

At binde byen sammen

Et studie i, hvordan man kan binde bydele sammen ved at udnytte store infrastruktur
områder som ofte deler byen.

EXJOBBS AV MICHAEL SCHAEFER
EXAMINATOR: CHRISTER MALMSTRÖM
HANDLEDARE: JESPER MAGNUSSON



Abstract

The reason for this thesis was to look into how to connect two areas of the city of Copenhagen. Kalveboderbrygge and Vesterbro are separated by rail tracks, a huge part of the infrastructure of Copenhagen, but this in terms also divides them, both mental and physical. The thesis looks into how Vesterbro and Kalveboderbrygge could be connected by covering up the area around the station Dybbølsbro station and creating a new neighbourhood linking the two areas.

The idea is to create a live and active area between them, while creating more space for the people of the city and the rising population of Copenhagen. The findings of this thesis is that it would be possible, however building a project like this one, would also be very costly and the question of who would fund it arises. Is it the state or private contractors? How tall should the buildings be and the layout according to tracks below the platform?

The proposed project in this thesis is just one example of many possibilities, but can be seen as a starting point of the discussion of how to work with major infrastructure in the densely built city.

Indholdsfortegnelse

- Program
- Site + site i forhold til København
- Research
 - Vesterbro
 - Baneområdet
 - Kalvebod Brygge
- Analyse
- Forslag
- En diskussions afrunding
- Reference

Indledning

Program

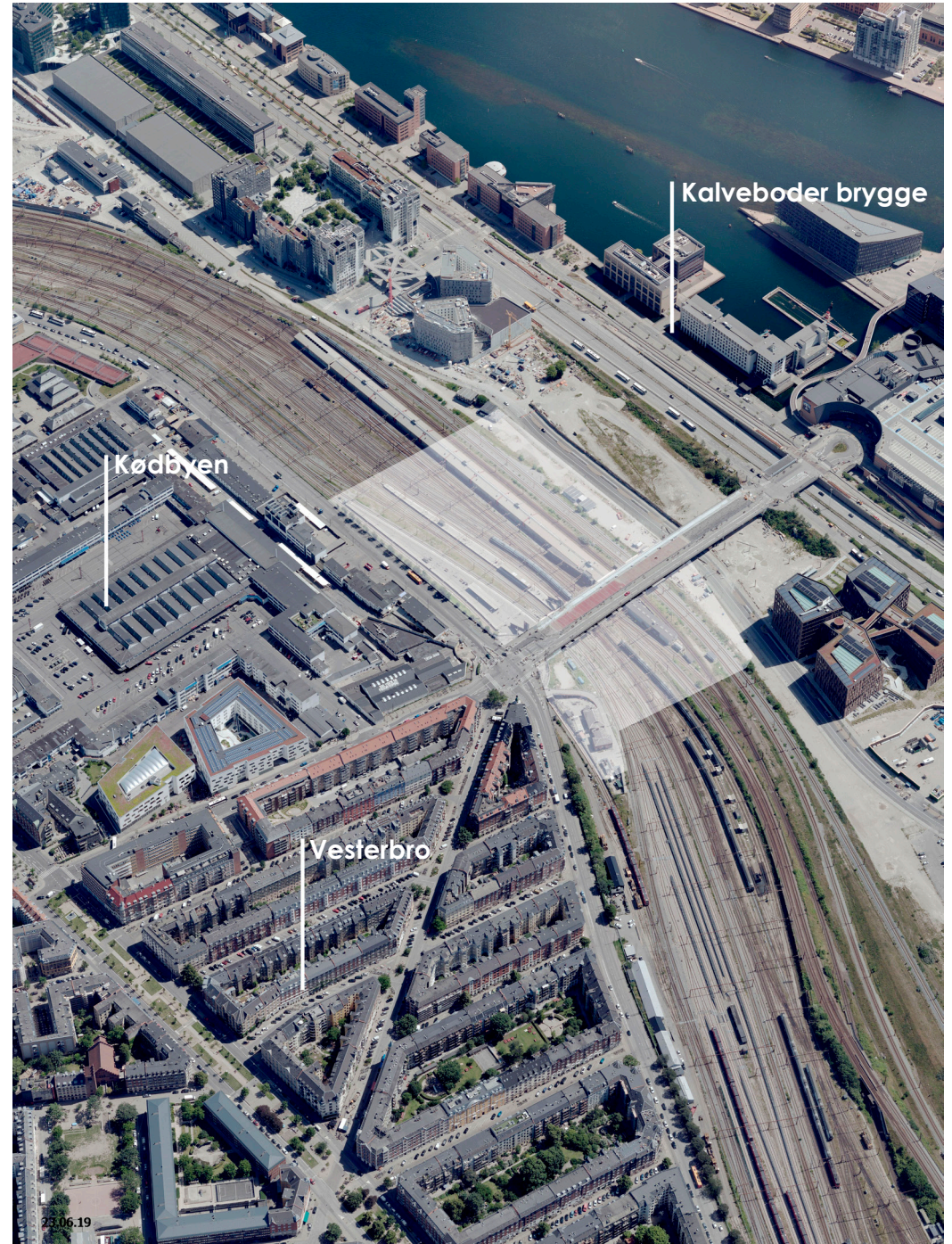
Denne opgave handler om hvordan man arbejder med at binde områder i byen sammen, der er splittet på grund af store infrastruktur områder, så som tog eller motorveje. Opgaven er bygget op omkring området Dybbølsbro i København, placeret mellem bydelen Vesterbro og Kalveboder Brygge. Vesterbro er et tæt bebygget område i København og Kalveboder Brygge er i dag et "dødt" område i byen, hvor der i dag mest ligger hoteller og hovedkontorer for store firmaer.

Mit hovedfokus er at prøve at forbinde disse to områder i centrum af Københavns by ved at dække togsporene ved stationen. At designe et nyt område på toppen af togsporene. At se på en måde at forbinde disse to områder i København. Fra nu af er områderne delt af en "mur" af togspor. Ved at dække dem op kan man skabe et nyt kvarter for erhvervsliv og Københavns befolkning, mens man prøver at gøre Kalveboder brygge til en mere naturlig del af byen.

Opgaven er et forsøg på at gøre dette, men håber også at skabe en diskussion om hvordan man gør dette. Hvilke udfordringer er der og hvordan løser man det. Hvilke kvaliteter får man ud af at gøre dette?

Site

Sitet ligger over skinnerne ved Dybbølsbro station, som ligger mellem Vesterbro og Kalveboder Brygge. Området er markeret med hvidt på nord og sydsiden af broen.



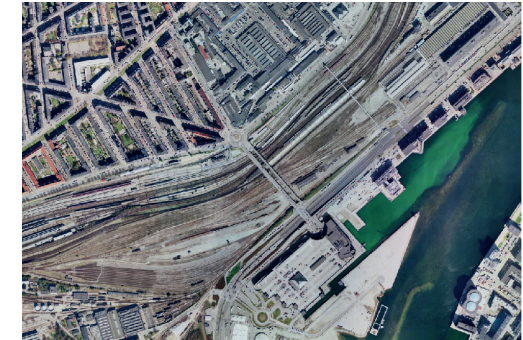
Området gennem tiden



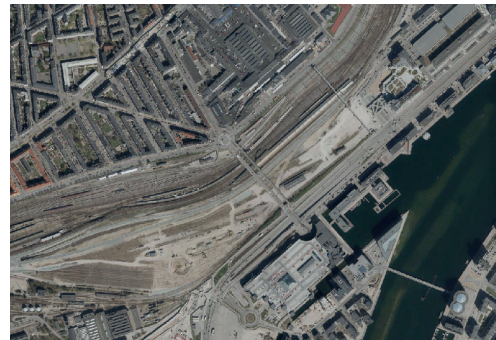
1943



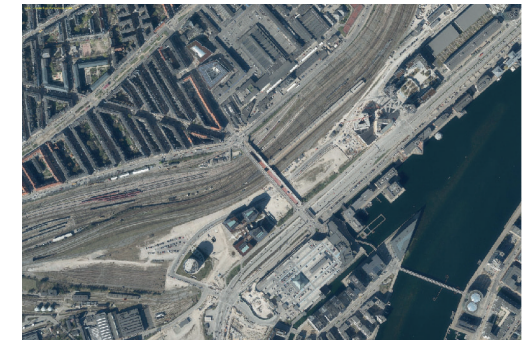
1999



2005



2013



2019

Området ved dybbølsbro har gennem tiden ændret sig drastisk fra at være et aktivt havneområde til i dag at være et finans og hovedsæde område. Shoppingcenteret Fisketorvet ligger i dag mellem vejen og havneområdet.



Området omkring stationen er i udvikling. Et nyt IKEA varehus er på vej og fisketorvet skal have en ny facade og udvides. Sammen med IKEA kommer der to tårne tegnet BIG

Kalveboders udvikling i kommende år.



Kaktustårnene, BIG

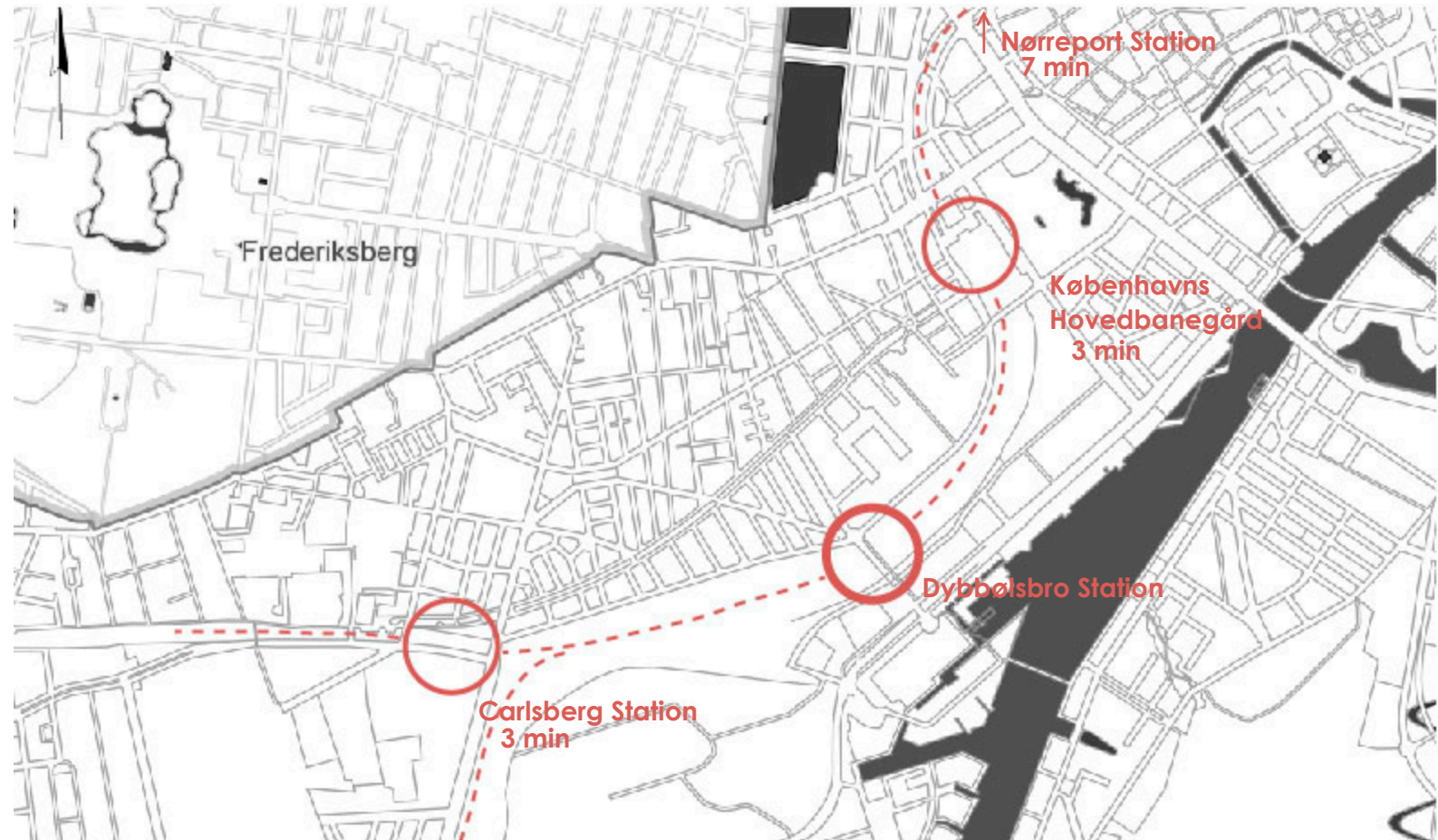


IKEA, Dorthe Mandrup



Fisketorvet, SHL

Dybbølsbro i forhold til København

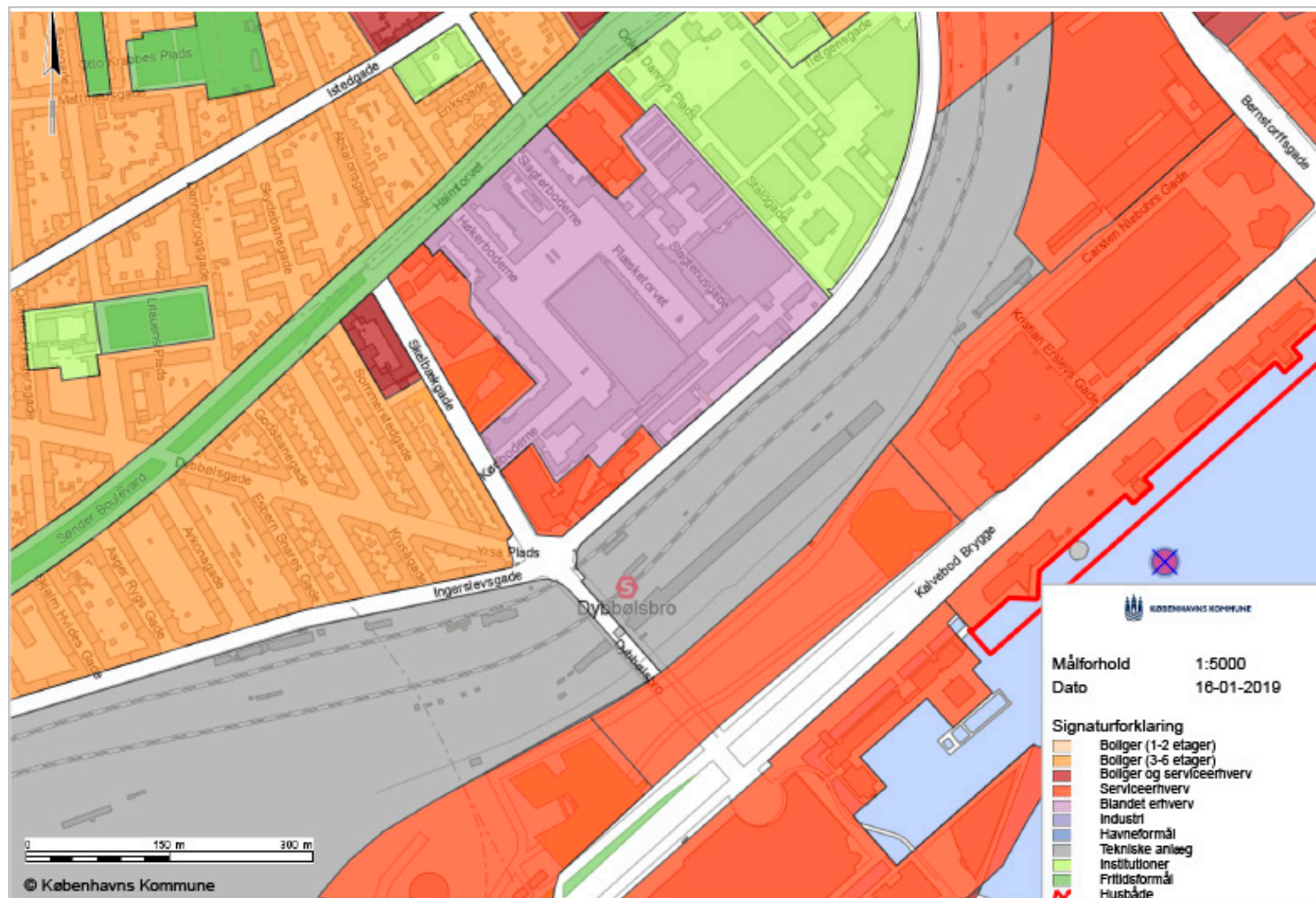


Stationer i nærheden og rejsetid fra Dybbølsbro



Afstande fra Dybbølsbro station ud i København. Venstre er cykel og højre er gå afstand.

Områdets typer af bebyggelse



Research - Vesterbro

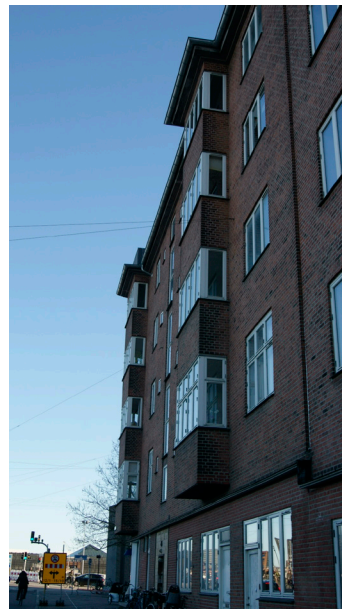
Vesterbro er en af Københavns bydele der ligger udenfor voldene af det gamle København. Vesterbro har igennem tiden været kendt for at være et sted for prostitution, handel med stoffer og at gennemsnitsindkomsten har i mange år været lav, i forhold til resten af København. Men i slutningen af 1990'erne og starten af 2000'erne begyndte København med byudviklingen, hvilket gav støtte til renovering og udvikling af området.

I dag er Vesterbro en blanding af det gamle Vesterbro og det nye Vesterbro, hvor narkomaner møder de unge højtuddannede. Cafeer og restauranter popper op og huslejen er høj.

Vesterbros bygnings identitet præges af røde og brune murstenshuse med en gennemsnitlig højde på 5 til 6 etager. Området er løbende blevet udviklet siden midten af 1800 da voldene nedlages. Vesterbros tema er som skrevet de rød g brune teglsten, men der er også et område der stikker ud fra resten, den så kaldte Kødby. Det gamle slagterområde for København. Kødbyen består af 3 forskellige områder. Den grå, den brune og den hvide kødby. Den hvide kødby er den yngste af de tre og blev bygget i begyndelsen af 1930. Området er i dag fyldt med liv. Spisesteder, barer og kreative virksomheder ligger side om side med slagter og fiskeindustri.



Vesterbro i dag



Gade grønt på Vesterbro

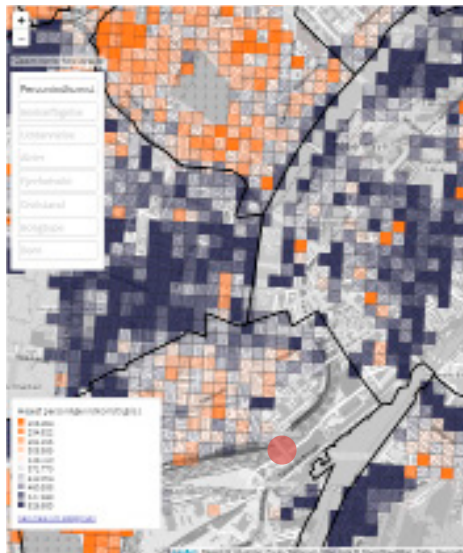


Bygningshøjde i området.



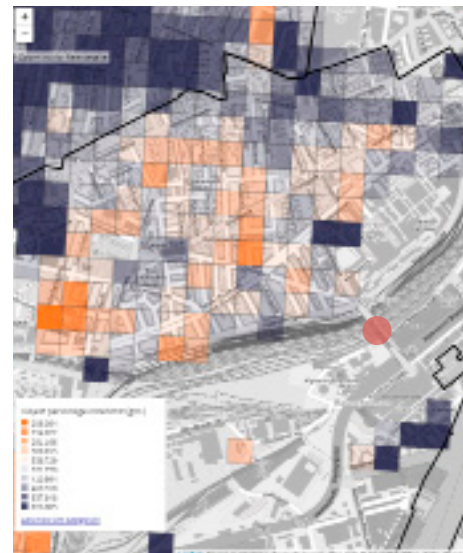
Bygningshøjderne i området er omkring de 5 til 6 etager høje. Området Kødbyen er generelt lavere, med mellem 2-3 etager.

Sociologiske kort over København og Vesterbro



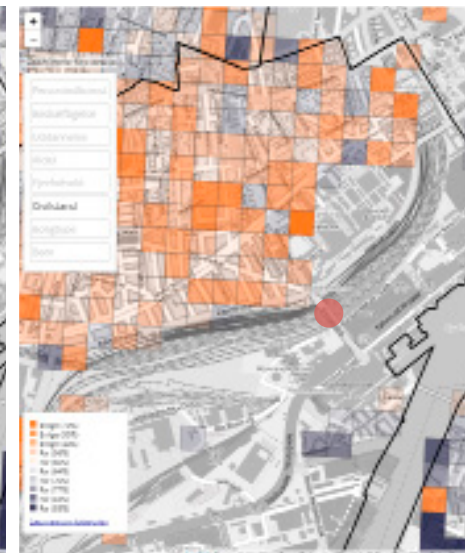
Person indkomst i gennemsnit i forhold til Indre by, Frederiksberg og Nørrebro, 2015

Som kortet viser, så ser man en tydelig forskel i indkomst på Vesterbro i forhold til Frederiksberg og Indre by.



