

COPENHAGUE

L1. Planes y proyectos en términos de sostenibilidad

Laboratorio de Urbanismo Sostenible. Máster Habilitante. ETSAG. 2016-17.
Universidad de Granada. Profesor: Sergio Campos

Violeta Corral Pesquera _ Teresa La Rosa Azaustre _ Maria Jose Rodriguez Tortosa

Las ciudades, para las personas _ JAN GEHL



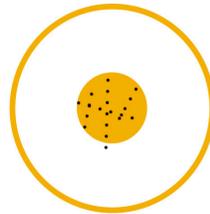
Jan Gehl, arquitecto danés, es uno de los principales impulsores del movimiento que busca aplicar el método científico al urbanismo y así diseñar ciudades más habitables.

“Los arquitectos influyen en la vida de la gente, pero ¿por qué no piensan en ella?”

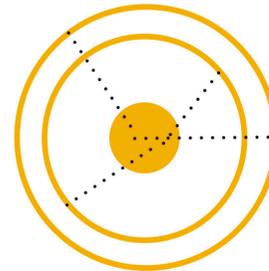
Es esencial entender que las ciudades son humanas, ya que son seres humanos quienes las habitan. Grupos de personas que comparten un espacio común en una acción de intercambio social continuo y con la calle como símbolo de su antropocentrismo.

1. Detener la construcción de “arquitectura barata”

La llegada del coche y la bajada de precios de la gasolina han traído una confusión de escalas. Antes había una arquitectura de 5 km/h, adecuada para la gente que paseaba. Ahora se tiende a una arquitectura de 60 km/h, con grandes carreteras y espacios no aptos para quien camina.



La población que vive en las ciudades, tiene más posibilidades de moverse andando. Por lo tanto mayor esperanza de vida.

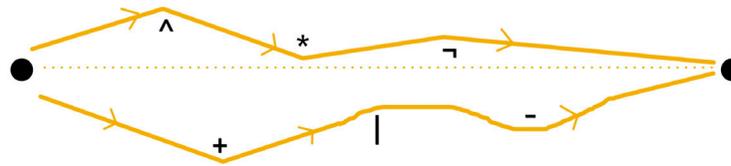


La población que vive en la periferia, tiene que trasladarse al centro con vehículos. Por lo tanto, anda menos, y tiene menor esperanza de vida.

Las ciudades, para las personas _ JAN GEHL

2. Hacer de la vida pública el eje del diseño urbano.

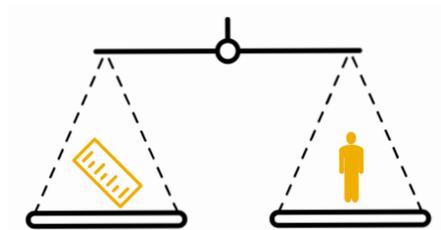
Tres ejes principales: caminar más, pasar más tiempo en el espacio público y salir de los refugios privados. Esto permite que la ciudad sea más emocionante, interesante y segura, además de promover la inclusión social. Invita a las personas a tener una vida única y variada.



Ofrecer a la ciudad recorridos y experiencias alternativas que se salgan de lo cotidiano.

3. Diseñar experiencias multisensoriales.

Hacer las ciudades para aprovechar nuestras capacidades, ser construidas en torno al cuerpo y los sentidos de los seres humanos para que puedan vivir su ciudad en una escala acorde a sus capacidades máximas.



La escala de la ciudad y la de sus habitantes, debe ir de la mano.

Las ciudades, para las personas _ JAN GEHL

4. Impulsar que el transporte público sea equitativo.

Avances en esta materia se pueden conseguir si el transporte público se hace accesible, eficiente y alternativo, o sea, que no necesite de los automóviles.



Aumentar el número de líneas y horarios en transporte público, convertirlo en una opción mejor que el coche.

