direkte til både Valbyruten og stien mod nord, end den lidt kryptiske tegning på s. 10 antyder⁸. (Hverdagscyklings skal ikke tvinges ind på "rekreative stier", som det tilsyneladende sker i Lokomotivparken.)

Og stien gennem Lokomotivparken skal også ses som en del af det større cykelstinetværk i byen, fx som en rute mellem Vigerslev Allé og Belvederekanal-området og "holmene".

Valbyruten skal integreres effektivt i Jernbanebyen, den skal ikke bare være en gennemkørende "cykelmotorvej", den skal være et alternativ til bilkloakken Vasbygade, og den skal være Jernbanebyens samlende hovedstrøg for hverdagscyklisterne. Også derfor skal stibroen være en cykelbro, uanset om den senere bliver et led i en overordnet nord-syd-forbindelse.

En bro vil være mest relevant for område II og IV-V-VII, og derfor bør ramperne starte og slutte mod vest. Og de bør måske forløbe på langs ad metrosporene (langs med støjskærmen, og stien langs denne) for at friholde bygningerne og parkområderne, altså i en U-form.

Tillad mig en sarkastisk bemærkning: for over 10 år siden lagde Lokaludvalget ud med en bogstaveligt talt højtflyvende ide om en "high-line" som nord-syd forbindelse fra det centrale Vesterbro til Enghave Brygge. Virkeligt ambitiøs, cykelcentreret byplanlægning. Den eneste rest af denne nord-syd vision, der helt sikkert etableres med dette lokalplanforslag, er en 100 m cykelsti gennem et parkområde, frem til en fodgængerbro:

⁶ [El-ladcyklens potentiale blandt børnefamilier](#) – "I rapporten fremhæves det også, hvordan aktører, der arbejder med cykelfremme, kan understøtte udbredelsen af el-ladcykler med infrastrukturelle tiltag"

⁷ Jeg ser delte meninger om elevatorer. Et fravalg vil nok mest ramme rollatorer og barnevogne.

⁸ Et firevejskryds med lodret niveauforskel bør generelt udformes som to T-kryds med bløde sving, der giver mulighed for at holde en jævn hastighed. Her får jeg lyst til at nævne, til inspiration for planlæggerne, at den ydmyge Rørsøstien på sit korte forløb har i alt tre eksempler på komplekse cykelstikryds ved broer over store veje. En studierejse værd.

”Indtil dette sker, vil der blive anlagt en forbindelse gennem parken i nord, så Otto Busses Vej forbindes med den grønne sti langs CMC.”

Det er måske forståeligt, at grundejerne ikke ser den overordnede pointe. Bygherrer er vant til at se infrastruktur som et tilbehør til det enkelte byggeprojekt. Men lokalplanen bør se ”Jernbanebyen” som en del af byen:

Cykelinfrastruktur er ikke noget ”nice to have”, der kan gøres betinget af grundejernes vilje til velgørenhed. Infrastruktur bør være en forudsætning for byggetilladelse. Hvem der skal betale er en anden diskussion.

Skal Jernbanebyen fortjene navnet ”byen”? Så skal der være en cykelbro.

En lokalplan for et så usædvanligt stort område skal ikke skrives af grundejerne. Jeg kan ikke gennemskue fænomenet ’udbygningsaftale’. Jeg ser, at den omtales som usædvanligt generøs⁹. Men hvis det her er resultatet – en ynkelig fodgængerbro med elevatorer – så er det måske bedre, at skatteyderne betaler for infrastrukturen, lige som vi plejer.

Tanken om at bygge en fodgængerbro og evt. senere udvide den til en cykelbro kan vendes om: hvis man først bygger en CMC-bro til både cyklister og fodgængere, kun dimensioneret til lokal trafik, og senere bygger forbindelser mod nord og mod syd, kan man vælge at udvide kapaciteten over CMC ved at bygge en separat fodgængerbro, og gøre den første bro til en ren cykelbro.

På et debatmøde var der i øvrigt en deltager i mobilitetsscooter, der pointerede, at elevatorerne til en gangbro vil blive ”overfyldt” af cykler, hvis ikke man giver cyklisterne mulighed for at cykle over broen. Virkeligheden er konkret.

Jernbanebyens geografi fortæller historien om, hvordan forbindelser blev til barrierer: jernbaner, bilveje, metro – og måske også de nye løsninger?

En cykelbro vil uden videre være tilgængelig for en eldrevet mobilitetsscooter – og væsentligt mere behagelig og oplevelsesrig end to elevatorture, for mange forskellige brugergrupper.