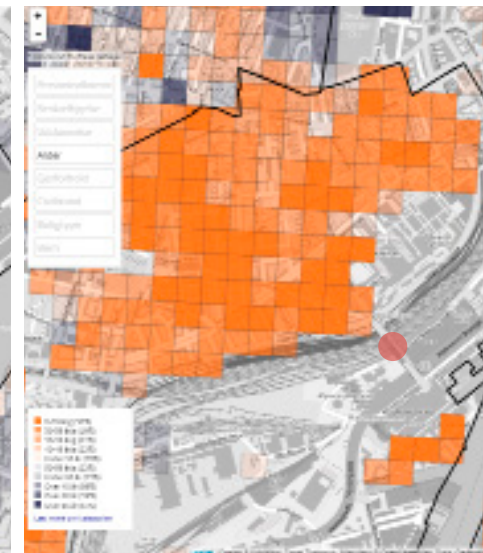
Person indkomst i gennemsnit for Vesterbro, 2015

Dog ser man også en forskel i indkomst på selve Vesterbro. Med højere indkomster mod søerne i nord og omkring Sønderboulevard i sydøst.



Civilstand, Vesterbro, 2015.

Vesterbro har også en stor befolkning som bor alene, eller som er enlig. Dette kan have at gøre med at Vesterbros befolkning er meget ung.



Alder, Vesterbro, 2015.

Vesterbros befolkning er ung, med et gennemsnit omkring 30

Vesterbro er et utrolig populært område at bo i. Det er relativt grønt og med mange butikker og cafeliv. Et område som er udviklet og som stadig udvikles. Problemet med området er dog at det er dyrt at bo og udviklingen gør dog også at stedet bliver dyrere og dyrere, hvilket ofte skubber gennemsnitsdanskeren ud af området. Dette er dog et generelt problem for København.

Research - Dybbølsbro

Dybbølsbro station er en s-togstation der ligger syd for hovedbanegården. Broen forbinder Vesterbro og Kalvebod brygge. Broen er den eneste måde at komme over til bryggen eller skal man langt mod syd, til Sydhavnen eller nord til hovedbanegården. Dette gør at broen er meget trafikeret med biler, busser, cyklister og gående.



Dybbølsbro i dag



Research - Kalvebod Brygge

Kalvebod brygge er den del af Københavns gamle havn, som i dag er udviklet til et kontors område, der er blevet kritiseret meget gennem tiden for at være dødt og dårligt designet. Området præges af hoteller og kontorer, som mange mener er sjælløse og uden liv.

Man prøvede at aktivere området med aktivitet som Kalvebod bølge, hvor man kan bade fra og Kalvebod havnebad. Det kan diskuteres hvor vidt det lykkedes.

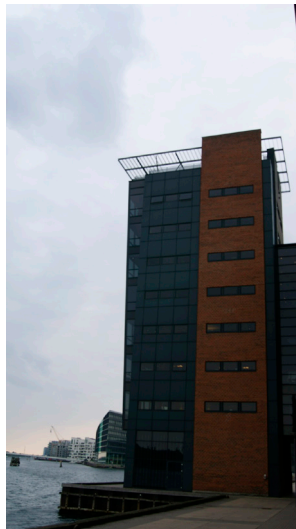
Fisketorvet er et shoppingcenter, hvor flest folk kommer i dette område. Centeret ligger for enden af Dybbølsbro og ser mod Vesterbro.

Vasbygade er området hoved åre og er en af Københavns indgangsveje, hvilket også har resulteret i at denne også er en af de mest trafikerede i byen.

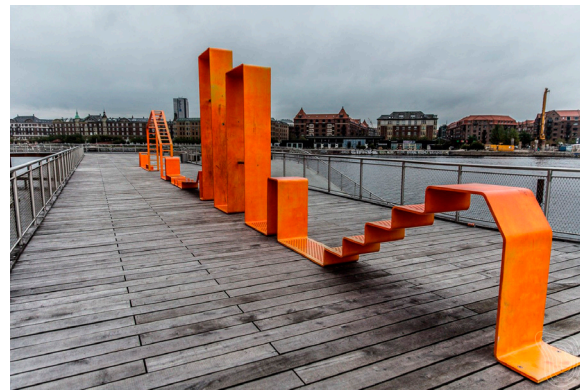
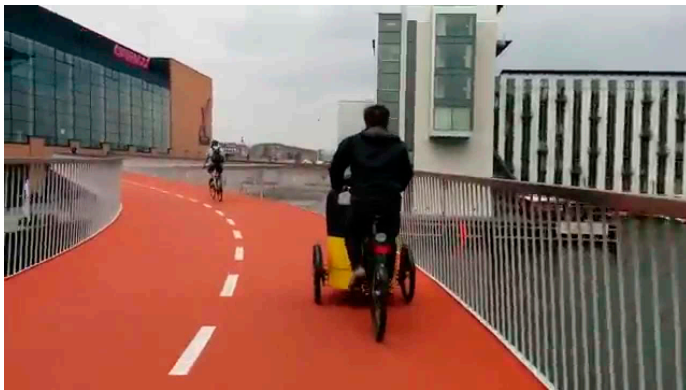
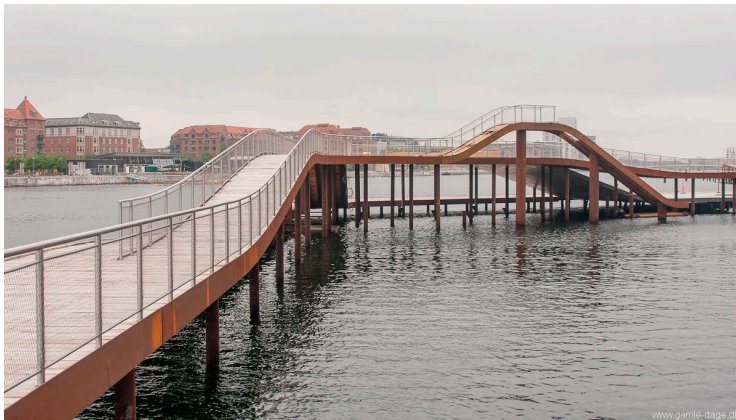
Områdets identitet er præget af 1990ernes byggestil med store kasser i brunt tegl og store overhængende tag



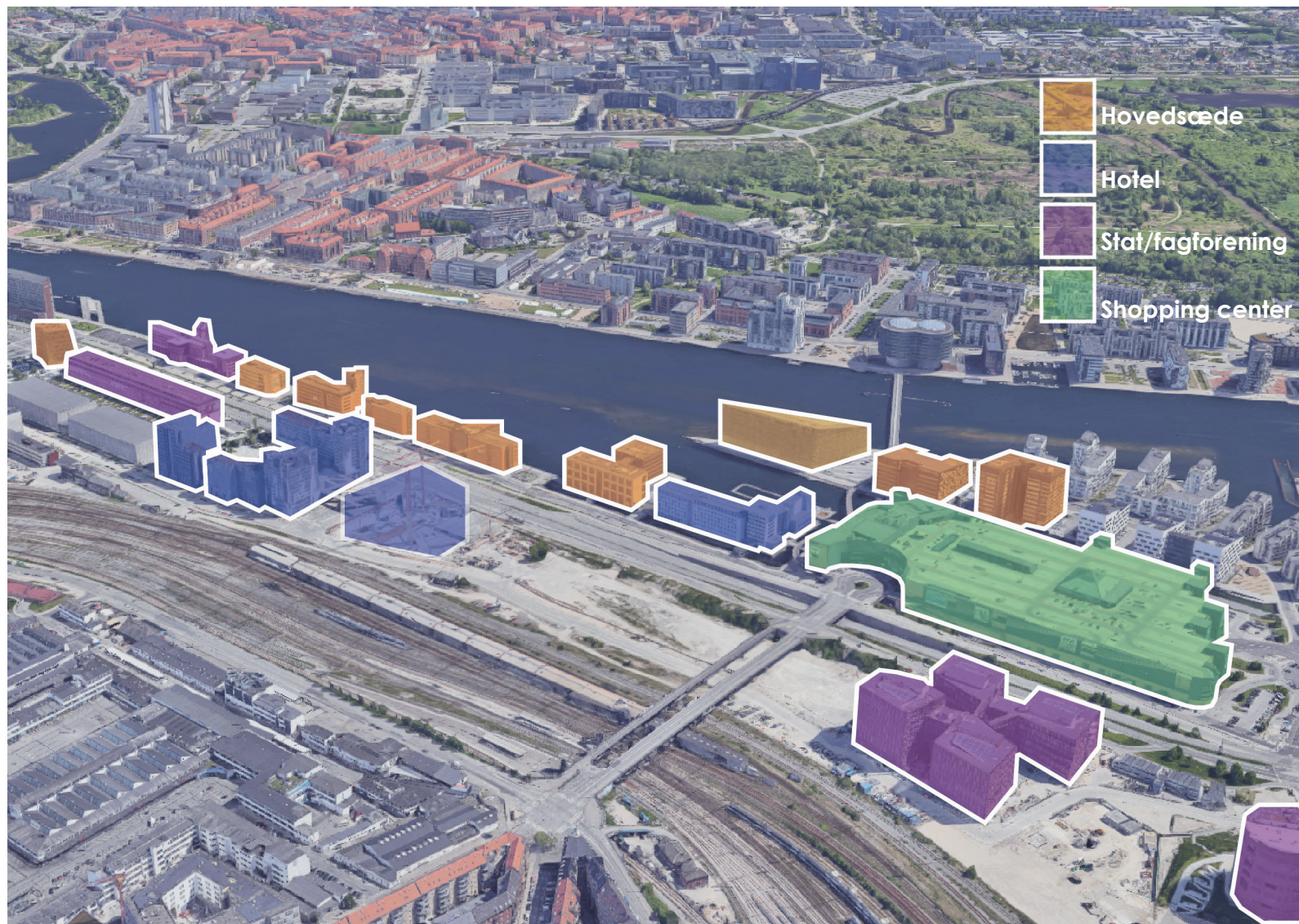
Kalvebod Brygge i dag



Kalvebod Brygge aktiviteter



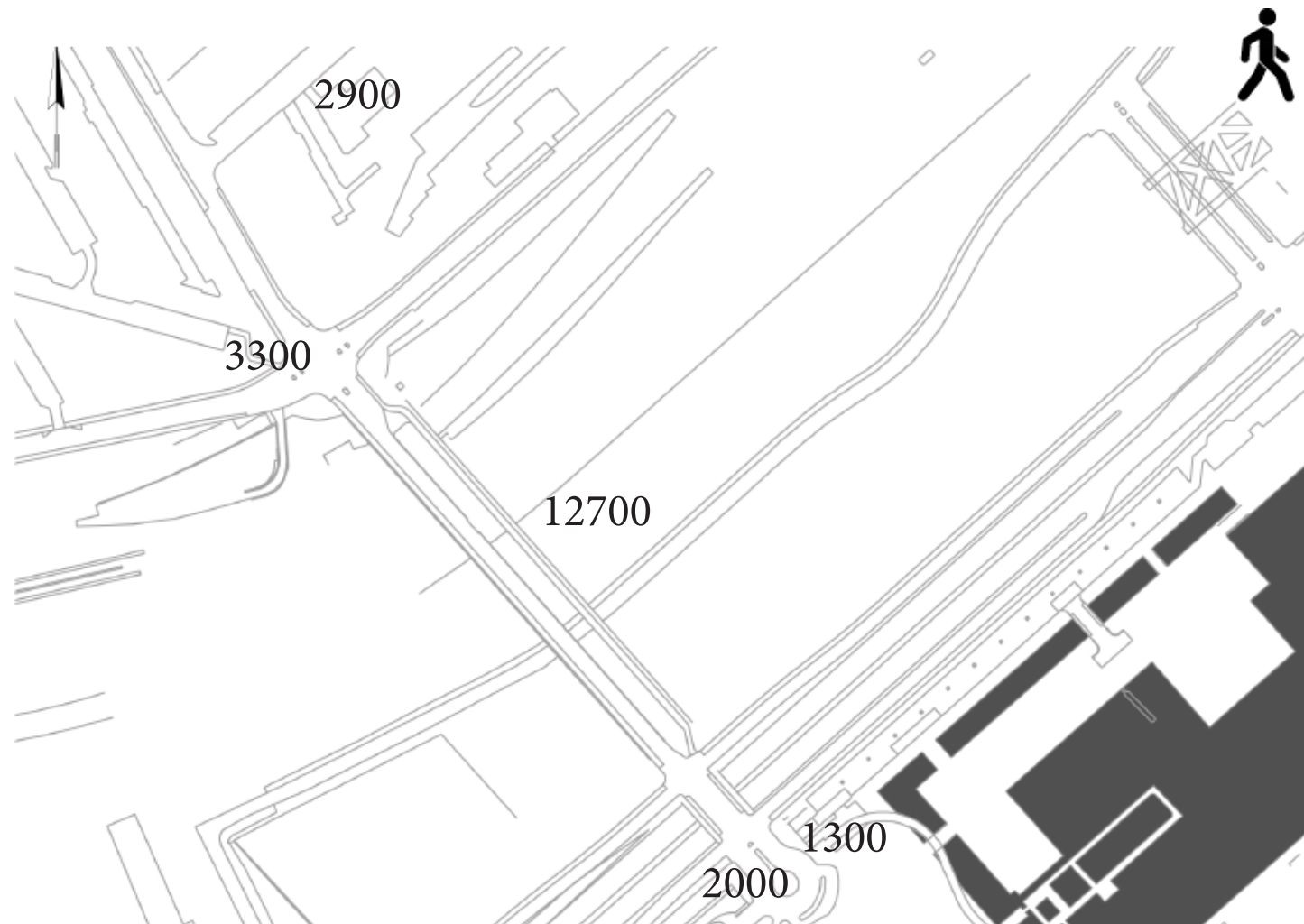
Kalvebod brygge er et område, som generelt er aktivt om sommeren på grund af aktiviteterne der er installeret i området. Havnebadene og en restaurant som ligger på en tømmerflåde, men i vinterhalvåret er det meget koldt og menneske forladt.



Bygningstyper på kalvebod brygge

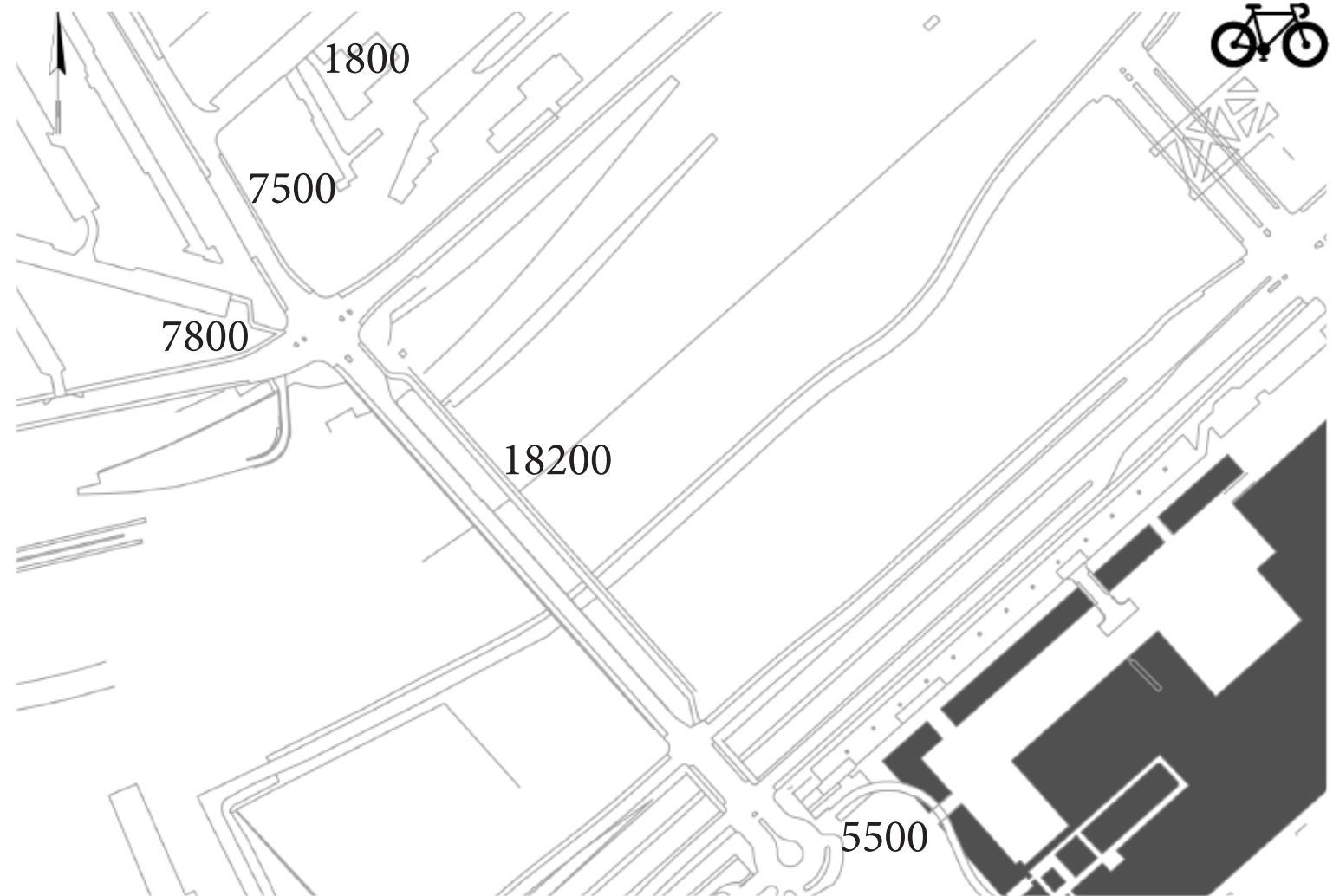
Trafik tal i området - Gående

Fra Københavns Kommune



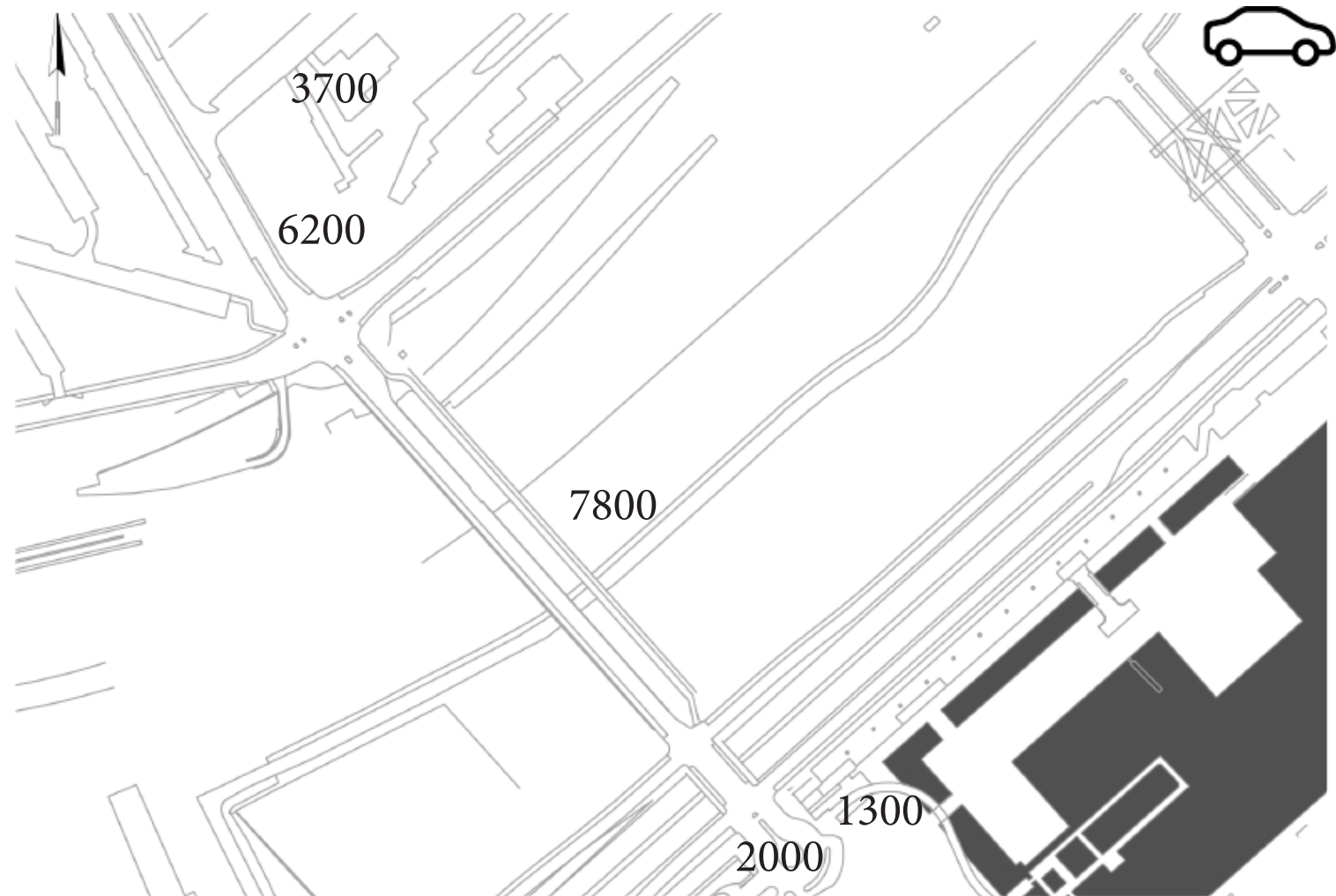
Trafik tal i området - Cykler

Fra Københavns Kommune



Trafik tal i området - Biler

Fra Københavns Kommune

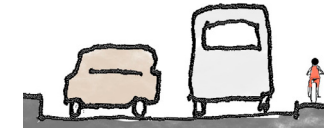


Trafikken i området er tæt og der kommer kun mere med at områderne omkring udvides med nye områder og butikker som Ikea. Dette er noget som ikke kan ændres uden en større omlægning af infrastrukturen. Dette er noget man må acceptere og arbejde med.

Projektet. Hvordan designer man?

De fire hovedemner for projektet har været Trafik, folk, rumslighed og bygninger. Alle set ud fra omgivelserne, for at skabe et nyt område der forbinder Vesterbro og Kalveboder brygge på en naturlig måde, og som også skaber et nyt byrum for Københavns befolkning.