5. Prohibir los automóviles.

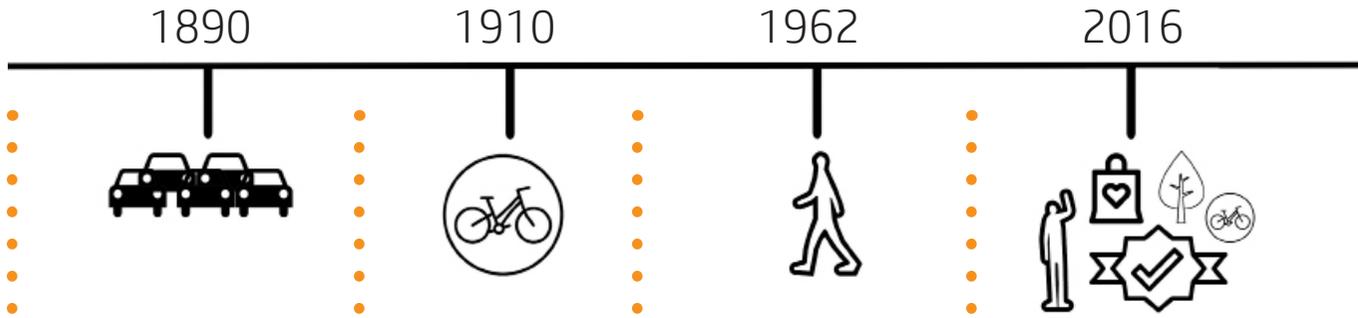
El automóvil no es un modo inteligente de transporte, sobre todo en aquellas ciudades que tienen 10 millones de habitantes o incluso más.



Documental, “La escala humana”:

<https://www.youtube.com/watch?v=hVwR4PntX7U>

El caso de Copenhague_Peatonalización de la calle Stroget



Aparición del primer vehículo automotorizado. La permanente presencia del automóvil generaba una congestión y una agresividad ambiental, imposibilitando otras funciones ciudadanas.

Bicicleta como nuevo sistema de transporte. Aparece el primer recorrido separado para su uso.

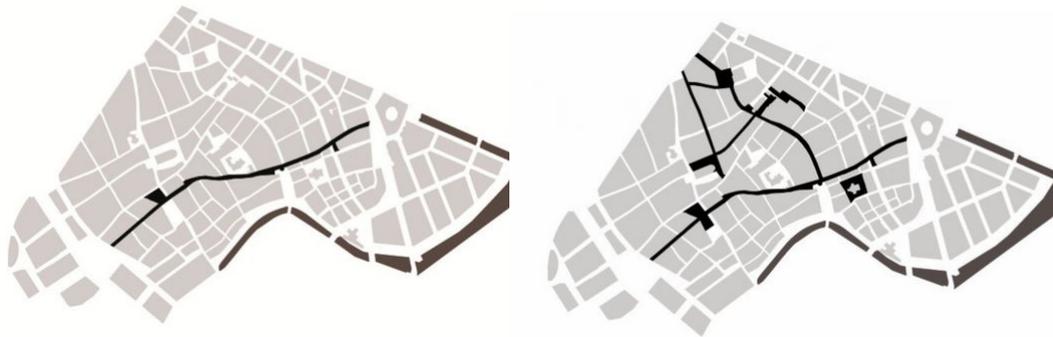
El peatón comenzó a tener prioridad y se le otorgó un espacio importante dentro de la ciudad: comenzó la peatonalización de la calle **Stroget**, vía principal de la ciudad antigua. Esto hizo que se disminuyera el tránsito del automóvil y que aparecieran nuevos espacios públicos.

Este cambio se dio gracias a los estudios realizados por el arquitecto Jan Gehl. Tras esta propuesta de Gehl, el gobierno se involucró colaborando con nuevas normas, reduciendo los estacionamientos dentro de la ciudad, la concienciación del uso de la bicicleta, nuevo mobiliario para permitir un tráfico fluido y ordenado...etc.

Las consecuencias de esta peatonalización fueron muy positivas: los comercios crecieron, se generó una nueva imagen de la ciudad, permitió la comunicación e intercambio entre los ciudadanos, se redujo la contaminación sonora y ambiental, y en definitiva, se elevó la calidad de vida.



Calle Stroge, antes y después de su peatonalización.



Evolución de la peatonalización de la calle Stroge.