3) Cykelbro over CMC som en bred, grøn forbindelse: ”metro-bakken”

Ovenfor har jeg skrevet om en helt almindelig, trafikalt integrerende broløsning mellem de to sider af CMC, tænkt til alle typer af bløde trafikanter. Altså noget i retning af Åbuen. Men når jeg ser på det store billede, fx på s. 10 i forslaget eller på luftfotos, virker det oplagt at samle de to grønne områder som **et sammenhængende grønt bånd fra Otto Busses Vej og næsten til Vasbygade, med en stor blød grøn bakke i midten hen over metrosporene**, flankeret af de to 40 meter høje tårnhuse på hver side af Lokomotivparken øst for Centralværkstedet.

⁹ Udbygningsaftalen, 2.3: ”Aftalen indgås med henblik på at opnå en højere kvalitet eller standard af den planlagte infrastruktur i området og udvide de **byggemuligheder**, der fremgår af kommuneplanens rammebestemmelser.”



Det kunne ske med en let overdækning med et tyndt jordlag, der skaber et rum til både passage og ophold, med en karakter svarende til fx et stykke af Nørrebroparken.

Et forbillede, der også har karakter af en (gigantisk) overdækning af jernbane med gennemgående cykelsti, kan findes i Kulbaneparken i Valby (se jernbanen til højre i billedet).

Et mere beskedent forbillede kunne være den vistnok navnløse bro nord

for lufthavnen, med en simpel rampe på nordsiden fra Harald Jastraus Allé og en pladsbesparende cykelspiral på sydsiden, som begge har landskabsdannende funktion.

Den har også en stribe beplantning og opholdsmuligheder oppe på broen over motorvej og jernbane.



Forestil dig denne grønne stribe udvidet fra tre meter til måske 80 meter. Eller modsat, forestil dig noget der svarer til 1/10 af Kulbaneparken, udspændt over metroens bredere baneterræn.

Sådan en overdækning kunne fx afgrænses af to store buer over sporene, så området fx er 100 meter bredt hvor det løfter sig fra terrænet på nordsiden og 80 meter på sydsiden ved "Vasbyparken", mens det på midten måske er 70 meter bredt. Dermed vil det nede fra metroterrænet, eller fra Valbyruten, eller fra de omgivende vinduer, se ud som indkørslen til en bjergtunnel under en skråning. Men måske bliver bakken kun 6-8 meter højere end det omgivende terræn, og uden store planter der kræver dybe rødder, dvs. en lav og ret åben buform. Man kan også tænke på bakken som en forstørret version af Cobe's cykelbakker ved Søndre Campus, med metrospor i stedet for cykelstativer.



Bakken (eller platformen) skal naturligvis også kunne fungere som støjskærm.

På begge sider kan cykelrampen løbe som i forslag 2), langs med en almindelig støjskærm – eller bakken kan skråne hen over de langsgående stier, så den krydsende sti føres skråt op ad bakken, altså en nærmest parabelformet cykelsti, hvor man fysisk oplever formen. Mens de langsgående stier bliver overdækkede af et "skråt tag" over en strækning på fx 80-100 meter.

Jeg foreslår altså en overdækning med cykelsti og gangsti, med græsplæner til leg og ophold og udsigt, men også med beskyttede zoner til vild plantevækst, som en faunabro mellem de to parkområder. Jernbanebyens børn vil elske at kunne løbe frit tværs over "bjerget", fx sammen med en hund. Måske kan sådan en bakke integreres med en skaterrampe? (Jf. hårnålesvingene i Kulbaneparken.) Eller andre former for 'uorganiseret idræt' og bevægelse.

Formen vil, uanset sin beskedne højde mellem 40 m høje huse, få karakter af et visuelt og fysisk samlingspunkt for hele Jernbanebyen, fordi den vil være synlig fra alle retninger, i det mindste over støjskærmene. Og den er åben for mange anvendelser, fx som publikumsskråning ved div. arrangementer eller som scene.

Ideen matcher stort set alle hensigtserklæringer i lokalplanforslaget om, at "bydelen bliver delvist bilfri og udvikles med en grøn struktur", om rekreative områder osv.

Forslaget integrerer mange funktioner og får "byen" til at hænge sammen på mange planer – rumligt, trafikalt, aktivitetsmæssigt, socialt, visuelt, æstetisk og identitetsskabende - uden nogen særligt dyre enkeltkomponenter. Derfor er det reelt en billig løsning, selv om den bliver "dyr".

Måske kræver det en beslutsom sponsor? Måske skal man bare sikre sig, at muligheden holdes åben? Når først Jernbanebyen har været beboet i 5-10 år, vil der være et helt andet grundlag for at igangsætte sådan et projekt.