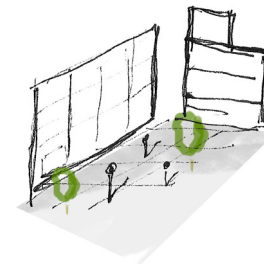
Trafik



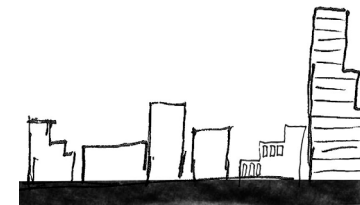
Folk



Rumslighed



Bygninger



Bygninger



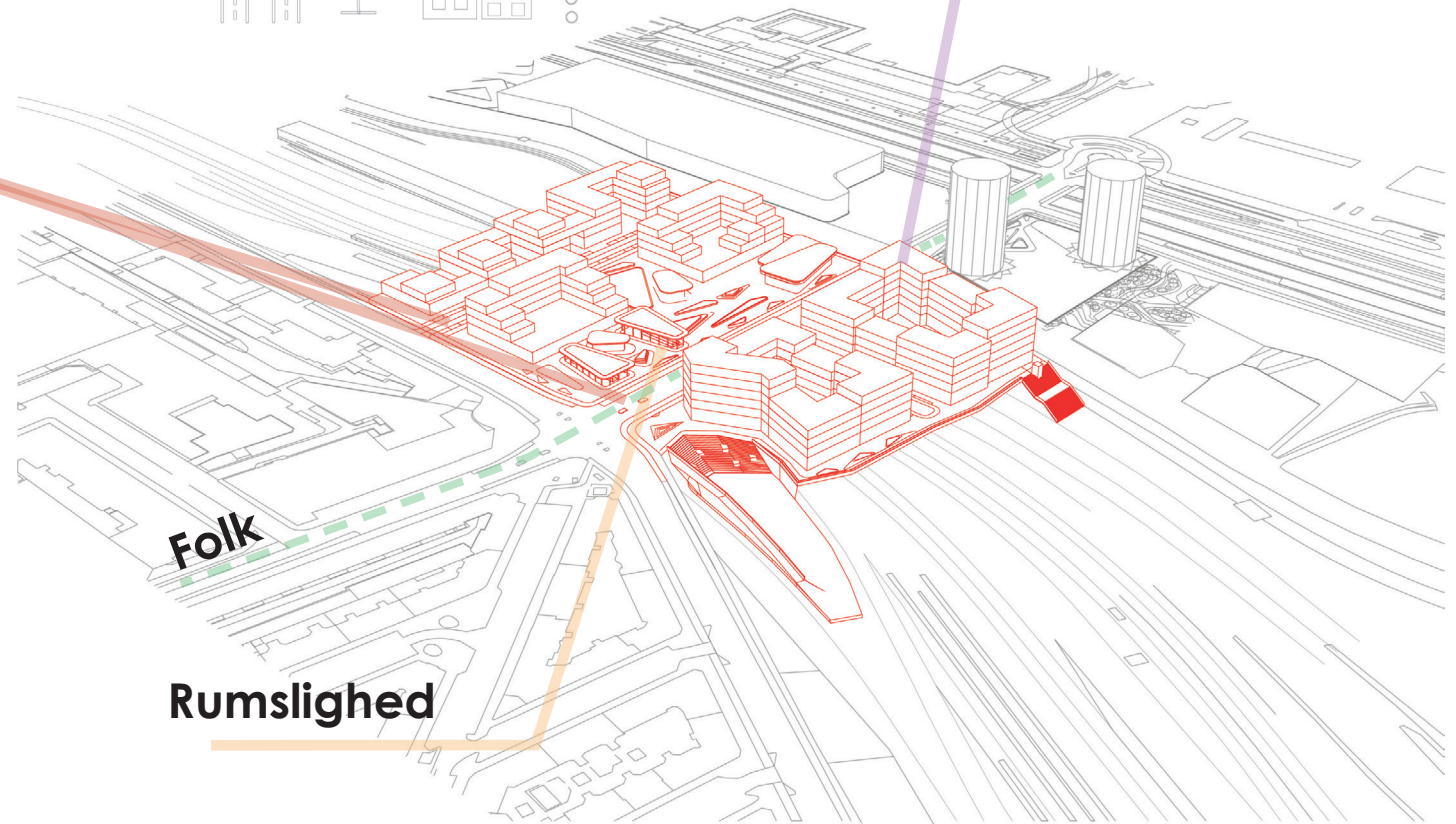
Trafik

Så ud fra mit forslag, som jeg har designet, kan man tale om hvad der skal ligges fokus på. Dette er selvfølgelig en diskussion, da dette er en undersøgelse af hvordan man kan gøre det. Mit forslag kan være det rigtige, men behøver ikke være det. Det er basen for diskussionen. Projektet er designet ud fra de tidligere nævnte faktorer. Nu vil jeg forklare mine tanker bag designet.

Siden dette projekt ikke har været en lineær proces, så vil der altid være overlap af emner.

Folk

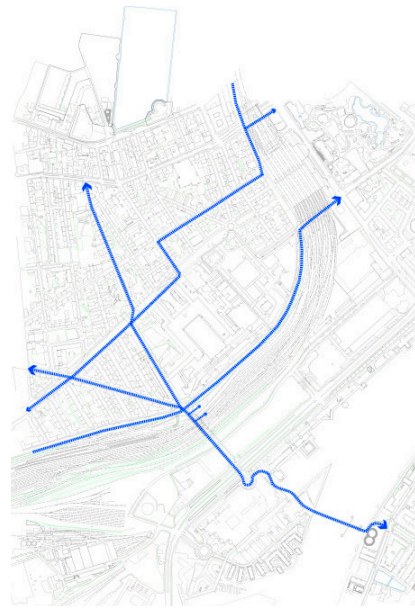
Rumslighed



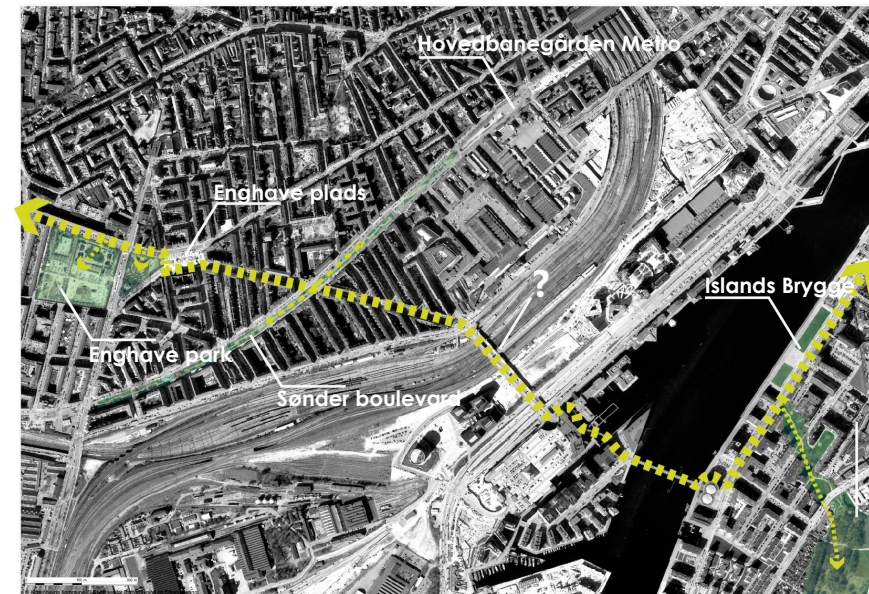
Folk

For at byen fungere skal folk være der - og det er de i København. Problemet med dette område er dog at det ikke er et særligt behageligt område. Det er et du kommer til, med toget og skynder dig videre. Enten mod Vesterbro, Fisketorvet eller Kalveboder brygge. For at binde områderne sammen skal der være noget der kan få folk til at blive.

I mit oprindelige forslag foreslog jeg en busterminal til mod det kommende IKEA, på niveauet under broen. Denne kunne bindes sammen med S-tog stationen. I mit forslag for området er der stadig plads til den og den er en del af designet, men den vil have brug for videre design.



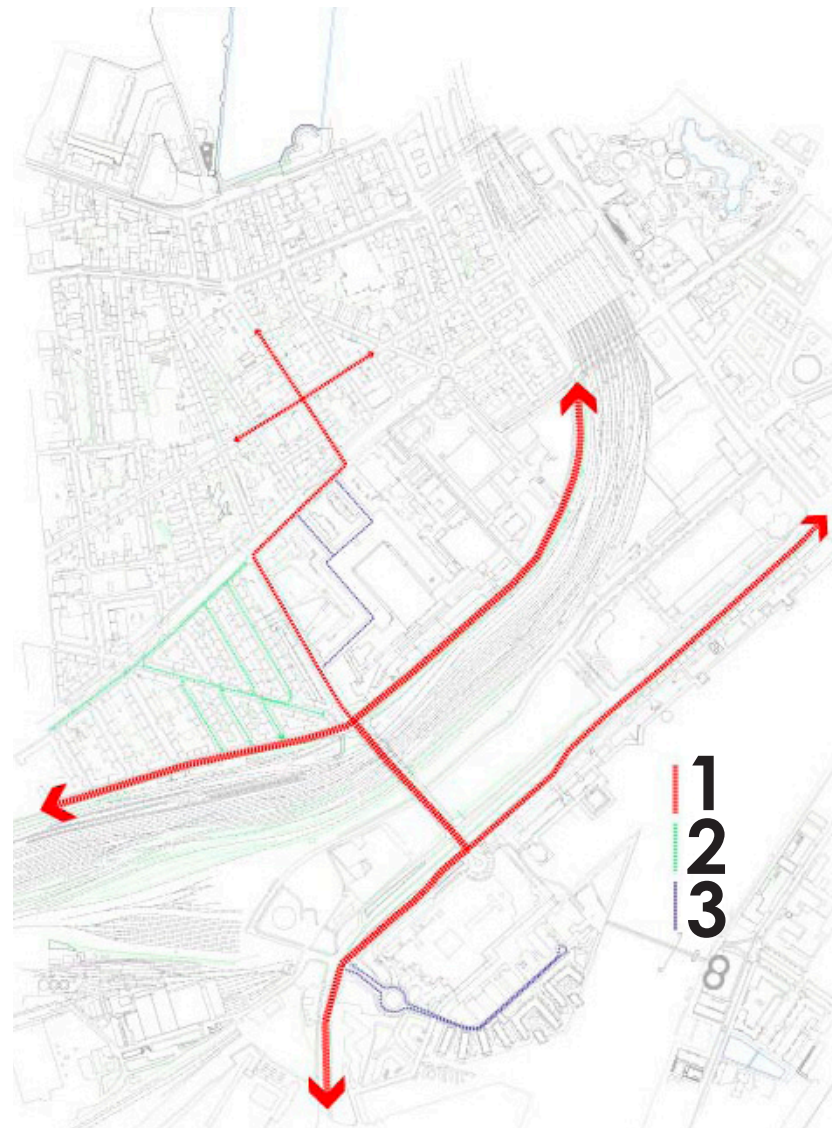
I dag ruller folk på cykel og gåben hurtigt videre.



Hurtigt videre mod andre destinationer. Hvis man skaber plads for folk så bliver folk der. Og det vil være en plads for byens mennesker.

Trafik

Trafikken i området er tung, og det vil der blive ved med at være. Men skal man bygge et nyt område må man overveje hvilke gader man vil have. Og man må skabe et hierarki, og tænke over hvilken trafik man vil have i disse gader og veje.



Vejtyper i området.

1

Hovedveje med tung trafik. Larmende og pulserende, en del af byen, som må accepteres men begrænses til få steder, men med plads til folk. De er ungælige i en stor by.

2

Ensrettede gader, som ofte er i mindre skala. Disse lader billisten komme igennem et område, med lav hastighed og ofte med forhindringer. Mindsker trafikken, men der vil stadig være folk der kører igennem for at komme fra a til b.

3

Blinde gader er for folk som har et formål i området, så som beboer og folk der arbejder i området. Og selvfølgelig tjenester, så som afhentning af skrald. Meget lavt niveau af trafik.

Bygninger

Bygningstypologierne for området kan være med til at binde de to områder sammen. I dette tilfælde Vesterbro og Kalveboder Brygge. Hvilket bygnings typer er der? Hvilke former har kvarterne? Hvilke materialer er der i området?

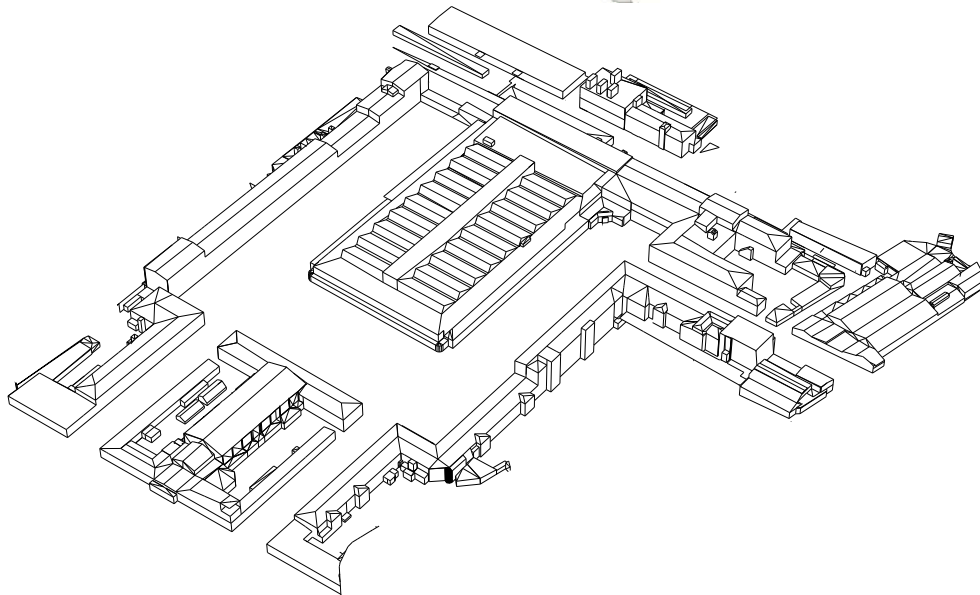
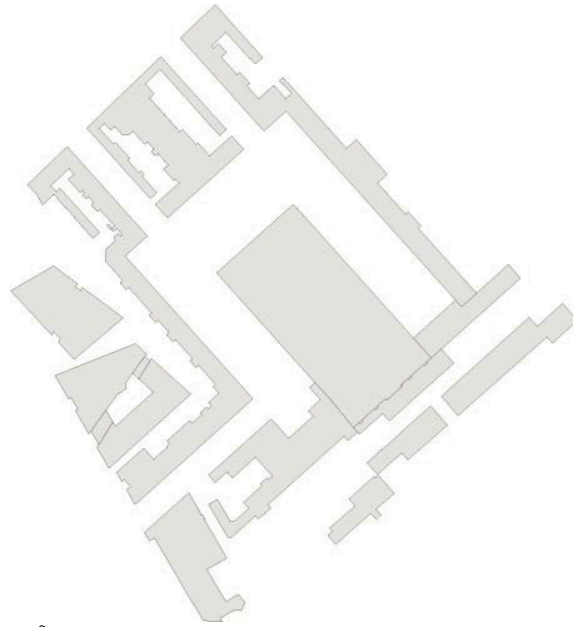
Disse faktorer kan gøre at overgangen mellem disse områder bliver mere naturlige. I dette projekt har jeg set at der er et ret klart split mellem den nordlige og sydlige side.



Nord

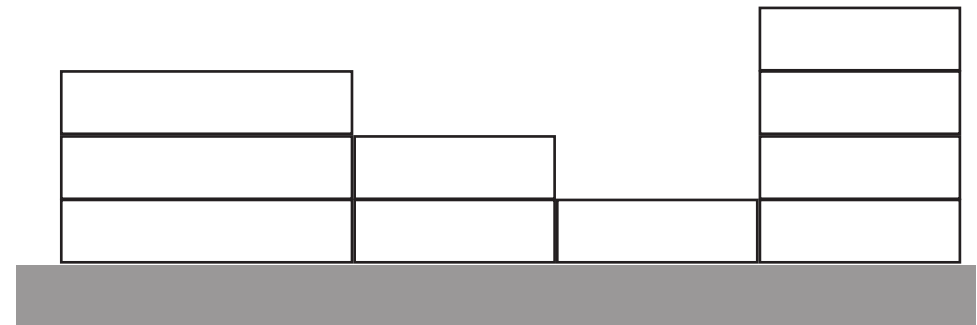
Kvarteret er hvidt, med blå farver og lange flade ydre. Kasse former og lige linier er dominerende. Forskellige højder mellem 1-4 etager.

Den store plads i midten er en parkeringsplads, men bruges også til markeder og events.



Hvilke materialer er der i området?

Materialerne i Købbyen er hvid malet beton, med vindues rammerne i blå. Rød er en farve som går igen som detaljer. Dette er på grund af firmaerne der stadig er aktive i området.

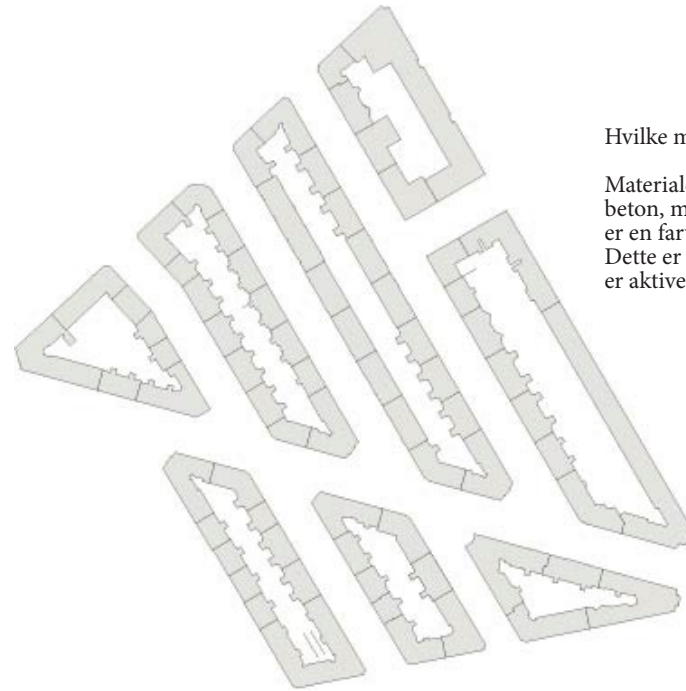


Området har varierende højder med flere 1 etages bygninger, og med forskellig sammen sætning af højder.



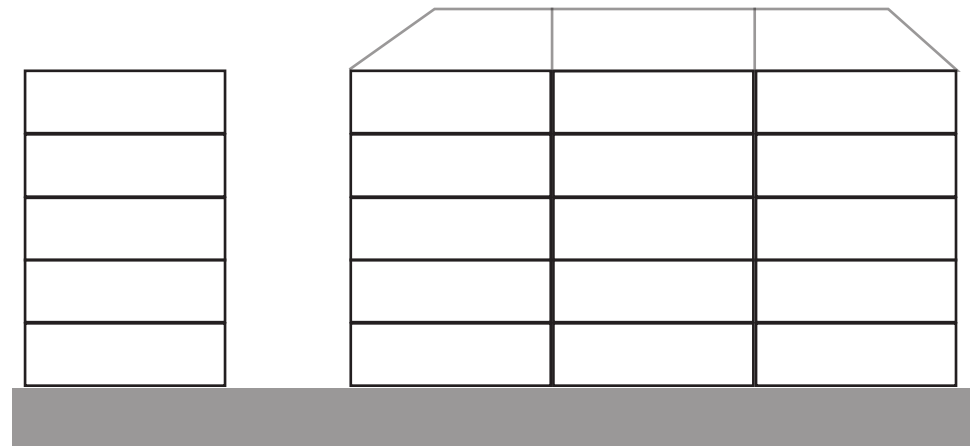
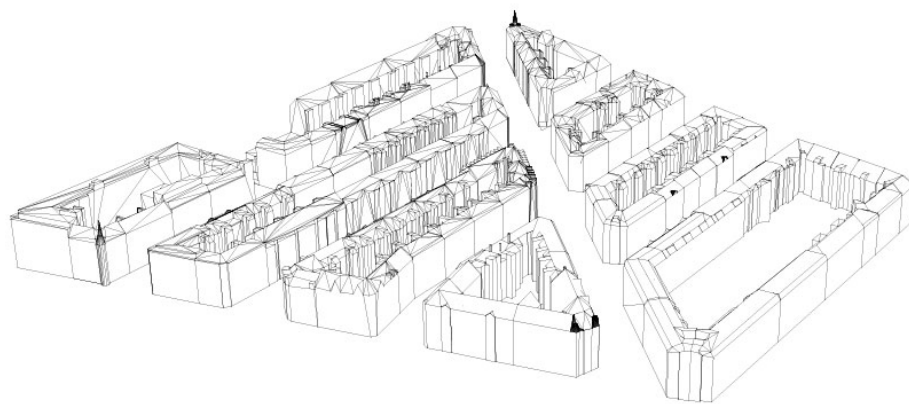
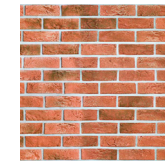
Syd

Vesterbros er et traditionelt brokvarter, med brune mursten. Største delen af området er inddelt i karrér med en fælles baggård.



Hvilke materialer er der i området?

Materialerne i Købbyen er hvid malet beton, med vindues rammerne i blå. Rød er en farve som går igen som detaljer. Dette er på grund af firmaerne der stadig er aktive i området.



Vesterbro er et meget homogent område, med samme højder og generelt samme bredde på de enkelte bygninger, som alle er sammensat i karrér. Dette skaber gode gård miljøer for menneskerne som bor der.



Rumslighed

Rumslighed er jo nok noget der er sværere at definere, men sådan som jeg har set på det i dette projekt er at området skal indeholde de gode elementer, som byen tilbyder. Det vil sige siddepladser i solen, butikker for med mad og generelt shopping. Der skal være grønne elementer, som giver skygge i solen, men som også er med til at bryde vinden. Det som gør at en plads er behagelig for dens besøgende.



