

# *Banegravens kant*

Afgangsprogram 2024

Morten Kjærgaard Jensen

Vejleder: Peter Bertram

Institut for Bygningskunst og Kultur,  
Kunst og Arkitektur

Det Kongelige Akademi: Arkitektur, Design og Konservering

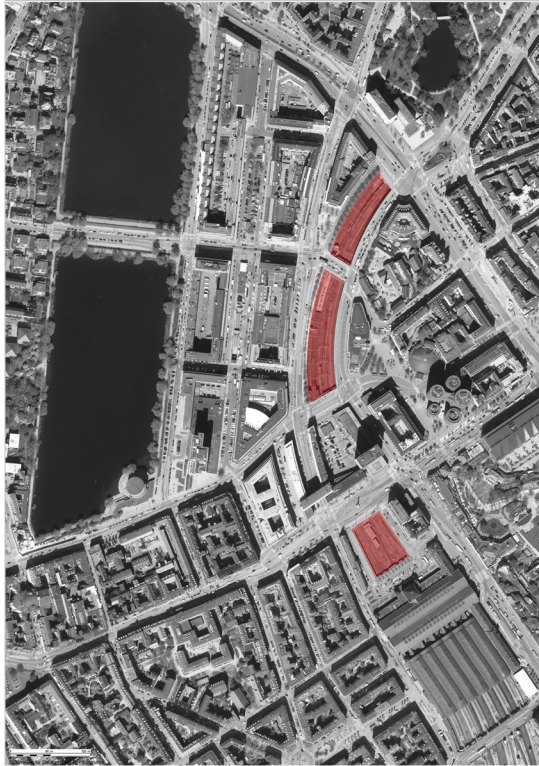
*Indhold:*

- 1. Idé*
- 2. Afsæt*
- 3. Sted*
- 4. Fokus*
- 5. Udgangspunkter*
- 5. Program*
- 6. Afleveringsmateriale*

### *Idé:*

Projektet arbejder med tre af Boulevardbanens eksisterende banegrave ved Vesterport samt Hovedbanegården. Det skaber en kobling mellem stedet under jorden, den store og langstrakte infrastruktur, og det lokalt forankrede byliv omkring, ved at tilføje en række strukturer der knytter sig til kanten i mødet mellem banegravene og byen.

Projektet ønsker at forstærke banegravenes karakter som et samlet anlæg, gennem en bearbejdning af kanten, hvorved der tilføjes en struktur der forholder sig til hvert af de tre huller. Herunder kobler sig en række bygningsmæssige programmer, der knytter sig til tærsklen mellem gravens underverden og byens pulserende liv.



*Lufifoto: Banegravene markeret med rødt*

*Afsæt:*

Vi fascineres ofte af steder vi ikke umiddelbart entydigt kan afkode. Steder som for eksempel rummer mere end én historie, én skala, én hastighed og som lagrer flere spor.

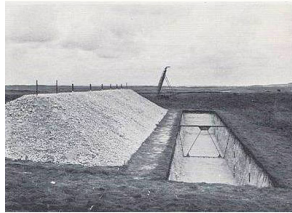
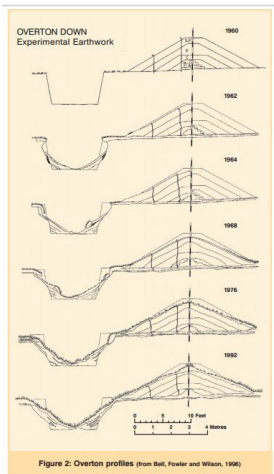
Fælles for disse rumligheder er udviskningen af det genkendelige.

Boulevardbanens stræk fra Hovedbanegården til H. C. Andersens Boulevard, består af tre banegrave, hvor man kan se ned til det komplekse og sammensatte infrastrukturelle rodnet, som er allestedsnærværende i byen, men som sjældent synes og i stedet forsøges gemt væk.

Gravene fungerer på den måde som en sprække hvorved man kan forstå den komplekse og sammensatte verden vi har gemt væk under jorden. Gravene kan man på den måde sige har sin berettigelse i byen ud fra netop dette perspektiv.