4) cykelbro mod nord føres ned mod Sigerstedsgade

Lokalplanforslagets tekst:

" Lokalplanen rummer også mulighed for, at der i fremtiden kan etableres en fodgænger- og cykelforbindelse fra Ingerslevsgade over baneterrænet. Den kan lande i et rampeanlæg i den nordlige del af området, fortsætte gennem den grønne park og forbinde videre via en bro over CMC for så at lande i det grønne areal syd for CMC. Denne forbindelse vil kunne koble Vesterbro sammen med Jernbanebyen og skabe en ny forbindelse til havnen via det planlagte signalanlæg på Vasbygade ved Belvederekanalen."

Men denne mulighed er kun markeret på kort 3a1 med to trekantpile, og den pil der peger mod nord er rykket væsentligt længere mod vest end i den gamle lokalplan, hvor en blå pil pegede direkte på Knud Lavards Gade. Jeg ved ikke, hvilken retsvirkning de pile har, eller hvad meningen er, fx om den er baseret på viden om jernbaneterrænet. Men lokalplanen mv. bør ikke udelukke muligheden for en bro, der lander på en rampe ned gennem Sigerstedgade, eller evt. endnu længere mod øst.

Det kan lyde overambitiøst – men det gjorde Øresundsbroen jo også. (Og det gjorde Cykelslangen også.) Vi taler om en bro på over 300 meter. Min pointe er, at en investering i den størrelse skal rette sig mod et stort opland og lange cykeldistancer for at være attraktiv for mange mennesker og retfærdiggøre udgiften, dvs. den skal sigte mod nord, mod centrum af Vesterbro, nogenlunde midt mellem Enghavevej og Dybbølsbro.

Der er absolut ingen grund til, at en nord-syd forbindelse skal ende på den smalle og tæt trafikerede Ingerslevsgade, som jo også er lige præcis det modsatte: en effektiv øst-vest-forbindelse. Her vil en rampe fra en cykelbro blive en belastning. Eller rettere, fire cykelrampes plus trapper plus elevatorer vil blive en forkrampet nødløsning, som måske endda er dyrere end mit forslag. Og en af sidegaderne skal ombygges til trafikstrømmen, og der bliver brug for et lyskryds.

Sigerstedgade (her set fra Sønder Boulevard mod syd, dvs. med Jernbanebyen i baggrunden) er lang nok til



en rampe. Evt. kan man lade stibroen svinge lidt på langs ad Ingerslevsgade (tænk: Cykelslangen) for at få en lavere gradient. Gaden er bred nok til, at der stadig vil være plads til fortove og lokal cykeltrafik, der vil være plads til en del parkering under rampen, og beboerne vil ikke opleve, at rampen "fylder det hele". Den vil blive omtrent så bred som kørebanen her, og der er lige akkurat plads til at løfte den op mellem de to eksisterende træer.

Sådan en rampe kan blive en arkitektonisk berigelse, hvis man gør sig umage. Lodrette kanter (for at beskytte beboerne mod indkig) kunne fx bringes til at ligne et S-tog, der er kørt forkert, som en hilsen til jernbaneterrænet og Jernbanebyen. Beboerne er jo vant til at se og høre S-toget lige bag træerne.

En rampe gennem Sigerstedgade lander ved områdets centrale fordelingsgade Sønder Boulevard og fører direkte videre til Ny Carlsberg Vej, dvs. det kan blive en effektiv cykelkorridor. Herudover kan man vælge at opgradere en af sidevejene mod Enghave Plads som cykelforbindelse.

Hvis man vælger at gøre en sådan bro til en fodgængerforbindelse, bør fodgængerne føres ned ad en trappe/elevator til Ingerslevsgade. Både for at give fodgængerne en mere fleksibel rute, og for at undgå en meget bred rampe ned gennem Sigerstedgade.



Måske skal broen hen over terrænet indbygges i et transparent rør¹⁰¹¹, både af sikkerhedsgrunde og som læ for vinden i det åbne terræn. Og fordi røret er en stærk form.

Hvis en rørformet bro også skal rumme fodgængere, bør man overveje at bygge den i to etager. Dels for at udnytte formen, og dels fordi strækningen er så lang og så simpel, uden sideveje. Cyklister og fodgængere har det bedst hver for sig. Det vil kræve et rør på omkring 6 meter.

Cobe's Køge Nord Station¹² (billedet her) er 9 meter bred.