Christianshavns torv i København er en plads der vil minde meget om den plads som vil komme til at være i projektet. Det er en plads som er præget meget af at Metroen er i den ene ende og busstationen er i den anden ende af pladsen. Dette skaber en strøm af mennesker der rører sig meget specifikt. Pladsen har få siddepladser og meget begrænset grønt.

Pladsen er meget aktiv på grund af den offentlige transport, og de mange butikker der er rundt om.



Israels Plads, som er designet af COBE, ligner meget Christianshavns torv i materiale med meget hårde ydre. Denne tilbyder til gengæld den besøgende siddepladser i solen og aktivitet for hele familien. Israels plads har dog også meget begrænset med grønt, som træer og buske. Dette grunder nok i at der er en parkerings plads under denne.

Pladsen er populær på grund af aktiviteterne der findes og de mange siddepladser i solen. Torvehallerne ligger lige ved siden af og tilføjer kun til dens popularitet.

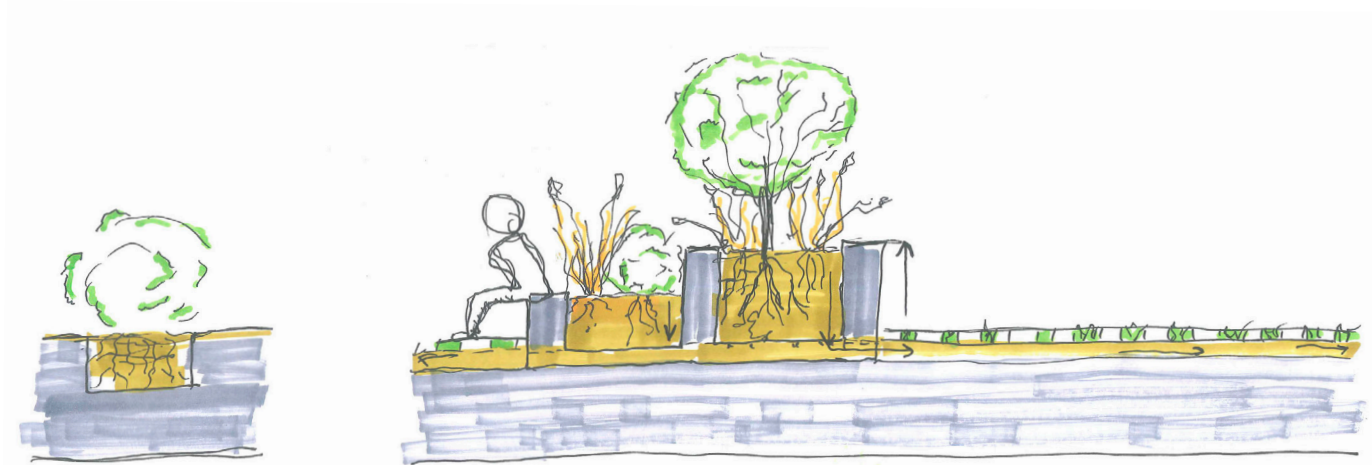


Rumslighed - Natur

Noget af det som gør en plads, en gade eller noget andet sted i byen til et sted folk vil opholde sig er planter, træer og budske. Disse skaber alle liv og hjælper med at skabe liv i form af dyr og insekter. De hjælper også med at holde styr på vand fra regn.

Vi flokkes til grønne områder i byen, da der ofte er begrænset med det, så derfor er det endnu vigtigere at indkorpurer det når vi skaber nyt.

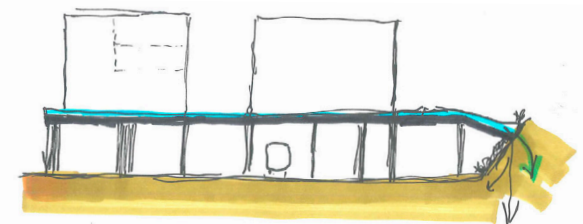
Dog er der det problem at pladsen jo er i "luften" hvilket gør man ikke kan plantere på samme måde som man gør på jorden. Derfor må man skabe andre former for beplantning.



Den normale nedplantning vil ikke fungere i dette tilfælde da fundamentet, som området bygges på har en begrænset tykkelse, og dette skal bruges til de bærende elementer og infrastruktur.

Derfor forslår jeg at man i stedet hæver det grønne op fra jorden og placerer det i "potter" af varierende højde. De vil kunne holde på større planter eller buske, samtidig med at de skaber plads for mennesker til at sidde.

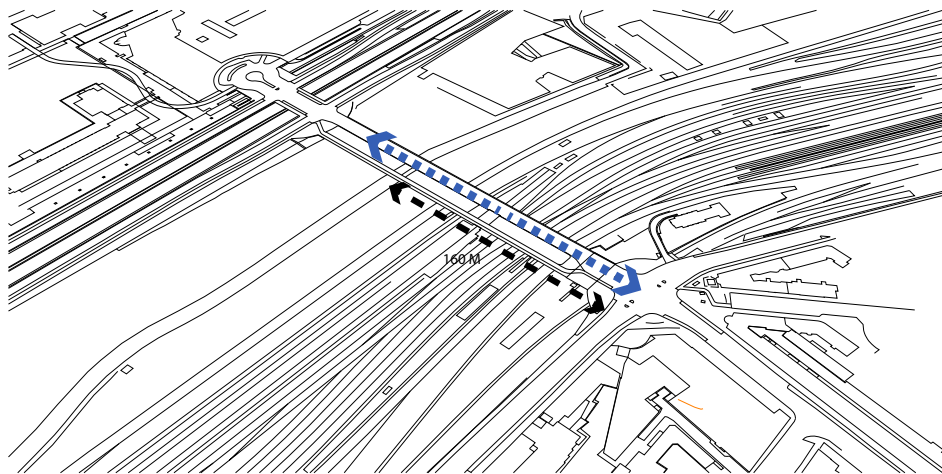
Et lag af muld løbende med fortorvet eller under parkingspladser kan være med til at flytte vandet mod Vesterbro og ned i jorden.



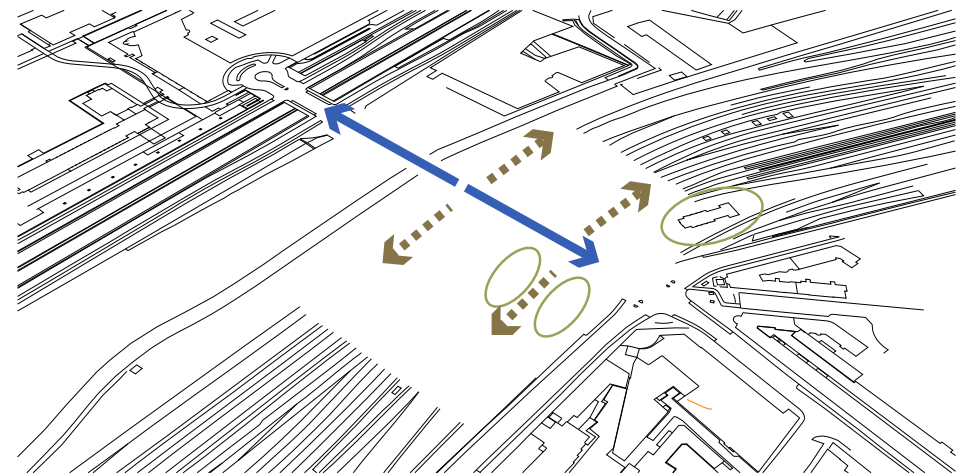
Den generelle ide for hvilke former for planter og budske der skal findes på plads. Min ide er at det skal være et relativt utrimmet look der giver plads for dyr.



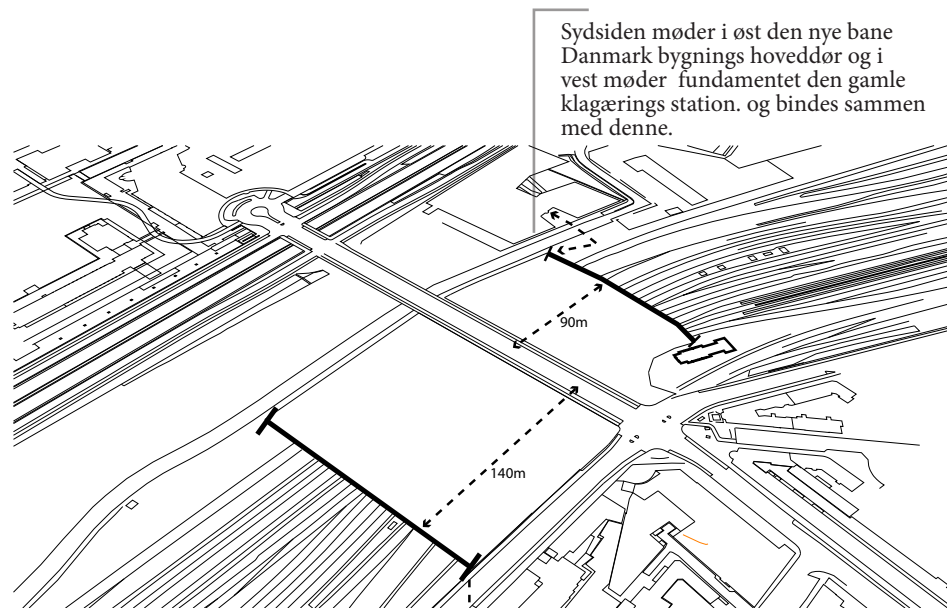
Design forslag



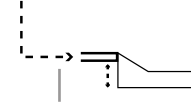
1. Etablering af hovedåre



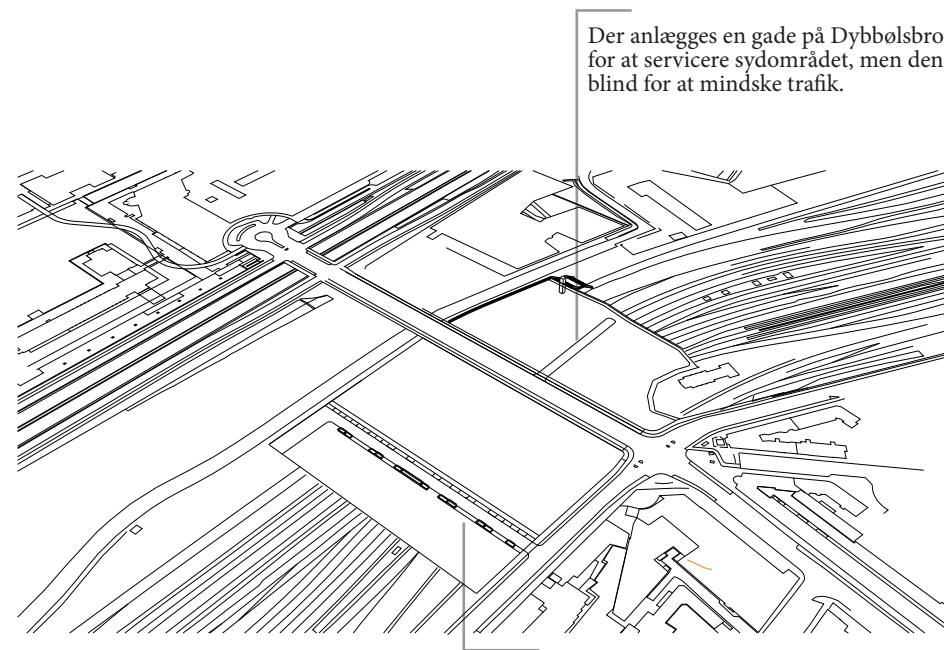
2. Identifikation af vigtige elementer



3. Etabering af kant

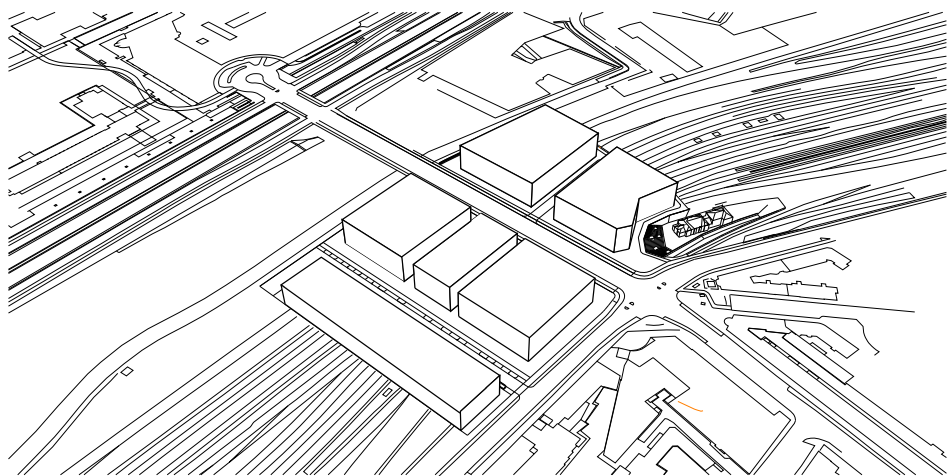


Fundamentet stopper her, på grund af hældningen mod Ingerslevsvej. Det er her, hvor fundamentet kan møde hældningen uden at afstanden bliver for stor.

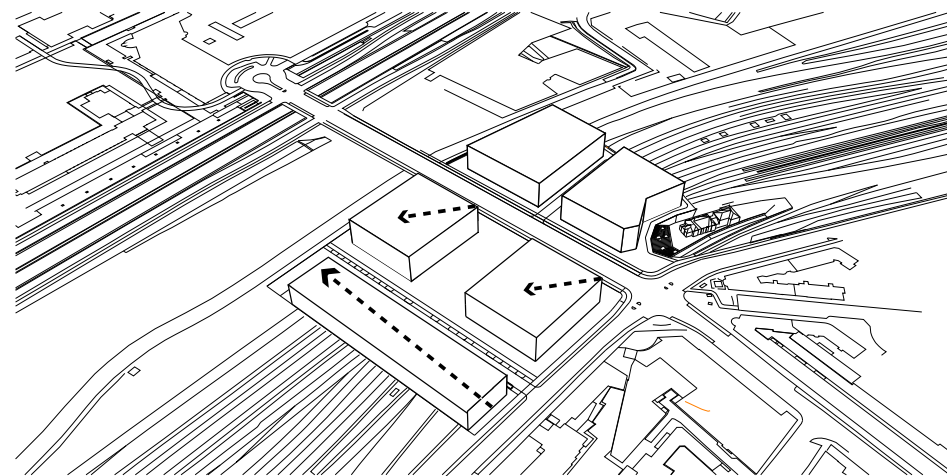


4. Etablering af veje

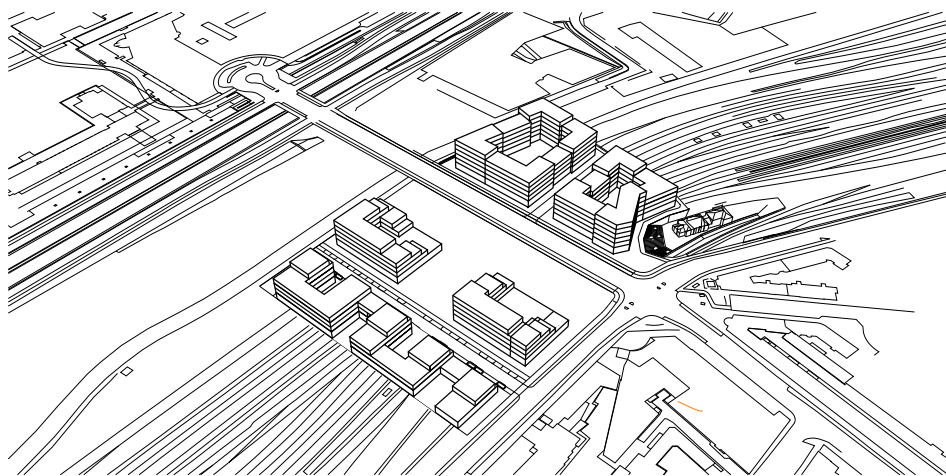
gade, for at mindske trafik på Ingerslevs- en på Dybbølsbro.