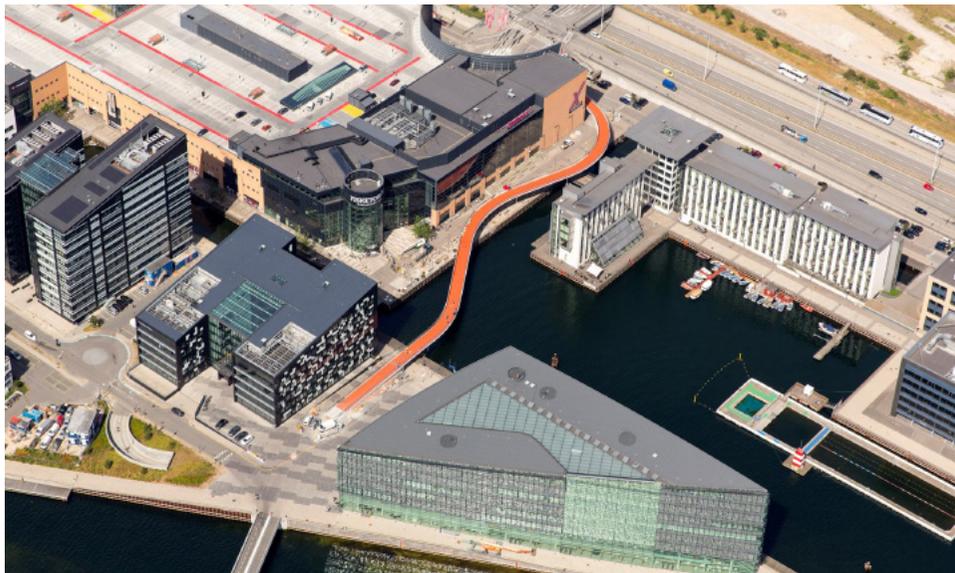


El caso de Copenhagen_Cykeslangen

Otra de las claves de la nueva Copenhagen fue la apuesta por otro tipo de movilidad que se basaba en la bicicleta. Según las últimas encuestas, más de la mitad de la población de Copenhagen se desplaza en bicicleta (antes que en coche). Esta decisión ciudadana tiene múltiples consecuencias. Por supuesto, la liberación de la dependencia del automóvil y todas sus implicaciones (desde la contaminación hasta la necesidad de aparcamiento), pero también la regeneración de un ambiente más amable o la recuperación de la diversidad e integración social ya que las bicicletas son utilizadas por todo el mundo, jóvenes o mayores, trabajadores o ejecutivos de grandes empresas.

El estudio DISSING+WEITLING architecture, arquitectura ha propuesto y diseñado una larga rampa-puente diseñado para los ciclistas, cuya estratégica ubicación permite a los peatones pasear con tranquilidad y de una manera agradable en el concurrido muelle. La larga rampa de 220 m, ha sido diseñada de manera que algunas de sus partes se proyecten sobre el agua.

La bicicleta es el método preferido de transporte por los habitantes de Copenhagen, los cuales presionan para tener más y mejor infraestructura. Afortunadamente la ciudad se mueve a buen ritmo, conectando más puntos y pensando continuamente en carriles bici. Ellos le llaman “súper ciclo vías”. Tan solo son espacios para ir en bici, elevadas o no, ninguna ciudad debe estar sin ellas.



CPH PLAN CLIMÁTICO 2025

OBJETIVO: Copenhague primera capital neutra en carbono

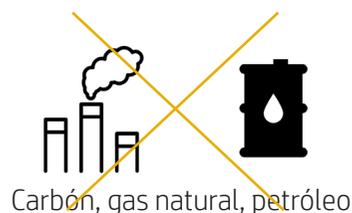
¿Cómo se va a hacer?

Creando un Plan de Conjunto que integre el clima en todas las gestiones que adopte el Ayuntamiento.

+ de 50 iniciativas pertenecientes a 6 áreas de acción distintas



1. Abastecimiento de energía



Energías renovables



Usar biomasa en las centrales eléctricas
Crear parques eólicos
Aumentar la utilización de la geotermia
Renovar la red de calefacción a distancia

2. Transporte

Seguir apostando por el uso de:



Creando:
Nuevos y mejores carriles bici
Rutas verdes
Pasarelas



Mejorando los enlaces entre líneas
Reduciendo la duración del trayecto



Reducir el tráfico de automóviles
Reducir el número de aparcamientos



Los coches utilizarán energía eólica.
Se creará una infraestructura de estaciones de repostaje para apoyar el uso de coches eléctricos y de hidrógeno

3. Edificios con buena energía



Edificios antiguos

Gran gasto energético



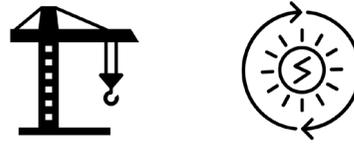
Renovación los edificios municipales para reducir el consumo energético y hacer más agradable la estancia en ellos

4. Los ciudadanos y el clima



Educar a una generación consciente de la importancia del clima.