De repræsenterer en underjordisk biotop, som synes at fængsle og tiltrække iagttageren, i en tilstand af noget andet. Banegravene er en hybrid og har en dobbelttydighed over sig - de repræsenterer på en og samme tid noget fremmedgjort - en nærmest mystisk tiltrækningskraft, samtidig med at de som anlæg har en klart defineret og åbenlys infrastrukturel funktion.

Denne dobbelttydighed undersøger projektet, i arbejdet med banegravens kant.



*Overton Down Experimental Earthwork, 1960-1992*

### *Sted:*

Før boulevardbanens opførelse bestod stedet mellem Hovedbanegården og H. C. Andersens Boulevard af Abborreparken. Et rekreativt område, som stod som et samlet anlæg i forlængelse med Ørstedsparken. I 1913 blev Abborreparken dog ryddet til fordel for den infrastrukturelle Boulevardbane, som strækker sig 3,2 km. fra Hovedbanegården til Østerport Station. Banen består af 4 spor. Størstedelen af banen er overdækket, men åbner sig op og bliver til banegrave flere steder langs forløbet.

Jeg har taget udgangspunkt i tre af disse banegrave. Disse tre banegrave besidder hver deres karakteristik:

1-2: De to første banegrave jeg har taget udgangspunkt i, er dem der ligger klods op af hinanden, mellem Vesterport, H. C. Andersens Blvd., og Palads Biograf. De opleves i høj grad som et stort, aflangt anlæg, kun adskilt af en overdækket to-sporet vej. De er omsluttet af trafik, store karrébygninger, og langstrakte forløb, der alle forholder sig til kraternes massive tilstedeværelse. Området handler i høj grad om fart, hastighed og banegravens lange stræk synliggør infrastrukturens takter og rytmer.

3: Den tredje banegrav finder sted udenfor Hovedbanegården. Grundet sin placering repræsenterer denne plads og banegrav et unikt punkt i byen, som dog unægteligt fremstår uforløst.

Banegårdspladsen foran Københavns Hovedbanegård er ved sin særlige funktion og udformning en af de mest spændende og samtidig problematiske pladser i København. Pladsen hører til en af de mest trafikerede og travle pladser i byen. Mange funktioner er knyttet til stedet - parkering, cykelparkering, af- og påsætning, taxaholdeplads, busstoppesteder, hoteller og ikke mindst et travlt forretnings- og restaurationsliv.

På trods af de karakteristiske forskelle i banegravens placering opfatter projektet de tre steder som et udsnit af et større infrastrukturelt anlæg, og arbejder derfor på at samle alle tre banegrave under ét samlet greb, med en forståelse for stedernes forskellige karaktertræk.



*Bancgrav 1:*



*Bancgrav 2:*



*Bancgrav 3:*

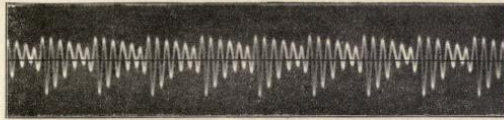


*Fokus:*

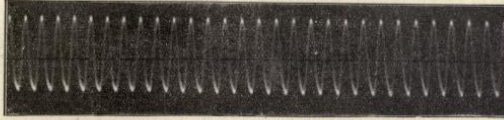
Banegravens struktur, eksisterer allerede som den er. Som en gentagelse af sig selv og sit eget fag. Projektet har ikke til hensigt at overdække hullerne, men vil i stedet arbejde med snittet og kanten af krateret som skæringslinjen, hvorved de forskellige karakterer mødes. Denne kant vil tilblives som en struktur, der kan programmeres løbende og med skiftende tiltag.

Boulevardbanens grav er et interessant sted da det har en dobbelttydighed over sig. Det fremstår som en hybrid. Gravenes fordybninger skaber et stort skår der skiller byen ad i to. Det er vigtigt at arbejde med denne dobbelttydighed da det på den ene side rummer en masse kvaliteter, men som samtidig fremstår uforløst.

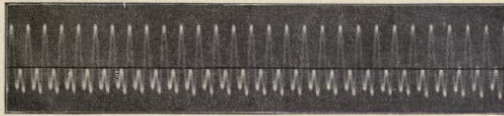
Banegravene fremstår på en måde som et levn, hvor den forældede tanke om togenes synliggjorte fascination er svundet hen, og hullerne fremstår nu nærmere som store åbne sår i byen. Gravenes snit rummer dog en masse kvaliteter i sig selv, og fortæller noget om en verden, vi ellers forsøger at gemme væk. Gravene synliggør det infrastrukturelle rodnet vi alle er så dybt afhængige af, og fortæller noget om den store skala af hastighed, takt og rytme som er blevet et livsvilkår i den moderne by.