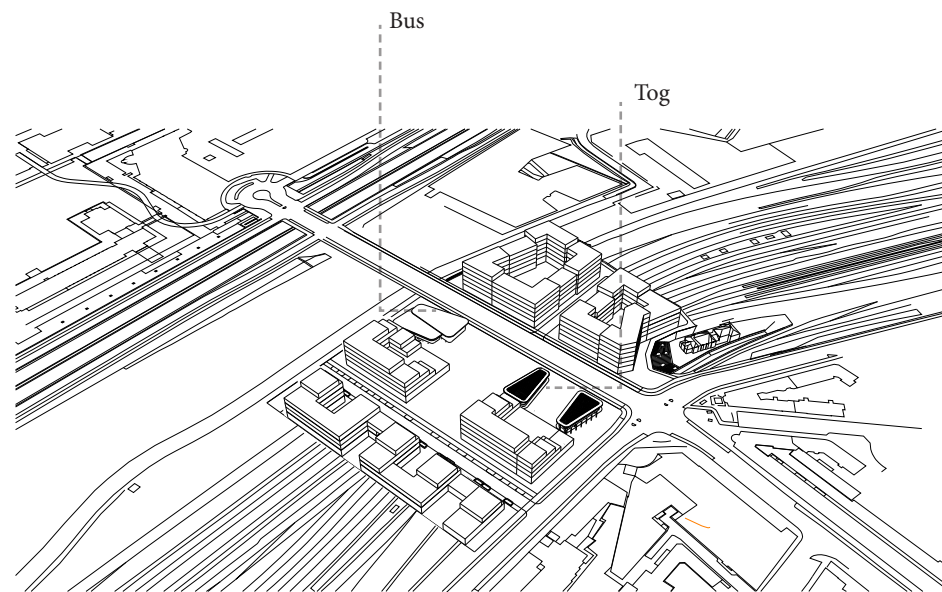
5. Bygnings kroppe



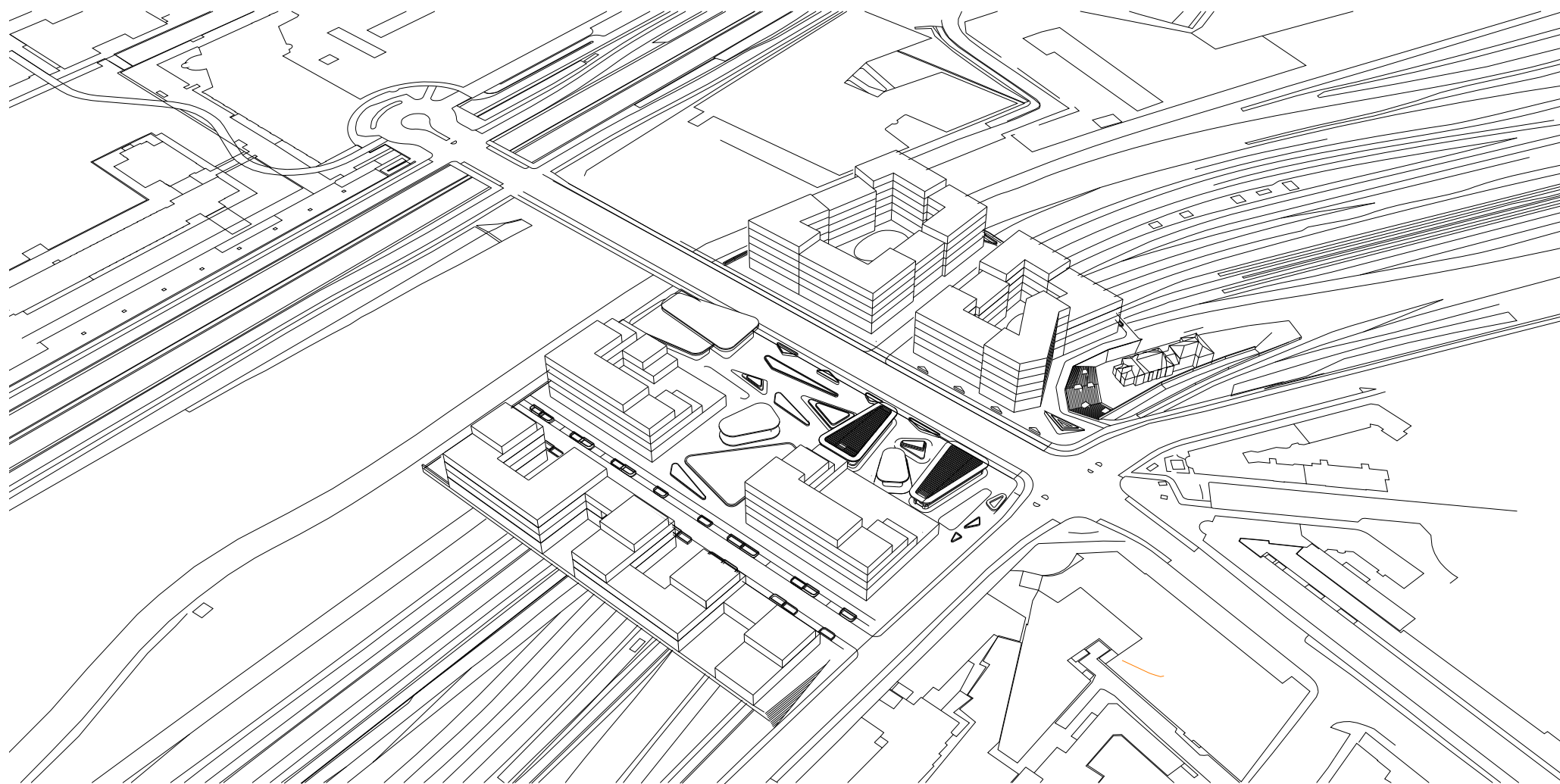
6. Design strategi



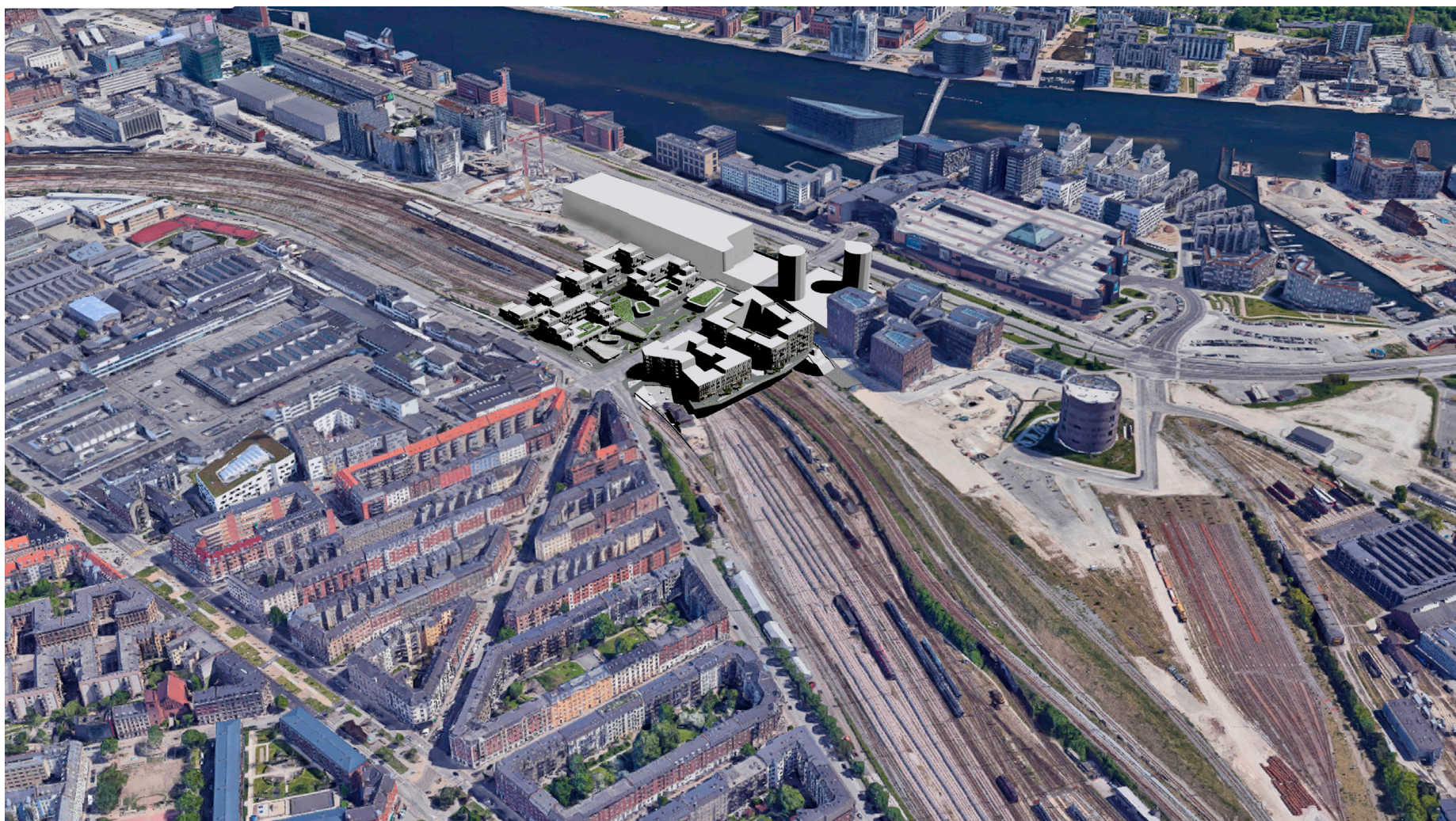
7. Udformning af området.



8. Udførelse af stationerne. Bus i nord og tog i syd



9. Det anlagte område. Med bygninger, plads og stationer

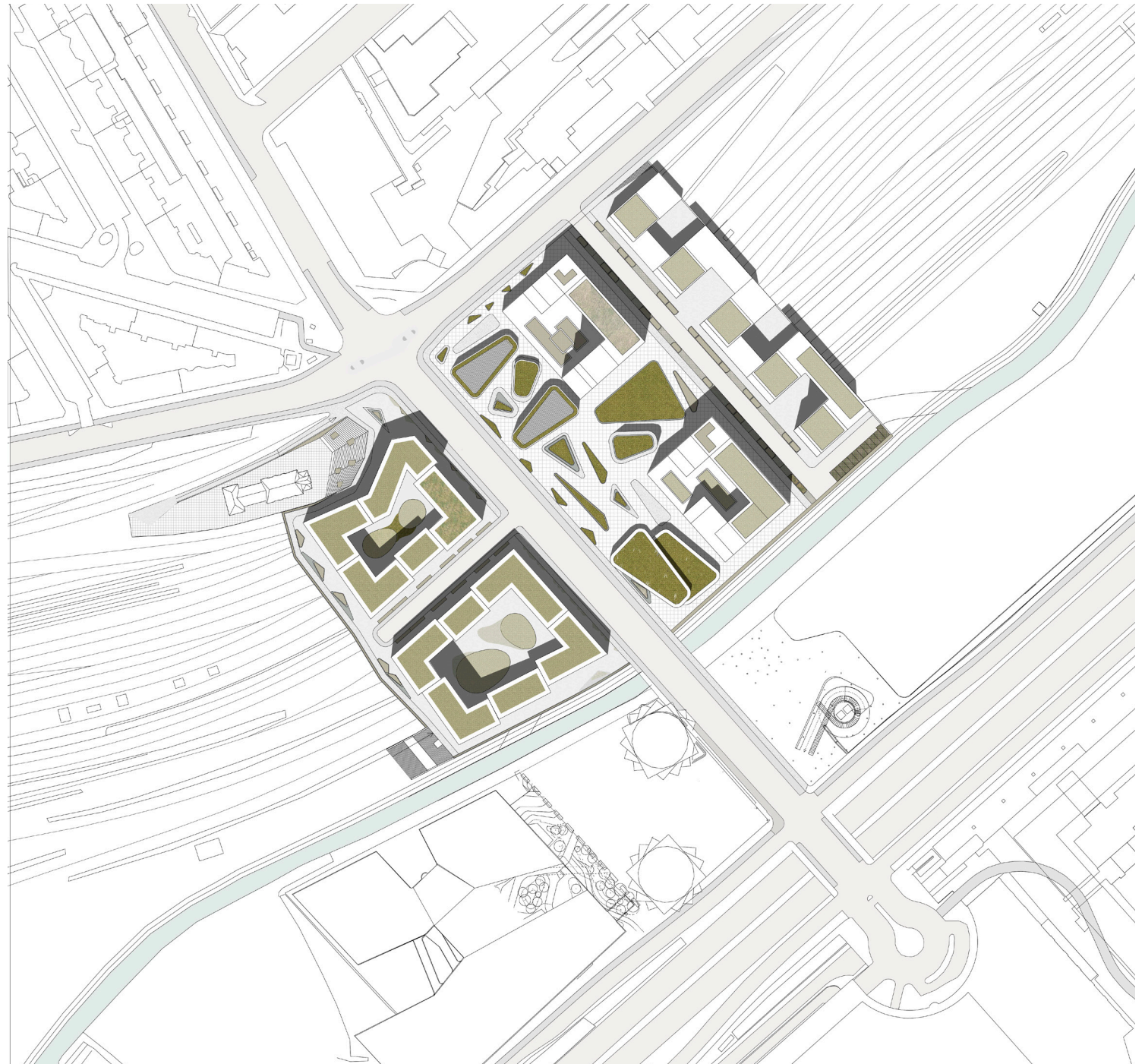


Visualisering af området i forhold til eksisterende bygninger.

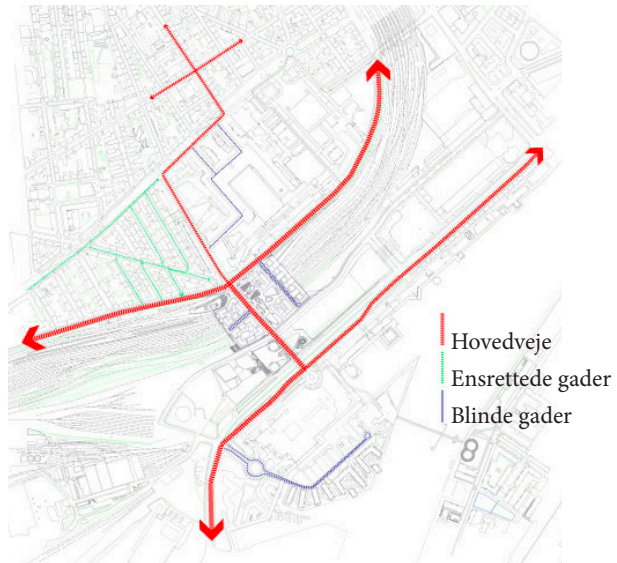
Design forslag

Efter denne gennemgang kommer vi nu til mit design forslag. Dette forslag er kommet frem som resultat af den research jeg har lavet indtil nu, og er ikke et færdigt forslag, forstået på den måde, at det er ment til at diskutere ud fra.

Projektet forsøger at binde researchen sammen til et område der naturligt binder Vesterbro sammen med Kalveboder brygge.



Trafik



De nyetablerede gader er alle designet med henblik på at minimere biltrafikken, men stadig kunne tillade servicebiler at komme til. Gaderne skal kun appellere til dem der har et formål med at være der og skal ikke være for gennem kørende trafik.

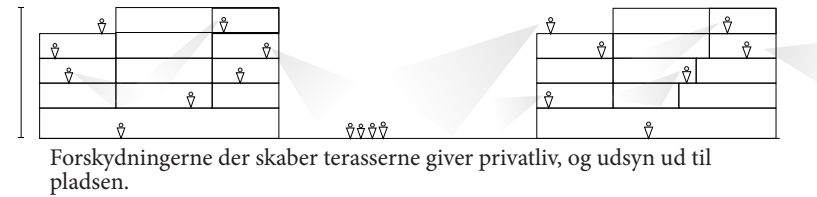
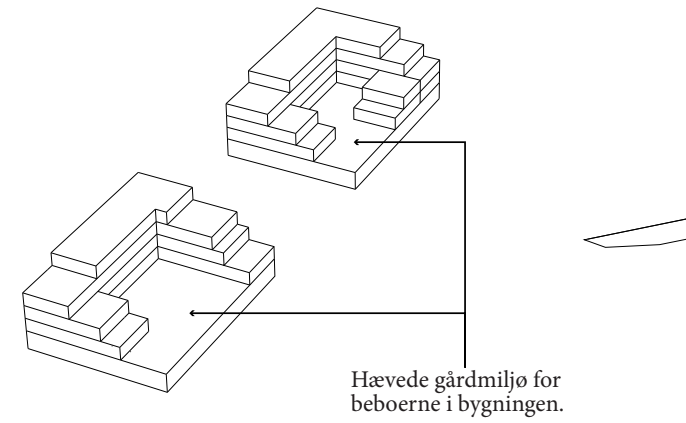
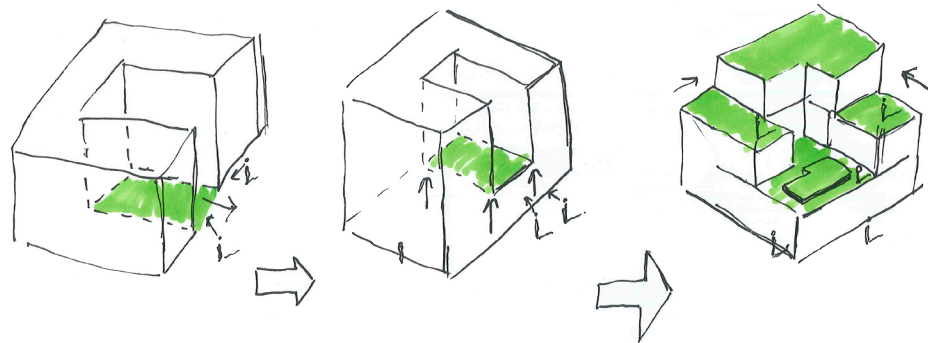


Bygninger

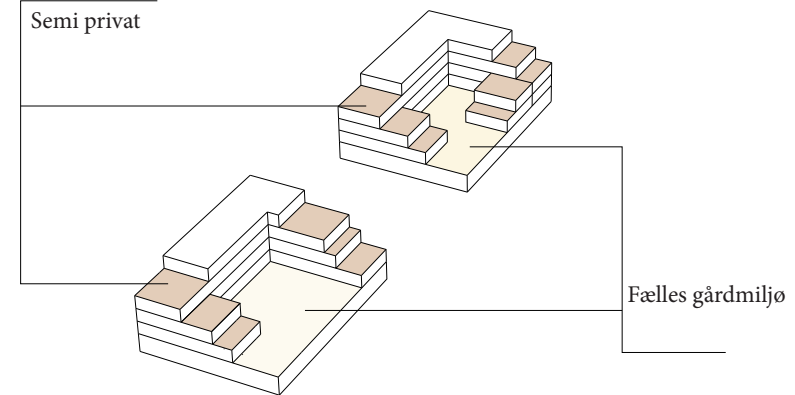
Bygningerne på sitet er udformet efter nord-syd princippet, som der er skrevet om tidligere i denne rapport.

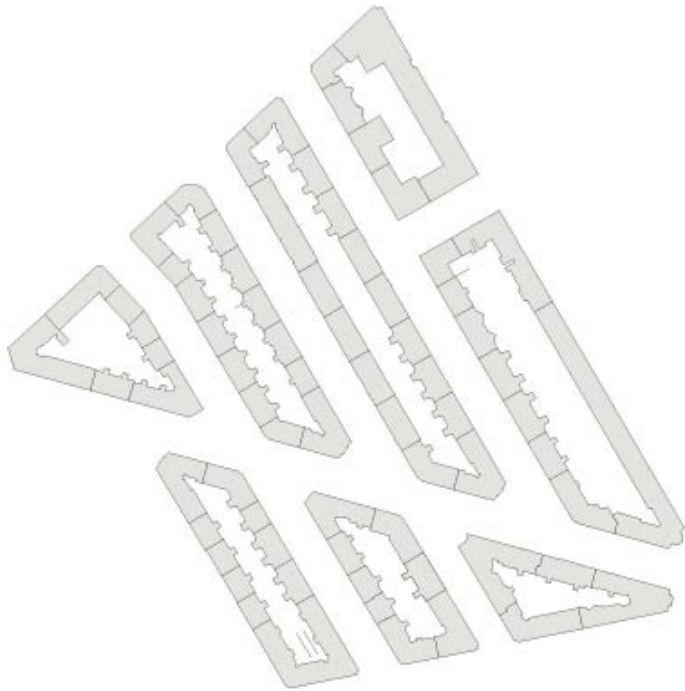
Med en nord side der referer til Købbyen og det kommende Ikea i farve og en fortolkning af købbyens udformning.

Hvor sydsiden er en mere traditionel karré form, med en aflukket indre gård for beboerne i bygningerne.

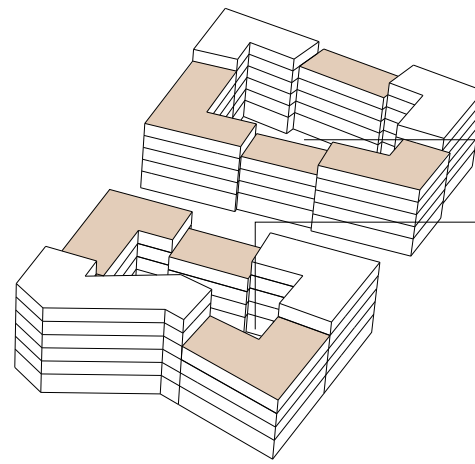


Semi privat

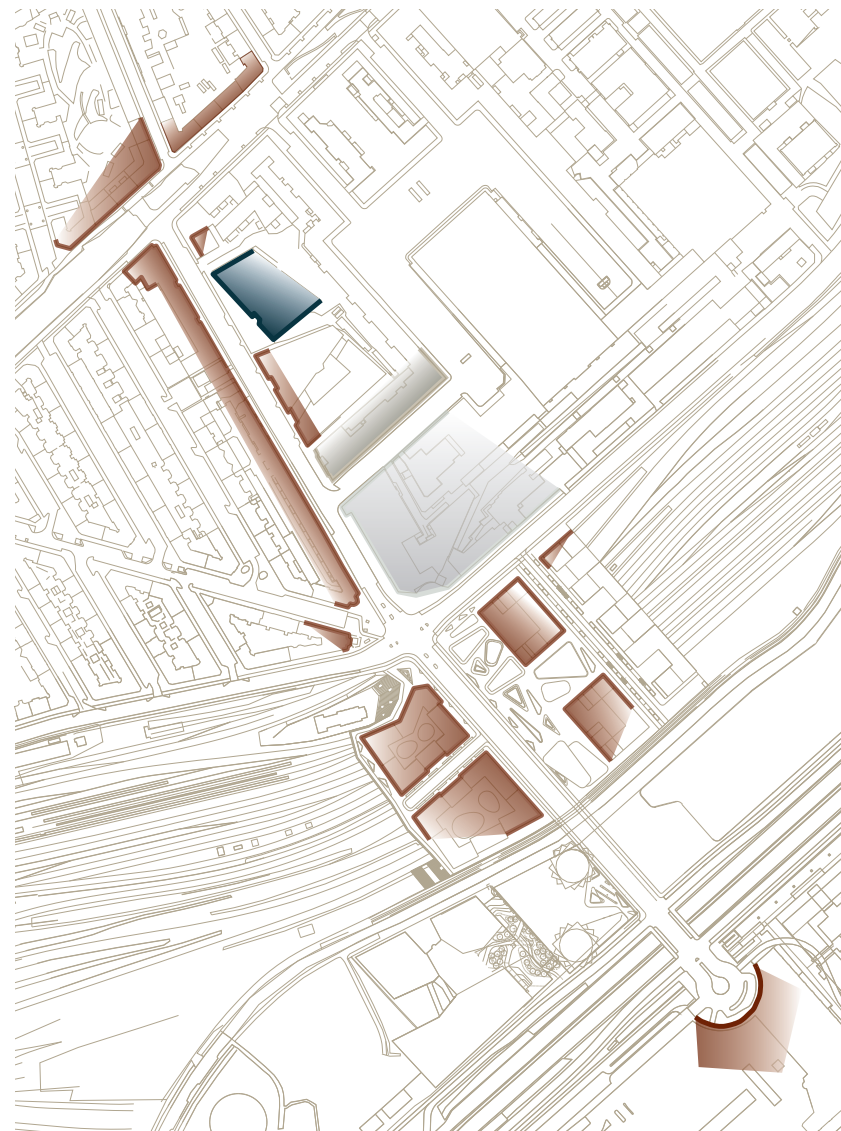
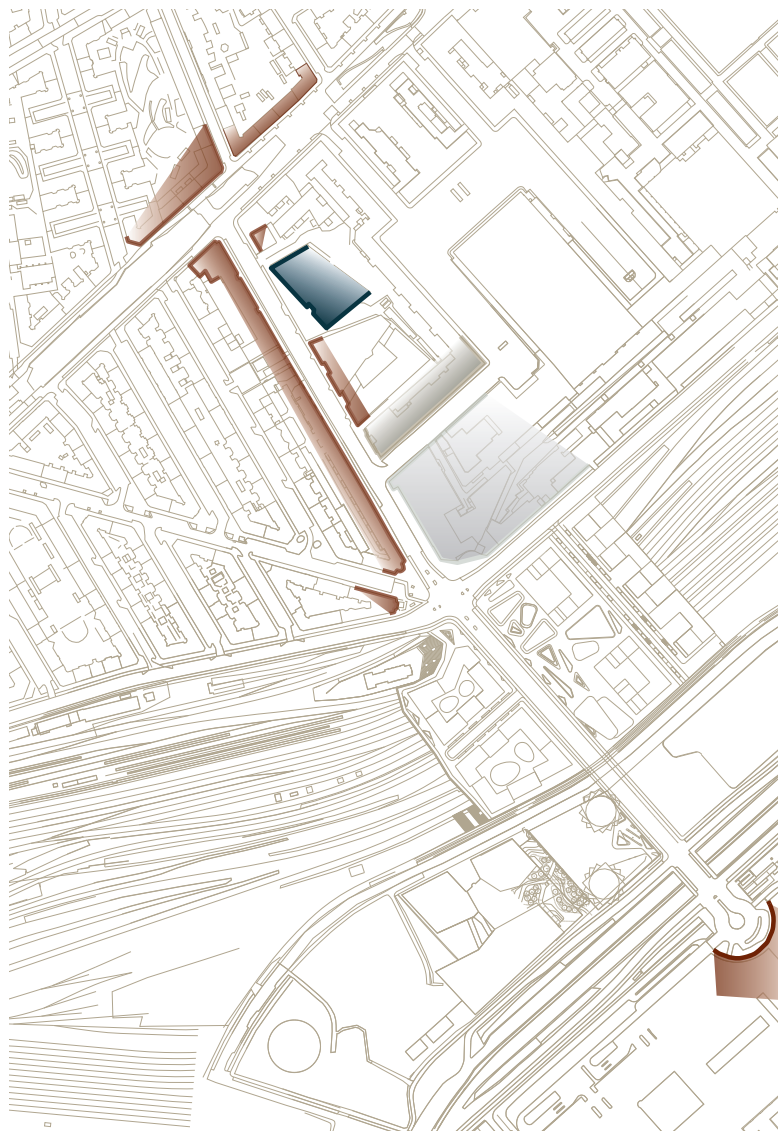




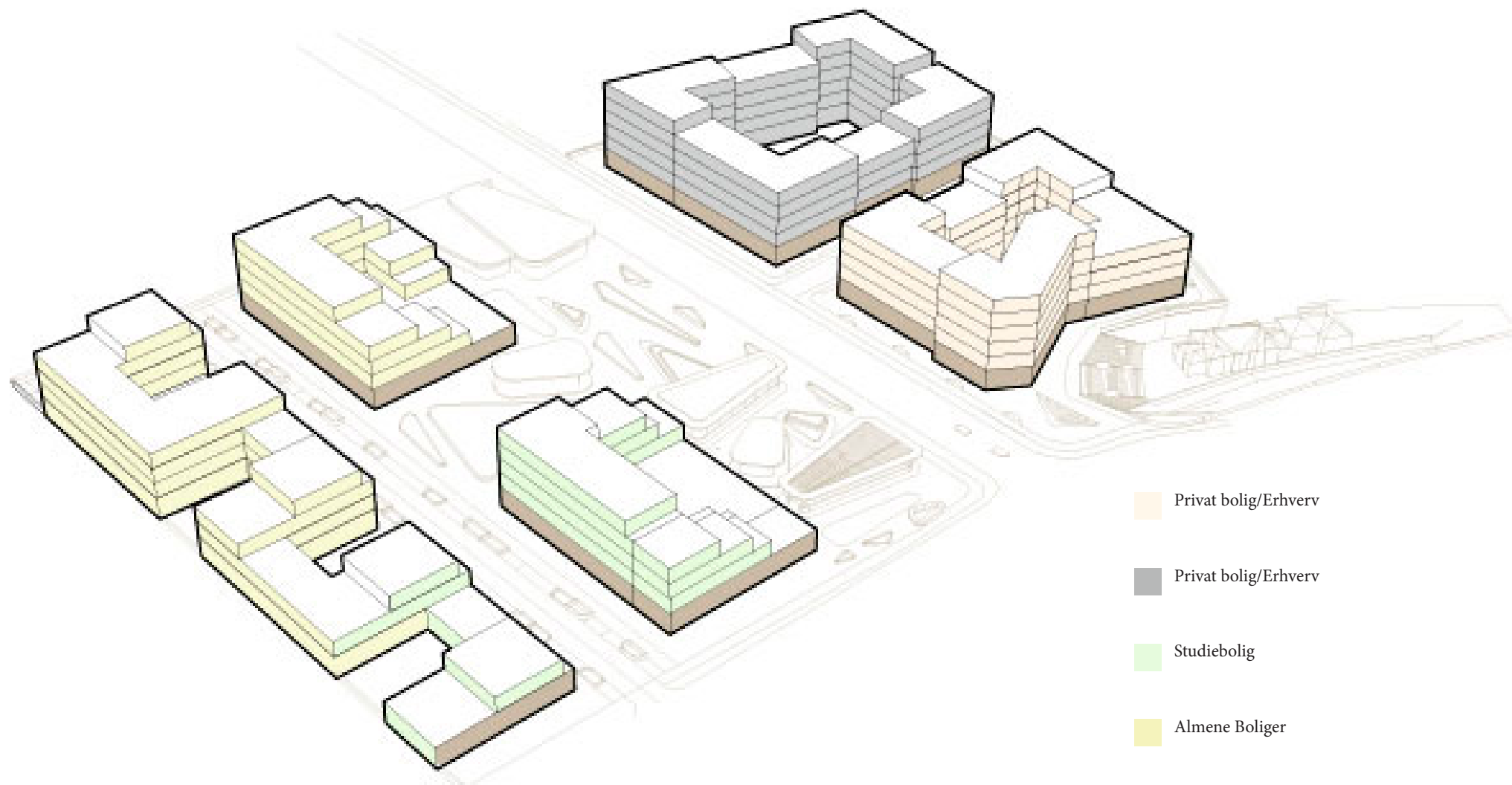
Den sydlige del af området følger karréstrukturen, som kende tegner Vesterbro, hvor der skabes fælles gårdmiljøer, som kan bruges af beboerne eller af folk der arbejder der.