5. El clima en el desarrollo urbano

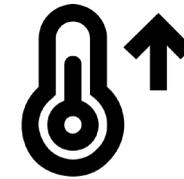


Toda nueva área urbana será zona de consumo mínimo de energía. Todo nuevo edificio de copenhague pertenecerá a la clase de consumo mínimo de energía y siempre cumplirá con límites más estrictos que los del reglamento nacional de construcción.

6. Adaptación al clima del futuro



Fuertes lluvias



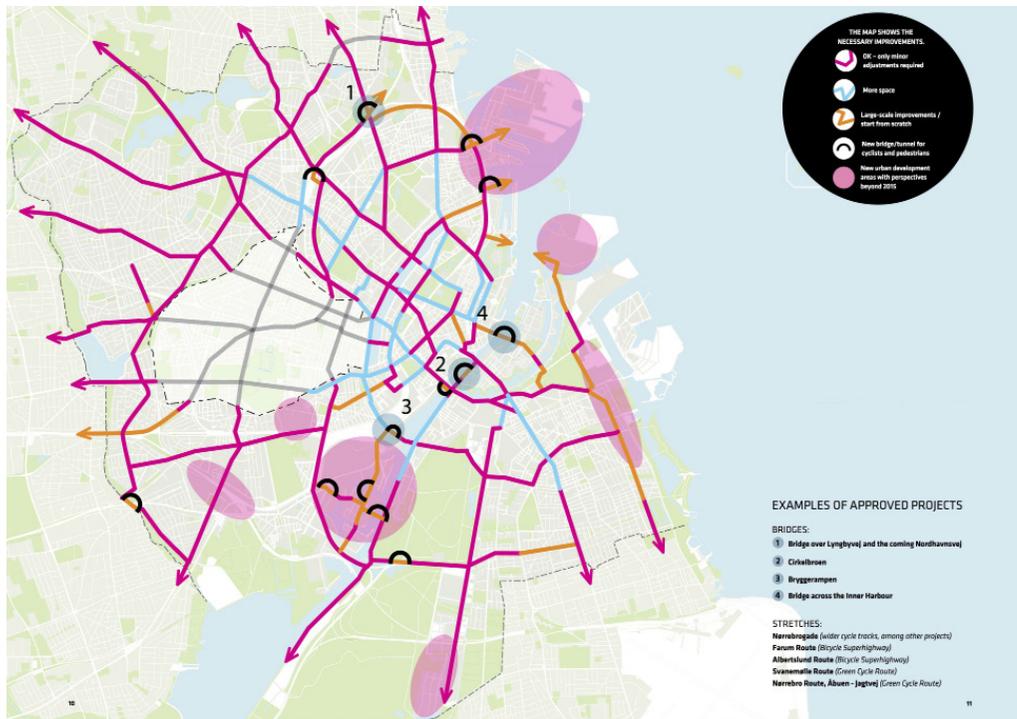
Aumento temperaturas



PARQUES DE BOLSILLO

Pequeñas zonas verdes que ayudan a refrescar la ciudad en días calurosos y a recoger el agua en días de lluvia, a la vez que brindan a la población la posibilidad de recrearse en el juego y la actividad física.

ESTRATEGIA CICLISTA PARA COPENHAGUE



NEUTRALIZED BY
GREEN ENERGY
0% CO2

BIBLIOGRAFIA

Libros:

“Ciudades para la gente” Jan Gehl

Webs:

<http://thehumanscale.dk/>

<http://gehlpeople.com/>

<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2016/08/01/5-consejos-de-diseno-urbano-elaborados-por-el-arquitecto-jan-gehl/>

<http://www.metropolismag.com/September-2016/The-Best-Cities-to-Live-In/index.php?&cparticle=2&siarticle=1#Copenhagen>

<http://www.c40.org/profiles/2013-copenhagen>