En cykelstibro mod nord er muligvis en lavere prioritet end tunnelen, en senere mulighed, men den bør tænkes stort. Ikke som en del af Jernbanebyen, men som en del af København.

Og Sigerstedgade er den bedste og formentlig billigste mulighed.

¹⁰ [På cykel over Vejle Fjord | City Creators](#)

¹¹ [Gennemsigtige rør med medvind er årets cykelidé | Ingeniøren](#)

¹² [Cobe - Køge Nord Station](#)

5) Cykelbro mod syd føres ned mod Energiporten

Jeg ser, at man siden startredegørelsen har opgivet den gamle drøm om en cykelbro over Vasbygade: "Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer ikke, at det er muligt at anlægge en bro over Vasbygade med landing ved H.C. Ørstedsværket grundet komplicerede ledningsforhold under og over jorden." Men jeg ved også, at den kommende bro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge skal lægges via Lyngholmen, altså en del længere mod nord end Enghave Brygge metrostation.

Det får mig til at foreslå, at man undersøger muligheden for at føre en cykelbro ned til terræn på langs ad Vasbygade lige nord for DieselHouse, med forbindelse til Energiporten og Nelson Mandelas Allé. Her er der lige akkurat plads til en rampe ned mod H.C. Ørsted Værket langs med og ind under det store fascinerende rustrøde rør, og med en oplevelsesværdi, der matcher turen gennem Energiporten.

Her har jeg overhovedet ikke undersøgt de tekniske begrænsninger, men det har forvaltningen mig bekendt heller ikke. Men der er tilsyneladende plads nok, det kan blive en populær forbindelse, det kan fuldende den oprindelige tanke om et stiforløb fra nord gennem parkerne¹³, og det kan blive smukt. Også som en oplevelse af cykelarkitektur for bilisterne på Vasbygade, svarende til Åbuen: en markering af Cykelbyen.

Også her vil jeg anbefale et rør, denne gang som en arkitektonisk hilsen til de store rør, der altid har fascineret bilisterne på Vasbygade. Nu kommer der så et nyt, fuldt af cykeltrafik, der følger linjeføringen for de gamle. Det kan fx være et rør med rustrød underside og transparent overside. Historie, innovation og nytteværdi.

Hvis det viser sig muligt, bør kommunen sikre arealerne til en dobbeltrettet rampe (i lokalplanen: en "zone for placering af stibro"), på østsiden af fordelingsvejen ved P-huset. I betragtning af, at der er planlagt en almindelig forbindelse med cykelsti gennem et lyskryds, kan man vælge tidsmæssigt at sammenkæde broen mod syd med broen mod nord: de to kan formentlig med fordel besluttes samtidig, fordi de vil udgøre en samlet forbindelse gennem Jernbanebyen.

Og tilsyneladende vil lokalplanen blive forsinket af helt andre grunde, så der vil være tid til at undersøge denne mulighed.

6) Autonom trafik

Lokal selvkørende bus?

Jeg hører antydninger af, at bygherrerne ikke ønsker en almindelig bus gennem området, selv om lokalplanen muliggør det. Og selv om der jo faktisk er langt til bus og tog fra det nordlige område. Der er reelt ikke stationsnærhed. Men måske er der et godt alternativ?

¹³ "Afgørende, at der etableres en tværgående stiforbindelse fra Vesterbro over området til havneområdet."

TMF's resume af krav fra Vesterbro Lokaludvalg, 2022

[Startredegørelse for lokalplan med kommuneplantillæg for Godsbaneterrænet, Vesterbro/Kgs. Enghave | Københavns Kommune](#)

Områdets geografi skaber både et særligt behov og særlige muligheder for at kunne eksperimentere med en lille seniorvenlig, autonom bus, der måske kun skal køre inde på det fredeliggjorte område: Sydhavn Station (dvs. butiksområdet ved Gamle Vasbygade) – tunnelen – Centralværkstedet – Carsten Niebuhrs Vej i fast pendulfart. Måske skal den køre helt til område II, det ville skabe sammenhæng rundt om CMC-området på samme måde som en bro. Måske skal den også kunne køre på de højklassede cykelforbindelser, de mørkegrønne. Bussen skal kunne tilpasse sig vejkatégorierne. Måske skal det også gælde autonom "flextrafik"?

Også her kan Jernbanebyen ses som **forløber for Refshaleøen/Lynetteholm**: når man planlægger hele gadenettet i et så stort område med én lokalplan, bør man kunne udnytte de muligheder, det giver. Både for individuel, "blød" trafik, aktiv mobilitet inkl. varetransport, og for fremtidens mangfoldighed af små elektriske intelligente køretøjer.