Fælles gårdmiljø



De aktive facader er blevet forlænget med sitet. Der hvor der før var et stort hul, er der nu et naturligt løb ned mod Kalveboder brygge. Broen er blevet til en gade og et mere naturligt flow vil opstå, med muligheder for byliv.



Privat bolig/Erhverv

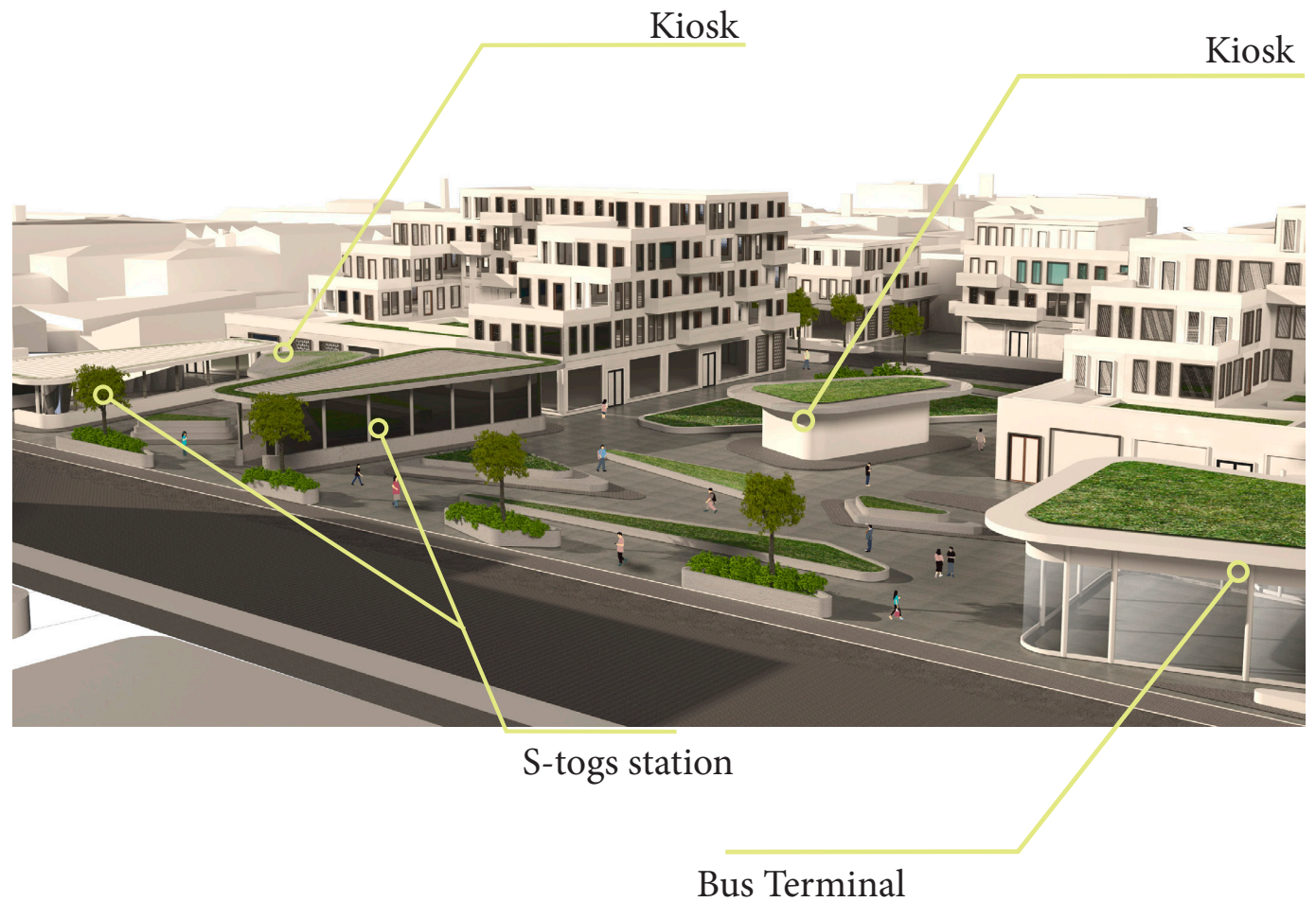
Privat bolig/Erhverv

Studiebolig

Almene Boliger

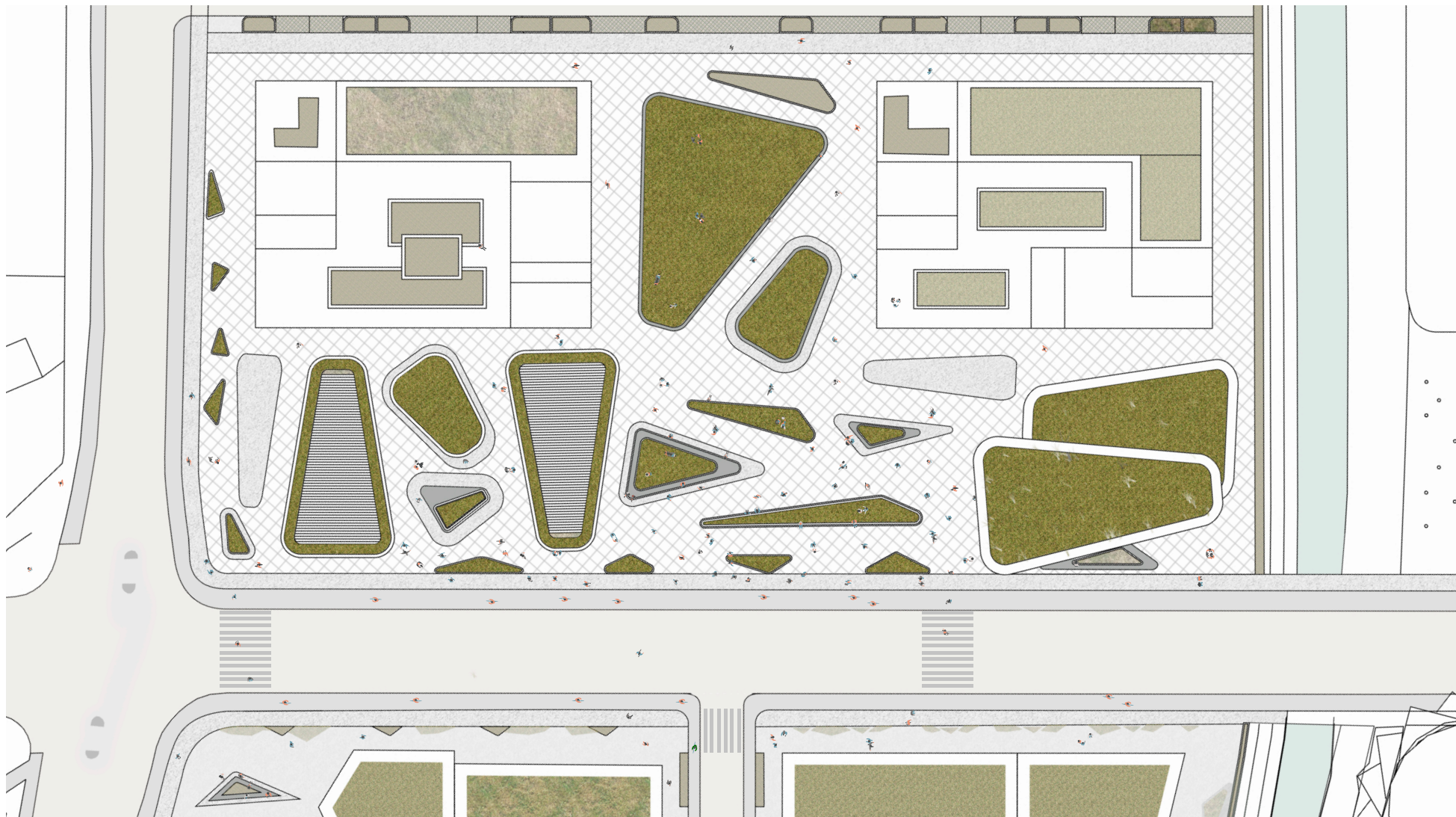
Butikker

Rumslighed



Rumsligheds aspektet er nok det vigtige i dette projekt. Pladsen som er blevet skabt for at forbinde s-togs stationen med den foreslåede bus-terminal, som ikke er videre designet, men som der er skabt plads for.

Pladsen skaber et sted hvor folk kan slappe af og nyde solen mens de venter på venner, bussen, toget eller noget helt tredje.

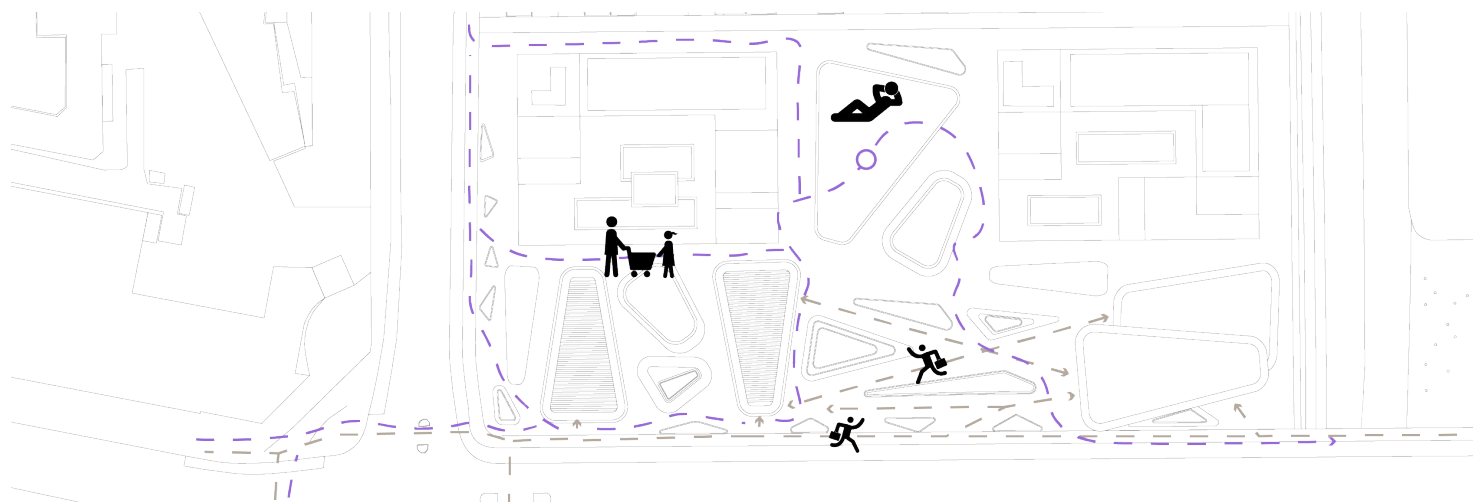


Den centrale plads i området er deisgnet til de ventende og til dem på farten. Sidde pladser og kioske til frokost pausen eller ventetiden på bussen.

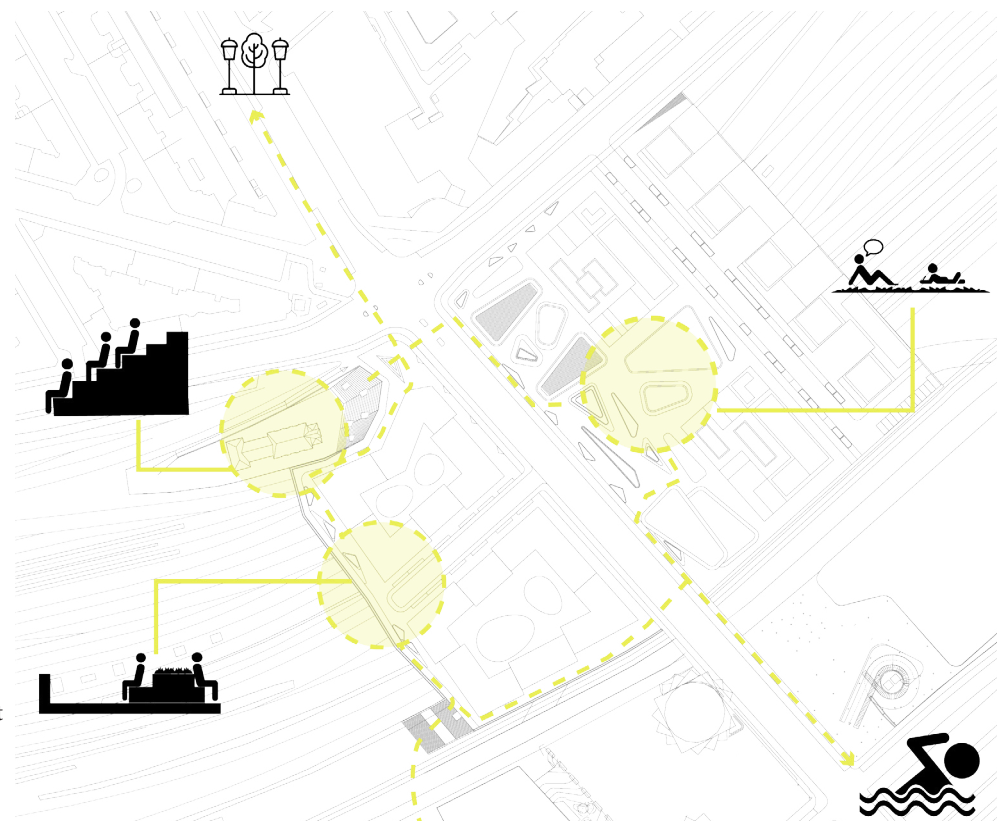


Områdets grønne elementer dele in i tre kategorier. Græs, vildt græs på tage og i kanterne og træer og buske. Disse tre typer skal være med til at skabe liv i form af insekter og dyreliv, men også kunne opfange regnvand og stormvand.



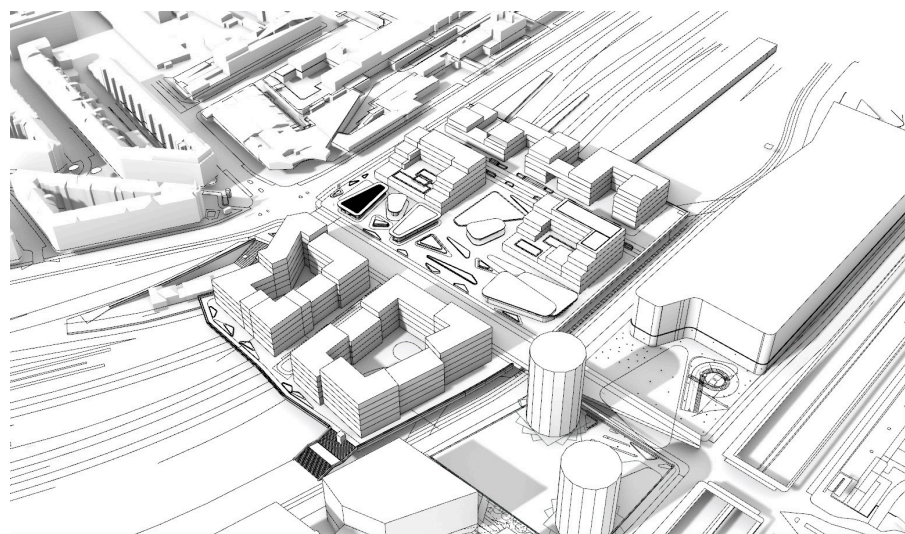


Udformingen af stations pladsen, er designet efter hvordan det forventes at fol rører sig i området. Med den sydlige del, mod vejen, ment til højtempo rørelse, og det nordlige område designet for slow walk.

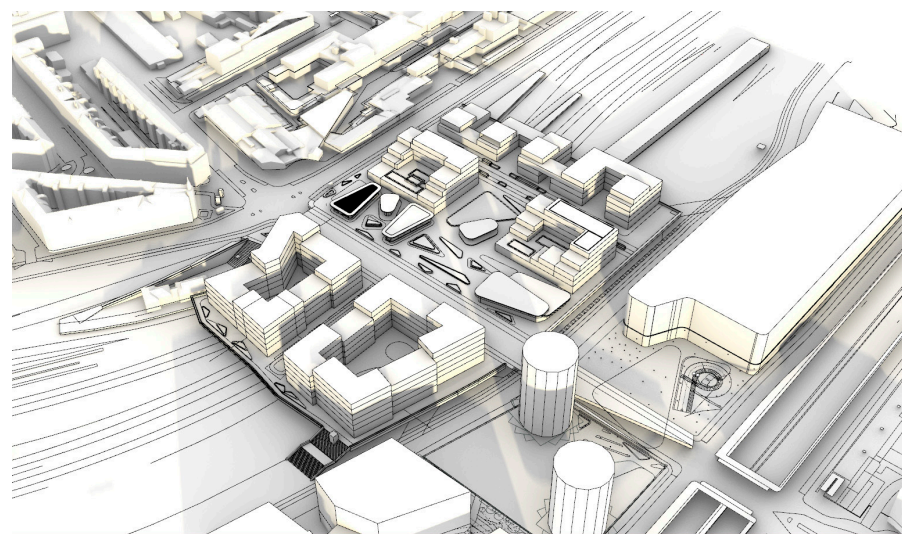


Det nye områdes pladser og rekreative områder er tænkt til at binde Det grønne område ved Sønderboulevard sammen med kalveboder bryggeres aktiviteter. Et stop på vejen.