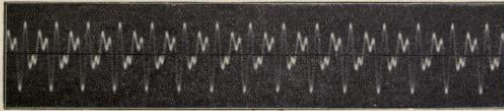
Vowel ā as in Ma.



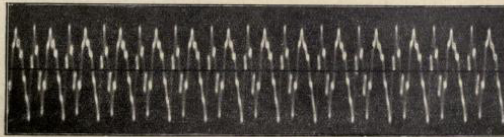
Simple Form of ōō Sound as in Coo.



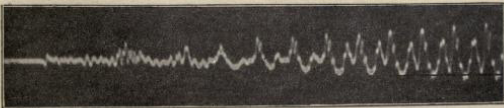
Complex Form of ōō Sound as in Coo.



Vowel ō as in Ho.



Vowel ē as in Me.



K and First Part of e as in Key

[By permission from "The Proceedings of the Royal Institution of Great Britain, 1906."]

FIG. 2.—Oscillograms or Wave Forms of various Sounds taken with the Oscillograph by Mr. W. Duddell, F.R.S.

### *Udgangspunkter - 3 virkeligheder:*

Hastigheden, infrastrukturen og den forbigående karakter er definerende for den virkelige Boulevardbanen befinder sig i. Tre virkeligheder, der alle har forskellige forudsætninger;

#### *Den rejsendes virkelighed: 80 km/t.:*

En togpassager har sat sig til rette. En forbindelse skabes mellem byen og landets størrelse. Et slags ormehul, hvor tiden og lyden af den forbigående verden slår anderledes.

Fra mørkt til lyst, fra den rytmiske taktdelte slagen af infrastrukturens repetition udefra. Rummet her er formet af en hastighed, som føles fremmed og skiftende fra sit yderlag.

Perceptionen af virkeligheden udenfor er formet af hastigheden; den forudsætter tydelighed og repetition. Det er infrastrukturens skala og togpassagerens rum.

#### *Den kørendes virkelighed: 0-50 km/t.:*

En bilist holder for rødt - det skifter til grønt og bilisten sætter farten op langs banegraven, indtil det næste lyskryds skifter til rødt igen. Bilens har aflagt 250 meter siden sidste stop. Denne bevægelse vil gentage sig. Fra 0 km/t. 1 gear, til 20 km/t. 2. gear, 40-50 km/t 3 gear. Tilbage til 0 km/t igen. Alt sker i mens bilisten snakker i telefon, med radioavisen tændt i baggrunden.

#### *Den vandrendes virkelighed: 6 km/t.:*

En fodgænger bevæger sig langs kanten af Boulevardbanens kratere. Fodgænger får en pludselig trang til at gå helt tæt på hullets kant og se ned i dybet. Dybet er stort og efterladt. Her nede er det ikke menneskerne der regerer, men de maskiner vi har skabt.

Den vandrende bevæger sig hurtigt videre, med afstand til kanten. Intet indbyder til ophold.

*Program:*

Projektet opfatter generelt de tre banegrave som en del af et samlet større infrastrukturelt anlæg.

De tre banegrave bearbejdes gennem tilføjelsen af en grundstruktur der kobler sig på banegravens eksisterende struktur, og forstærker kanten af gravene.

Denne nye struktur opfattes - ligesom det infrastrukturelle anlæg - som et grundprogram i sig selv. Grundprogrammet kan indeholde skiftende scenarier, alt afhængig af tid, hastighed, fortætninger og takt.

*Afleveringsmateriale:  
(Listen skal læses med forbehold for ændringer og tilføjelser)*

Projektet bearbejdes overordnet som en grundstruktur i 1:2000, der kobler sig på kanten af de tre banegraves forløb. Dette er en den store skala. Derudover udvælges særlige udsnit som undersøges gennem 1:200/1:20. Projektet ser på den måde stedets rytme, hastighed og takt som en del af et større infrastrukturelt anlæg, samtidig med at det bearbejdes tæt og med specifikke situationer.

Modeller:

1:200

1:20

Tegninger:

1:2000

1:200

1:20

Procesmateriale:

Modeller

Collager

Diagrammer

Skitser