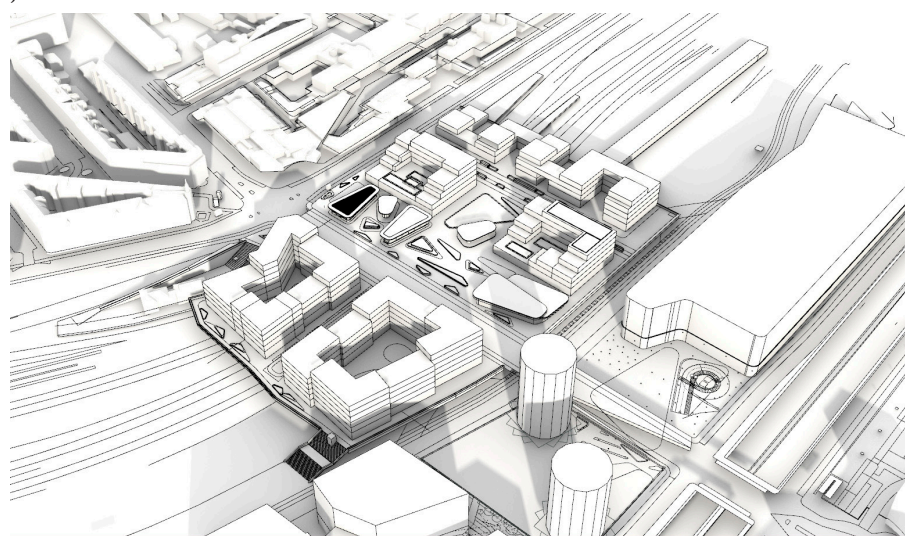
Sol og skygge studie



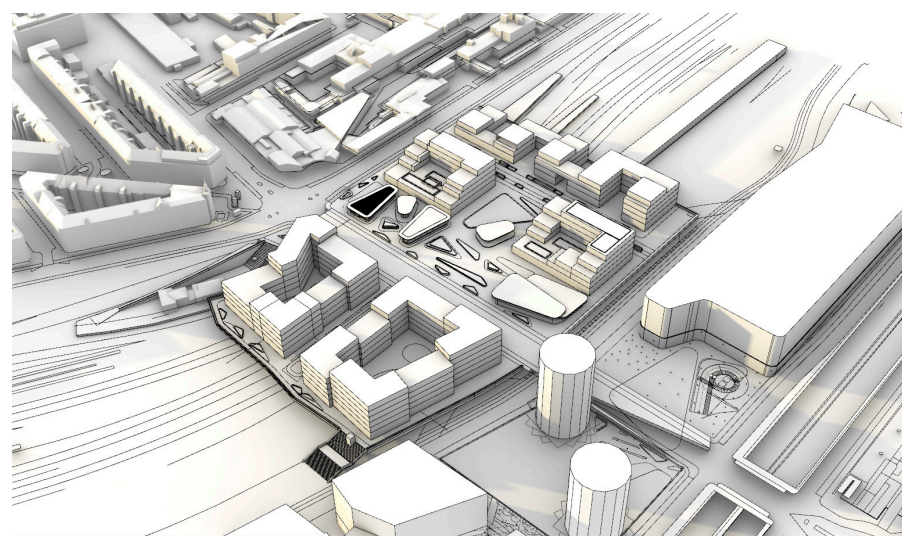
Januar kl. 12



Marts kl. 15

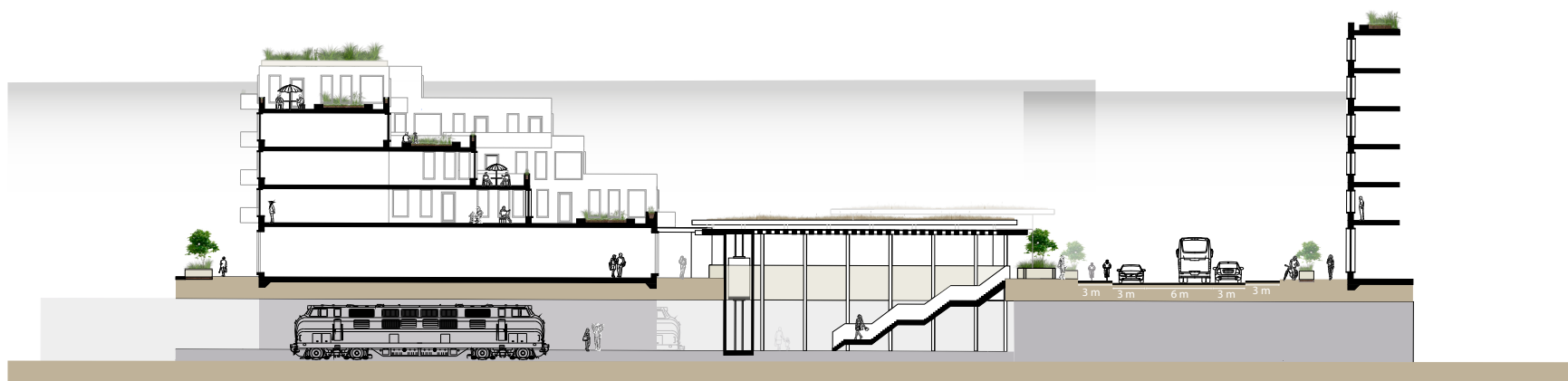
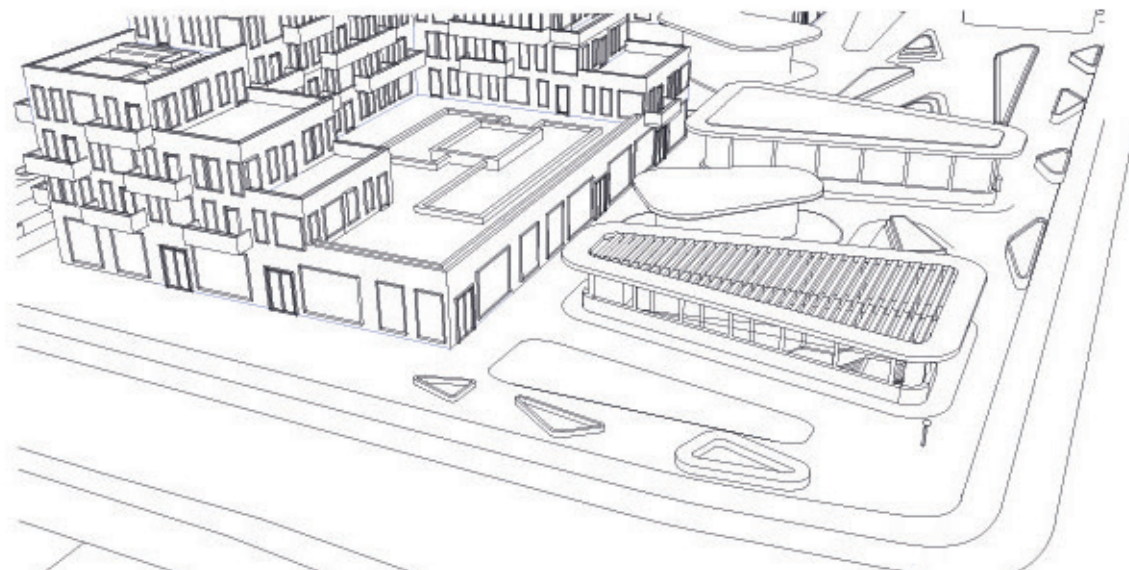


Juli kl. 12

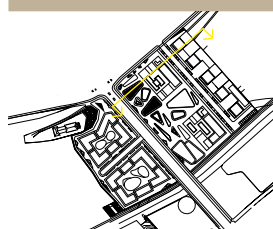


Oktober kl. 12

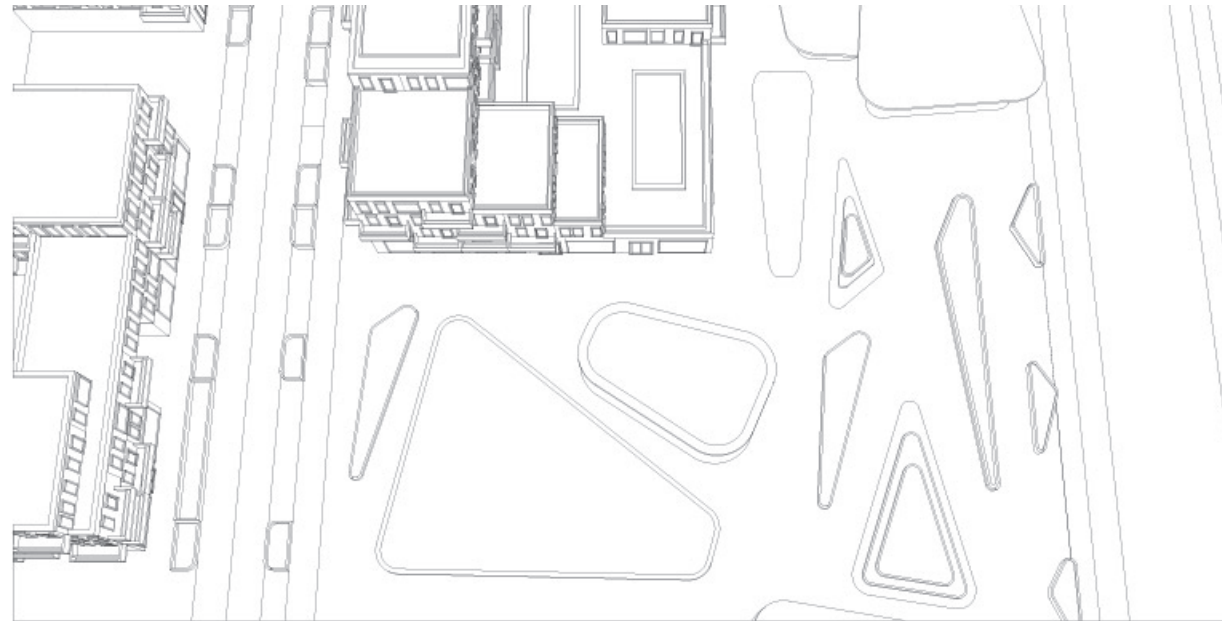
Sol og skygge studie



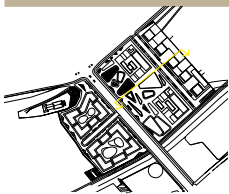
Sektion 1-200 Stations Området



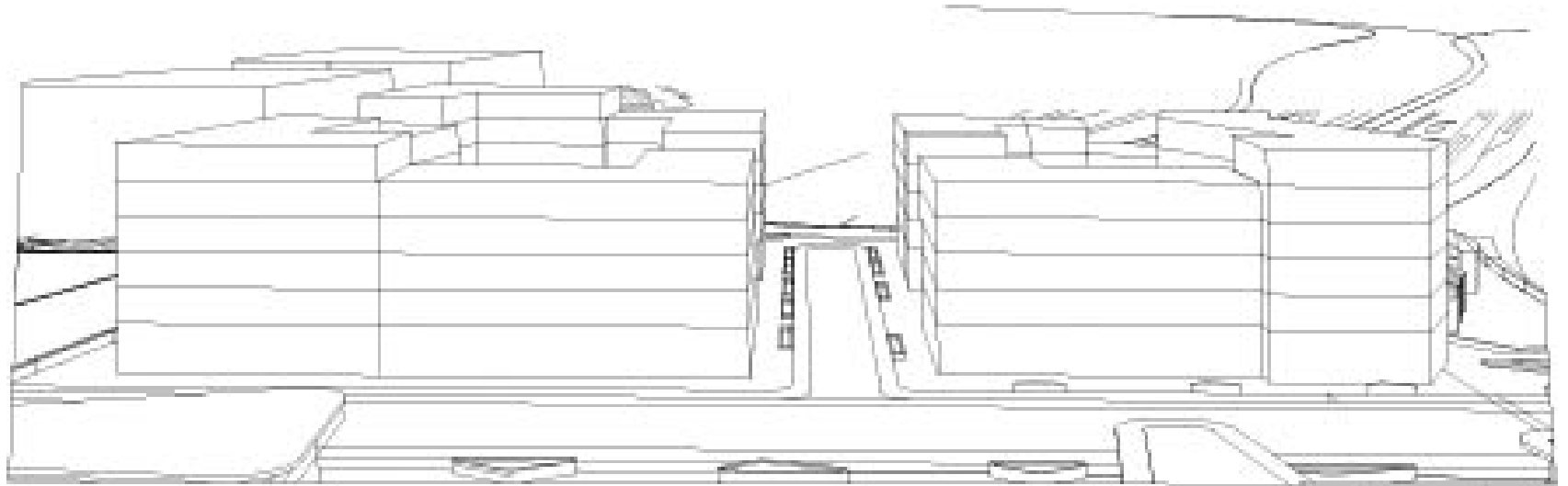
Stationspladsen vil være områdets kerne. Hvor folk vil røre sig gennem dagen. Med plads til at vente og sidde i solen.



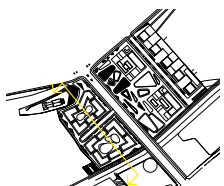
Den centrale plads

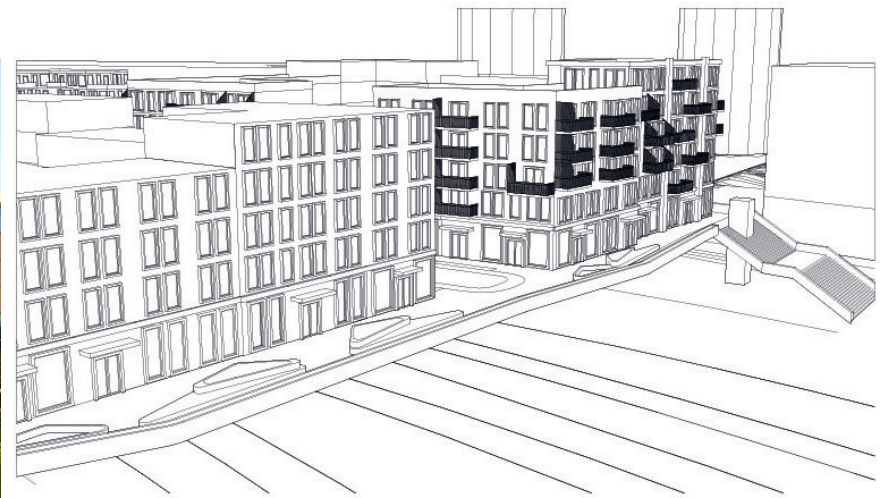


Dybbølsbro gade området
mod syd med stations
pladsen i front. Vejen vil
være hovedåren igennem det
nye område.

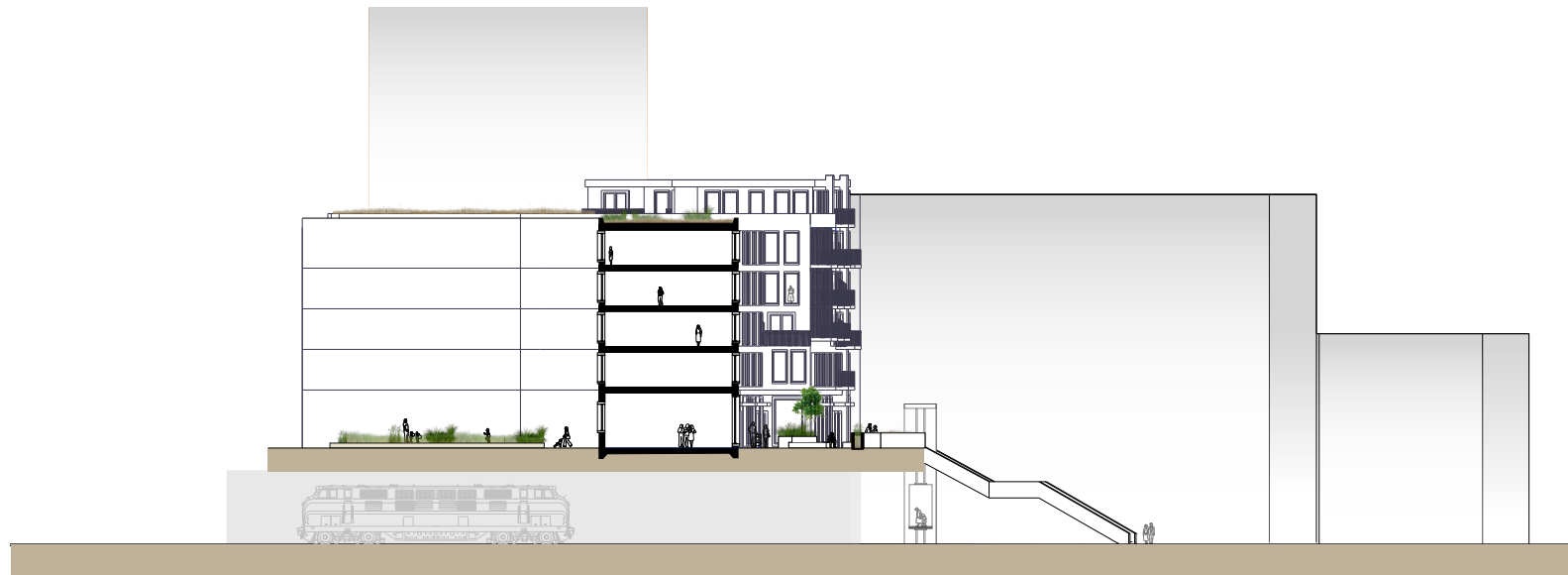


Sektion 1-200 Karré Sektion

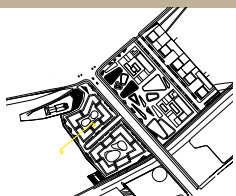




Det sydlige område mod skinnerne, er tænkt til at være et sted i solen, for folk der vil slappe af og nyde det urbane rum med lyden af det grønne og togene der kører forbi



Promaden mod syd

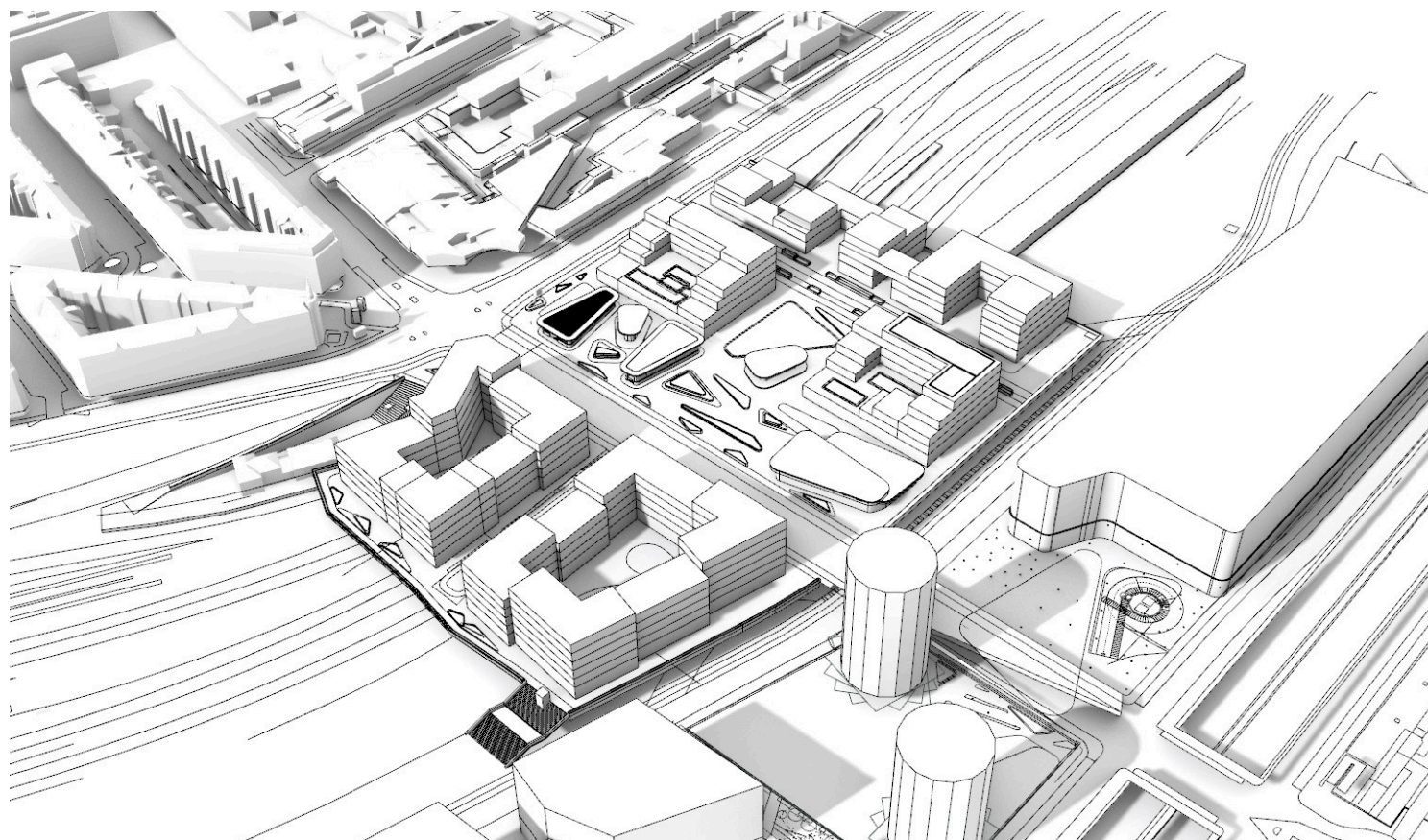


Kant zoner

Gennem samtale om projektet opstod der en diskussion om kant områderne. Kant områderne opstår i i øst mod IKEA og mod nord og syd. Disse kanter skaber flest problemer i øst, der sitet grænser op mod Carsten Niebuhrs Gade og på den anden side IKEA. Begge er hævede over gade niveau, for at passe med Dybbølsbros gade niveau, hvilket i forhold til området også er det naturlige niveau. Busterminalen er ment til at ligge mellem sporene og Carsten Niebuhrs Gade. Dette område vil blive meget trafikeret af busser og lastbiler der levere vare til IKEA.

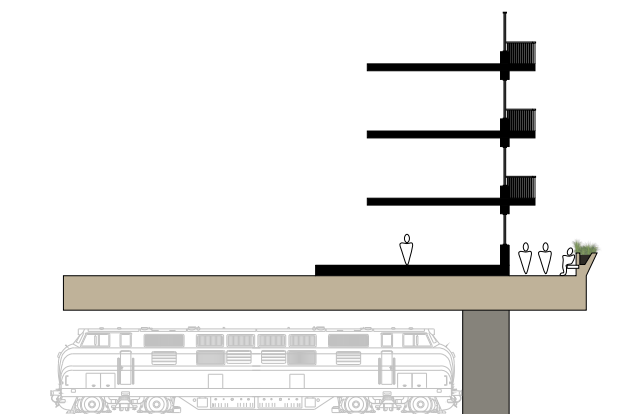
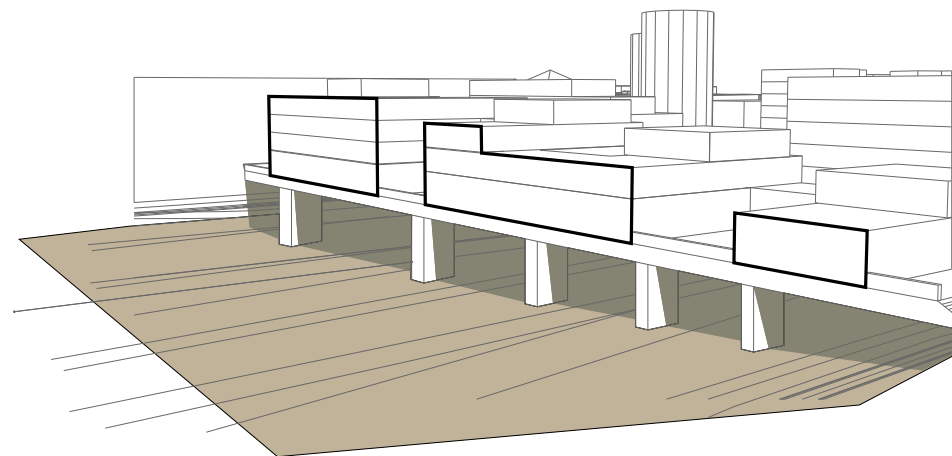
Jeg har undersøgt forskellige måder man kan håndtere denne zone på. Hvordan man håndterer dette.

Ligeledes har jeg undersøgt nordsiden mod skinnerne. Dette område vil være afskærmet for direkte sollys det meste af dagen, så spørgsmålet er hvordan man udformer dette.

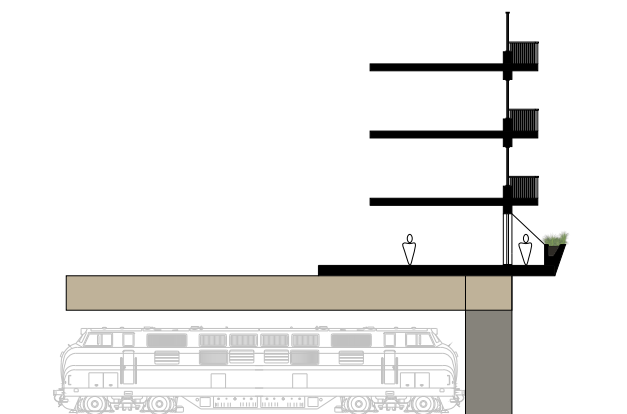


Kant zoner - Nord

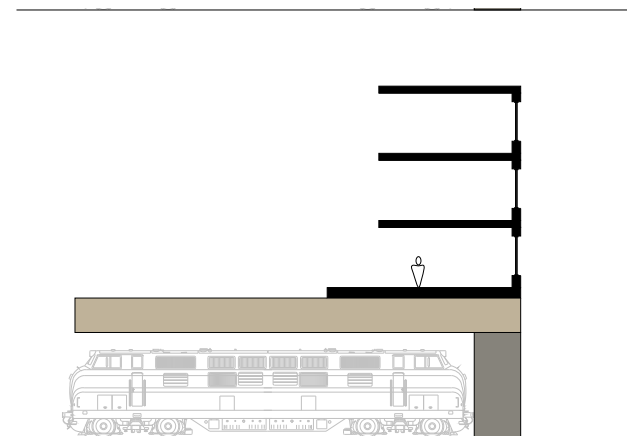
Kant situationen mod Nord, mod skinnerne, vil være et område uden direkte sol, så man må tænke på hvordan man skaber plads. De tre forslag jeg har lavet er: Et offentligt fortov for byens folk (1), Privat balkon for beboerne (2) eller en helt lukkede facade mod sporene (3). De har alle deres fordele, men det er en diskussion som man må tage, i forhold til hvilket byggeri der skulle være mod kanten. Jeg har ikke en favorit, men jeg mener ikke at forslag 1 ville skabe et behageligt rum for mennesker.



1. Et offentligt fortov for byens folk. Denne model skaber plads for mennesker, men spørgsmålet er om det er et område hvor folk vil være, vil man virkelig bruge denne vej? Den vil ligge afskåret fra resten af området, og tæt op af bygningerne. Jeg tror personligt ikke på denne model.



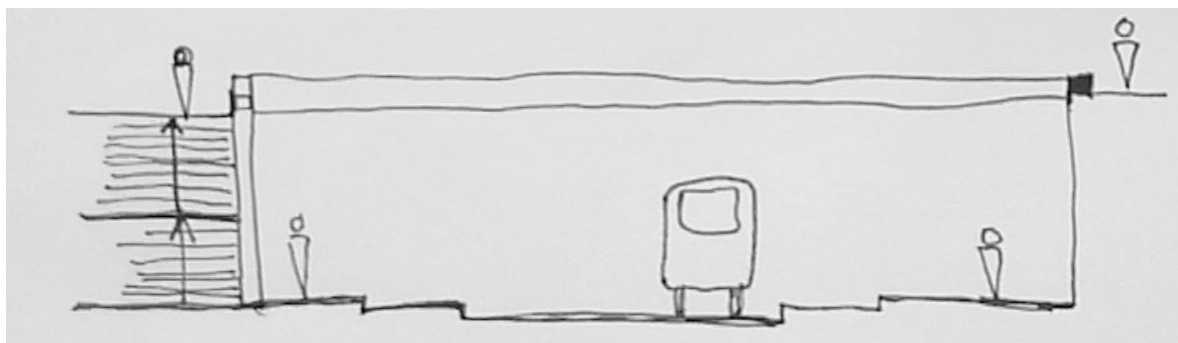
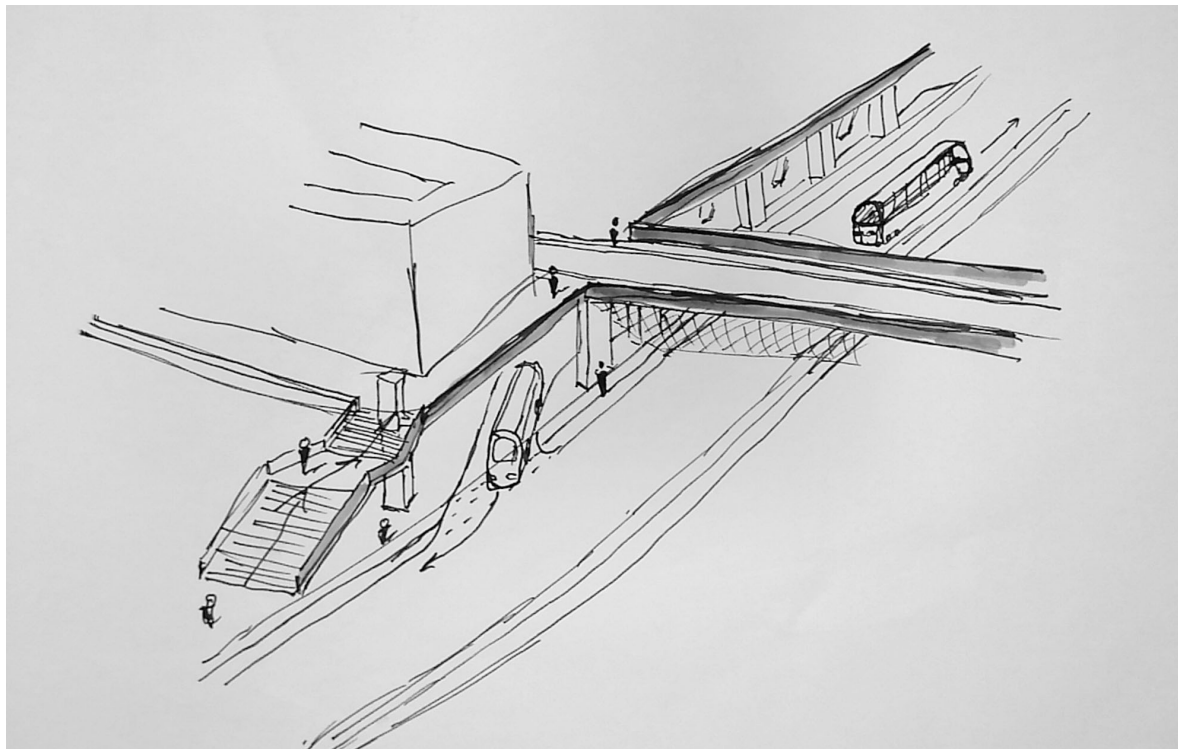
2. Privat balkon for beboerne. Denne model skaber plads for beboerne, også i stuen. Det vil være helt aflukket for andre mennesker, og skabe en lille plads for beboerne. Et problem med denne model kan være den direkte kontakt mod sporene. Meget direkte tilgang til togene.



3. Helt lukkede facade mod sporene. Denne model vil skabe et meget lukkede rum mod sporene, men ville eventuelt også kunne gøre bygningerne mere lydtegne. Og der vil ikke være nogen risiko for tabte ting på sporene.

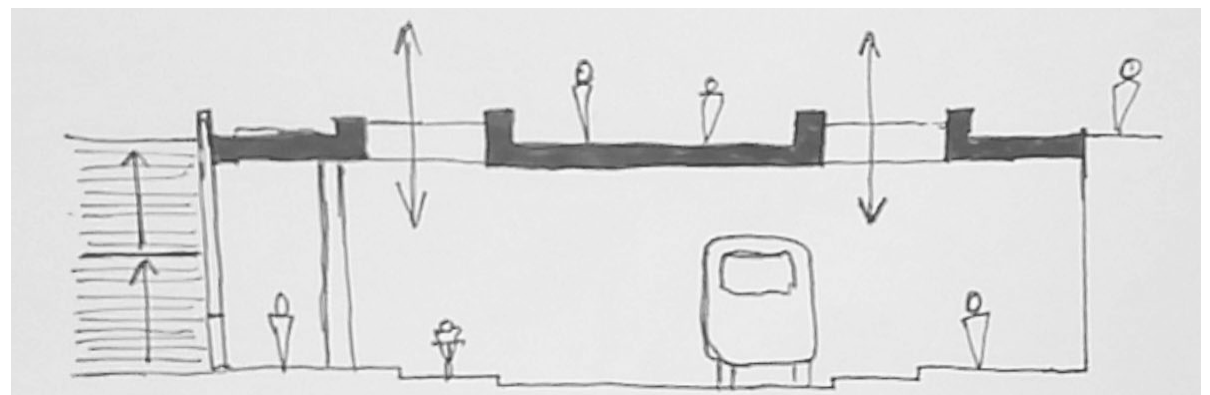
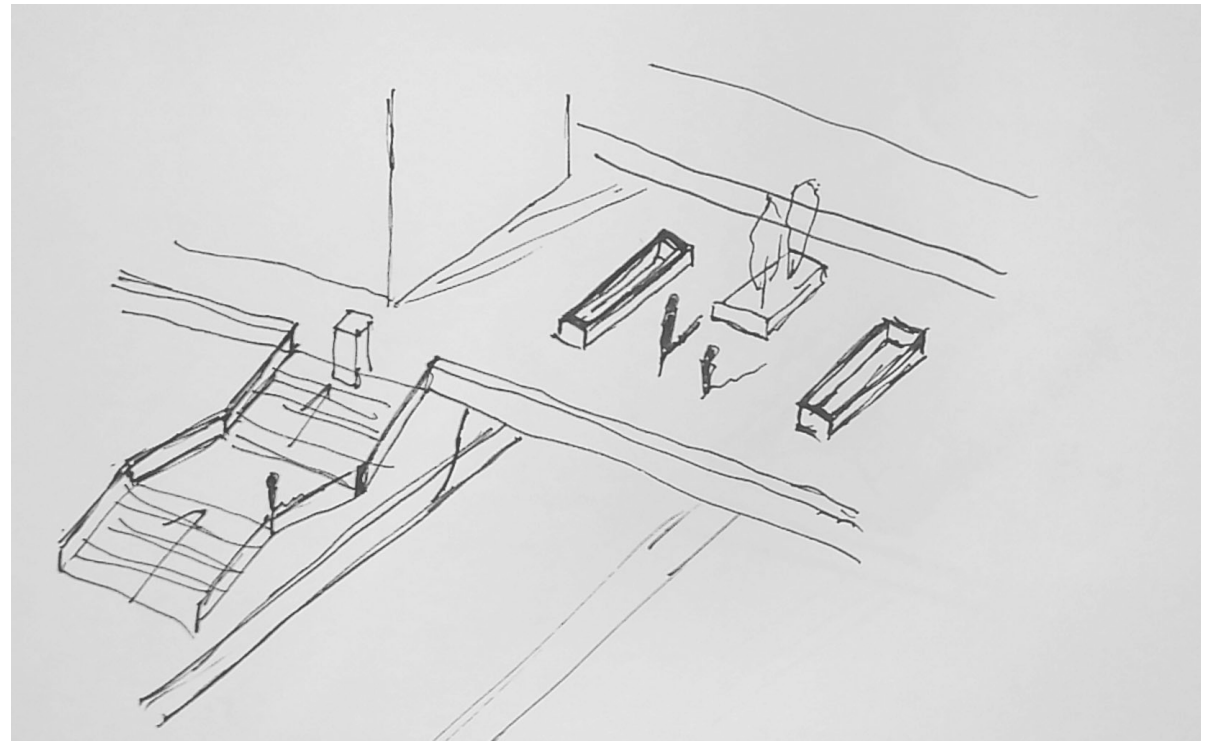
Kant zoner - Øst

Kant situationen mod Nord, mod skinnerne, vil være et område uden direkte sol, så man må tænke på hvordan man skaber plads. De tre forslag jeg har lavet er: Et offentligt fortov for byens folk (1), Privat balkon for beboerne (2) eller en helt lukkede facade mod sporene (3). De har alle deres fordele, men det er en diskussion som man må tage, i forhold til hvilket byggeri der skulle være mod kanten. Jeg har ikke en favorit, men jeg mener ikke at forslag 1 ville skabe et behageligt rum for mennesker.

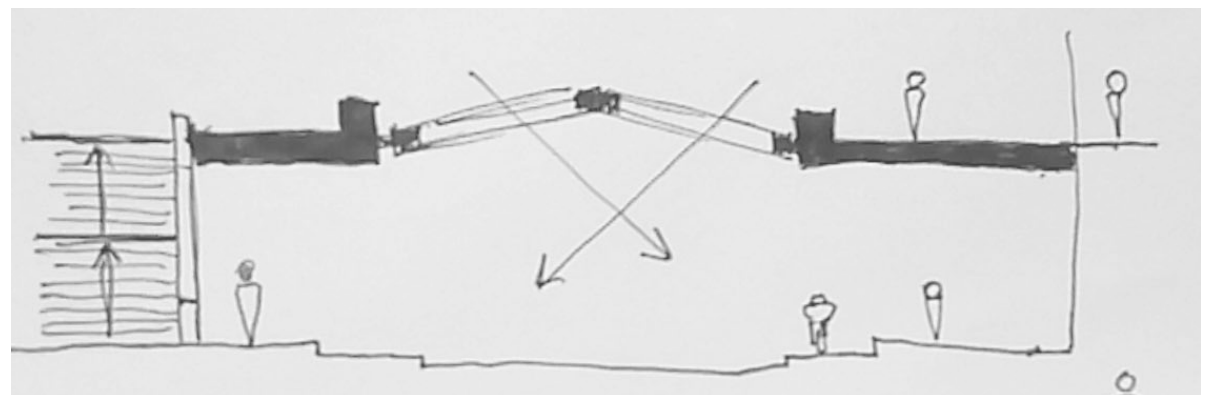
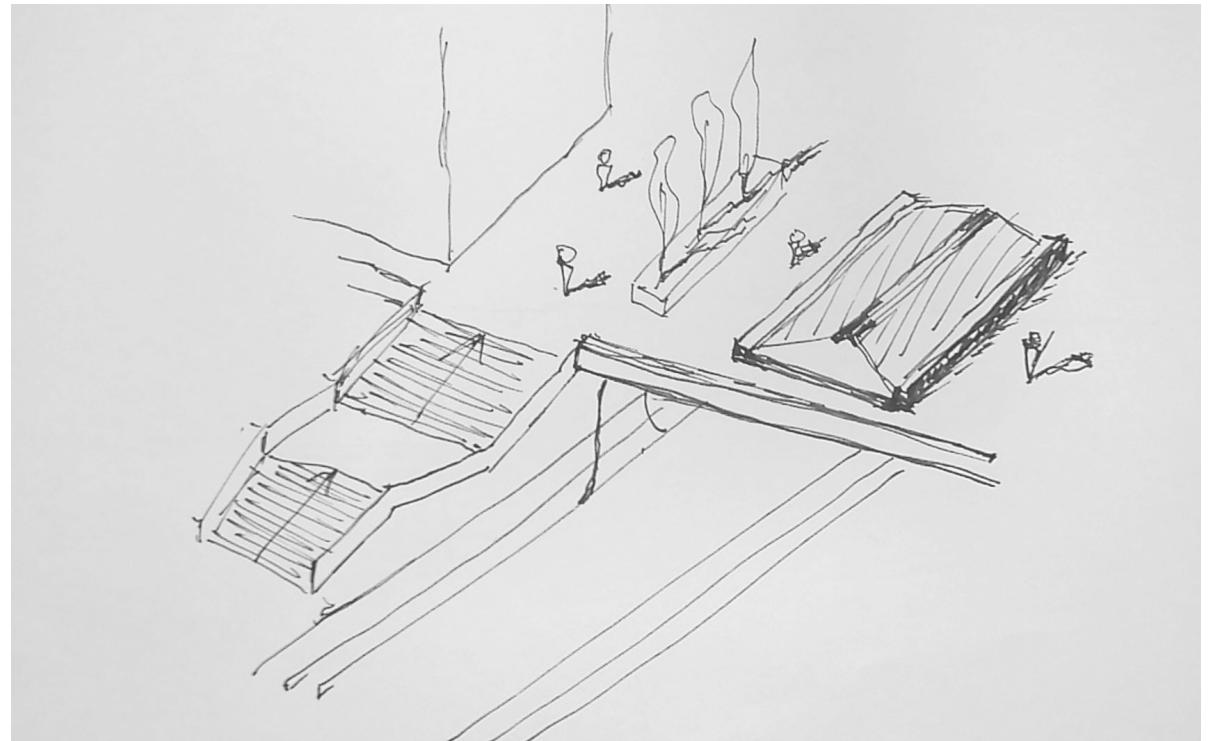


Situationen nu er en åben gade med lys fra oven, hvor broen står i luften og trafikken krydser over og under. Denne måde er lys og der er intet skjult. Alt kan ses, både oppe fra og nede fra.

En anden model kan være at man dækker området over, og lader lyset sive ind igennem sprækker og åbninger, som kan lave et spændende lys. En mulighed for leg. Hvor man samtidig skaber plads for folk oven på vejen med nedsyn til vejen med sine busser. Dette ville skabe en meget urban følelse tror jeg. Samtidig med at man skaber et mere aflukket omkring vejen. Et område der kunne oplyses for at skabe mere sikkerhed. Ser man på stationen Tårnby i København er denne lavet på denne måde. Et lukket rum under jorden, men sikkert, dog lidt rådt i sit udtryk.



Den sidste model jeg vil tale om, er Københavns Lufthavns modellen. Den ligner Tårnby måden, men med den forskel at et lagt tag dækker vejen, som slipper masser af lys ind, uden at lukke regnen ind på området. Mere lys i dagtimerne, men også mere vind. Da der er åbent i siderne af taget. Men man får pladsen oven på konstruktionen, hvilket skaber mere plads for mennesker.



En diskussions afrunding

Hele dette projekt har været en undersøgelse af om det vil kunne lade sig gøre at dække den offentlige infrastruktur over og udnytte pladsen disse områder optager i mange af denne verdens byer. Jeg kommer ikke med et ja eller et nej, men ser det som en mulighed på grund af stigende priser på jorden i byerne, og den store efterspørgsel der er.

Spørgsmålet er så hvordan man gør det? Der er lige så mange måder at gøre det på som der er byer, men ens for alle er at det vil gavne mennesker og byen i sig. Det vil være med til at fjerne den barriere, dog en vigtig en af slagsen, som infrastrukturen er i mange byer. I Københavns tilfælde hjælper placeringen af sporene meget, da der er så stor afstand mellem vej og spor i Dybbølsbro området. At byen er hævet over sporene, gør det lettere, men det vil altid være en kæmpe udfordring for byen. Ligeledes må man overveje hvordan man betaler for dette? Er det staten, eller er det private der får lov at sælge bygningerne for at betale for overdækningen? Eller er det begge parter i samarbejde? Jeg tror dette vil være op til det enkelte område i den enkelte by.

Der vil altid være mange forskellige faktorer der spiller ind og den enes måde at gøre det på vil ikke altid passe den anden. Men som en mulig måde at vinde land på i den tætte by, så er dette en metode, som ikke ville gå ud over natur eller kanten af byen. Den ville nok gavne mere end den gjorde skade, ved at fjerne larm fra trafikken og binde byen sammen.

Dog vil jeg mene at gør man dette, så skal man huske at skabe plads for mennesker og liv. Det er trods alt det der skaber byen.

Michael Schæfer

Referencer

BIG, (2019), Kaktus tårnene [ONLINE]. Available at: <https://www.magasinetkbh.dk/indhold/ikea-dybboelsbro> [Accessed 1 October 2019].

Dorte Mandrup Arkitekter, (2019), IKEA [ONLINE]. Available at: <https://www.dortemandrup.dk/work/ikea-cph> [Accessed 1 October 2019].

Geomatic, (2019), Geodata over København [ONLINE]. Available at: <https://www.berlingske.dk/samfund/detaljeret-kort-se-koebenhavnernes-indkomst-alder-uddannelse-og> [Accessed 1 October 2019].

Københavns Kommune, (2019), Bygningstyper [ONLINE]. Available at: <https://kbhkort.kk.dk/spatialmap?> [Accessed 1 October 2019].

Københavns Kommune, (2019), Optælling af trafik ved DYBBØLSBRO [ONLINE]. Available at: <https://www.berlingske.dk/samfund/detaljeret-kort-se-koebenhavnernes-indkomst-alder-uddannelse-og> [Accessed 1 October 2019].

Københavns Kommune, (2019), Optælling af trafik ved DYBBØLSBRO [ONLINE]. Available at: https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_trafik/pdf/NohMKXT8VP.pdf [Accessed 1 October 2019].

Geomatic, (2019), Geodata over København [ONLINE]. Available at: <https://www.berlingske.dk/samfund/detaljeret-kort-se-koebenhavnernes-indkomst-alder-uddannelse-og> [Accessed 1 October 2019].