



Høringssvar til Københavns kommune, konkretisering af skybrudsplan Indre By

I Indre by lokaludvalg og Miljøpunktet er det med glæde, at vi ser, at der i konkretiseringen af skybrudsplanen for indre by er fokus på udviklingen af H.C. Andersens Boulevard.

Skybrudskonkretiseringens fokus på, at grønne løsninger og tilbageholdelse i oplandet prioriteres hvor det er muligt, er den helt rigtige tilgang til en bæredygtig og lokal håndtering af byens udfordringer.

Vi vil nedenfor indledningsvis forholde os til de løsninger, der fremlægges i konkretiseringen og derefter fremlægge vores eget bud på en omfattende integreret løsning, der gør København til en klimametropol og løser områdets altoverskyggende problem: Barriereeffekt, støj og partikelforurening fra H.C. Andersens Boulevard.

Skybrudssikring af H.C. Andersens Boulevard med grøn boulevard

For at begrænse vand på overfladen ved Vesterbrogade, Jernbanegade og Axeltorv samt oversvømmelser af Tivoli og bygningerne syd for Glyptoteket foreslår forvaltningen at føre skybrudsvandet ad H.C. Andersens Boulevard til havnen. Der bliver skelnet mellem en lukket og åben løsning. I den lukkede løsning (alternativ 1) er der forslag om etablering af betonkanaler, som mest sandsynligt placeres under cykelstierne i hver side. Vandet samles ved Christiansborgsgade og ledes til lukkede kanaler i Vester Voldgade og føres samlet ud ved Christians Brygge.

Den åbne løsning (alternativ 2) går ud på at etablere en grøn boulevard, der både håndterer frakoblet daglig regn og håndterer skybrud. Konkret består forslaget af, at der etableres et grønt forløb langs vejen i den side, der vender mod rådhuset. Der skal skabes plads til det grønne forløb ved at nedlægge skråparkeringspladserne, som adskiller biltrafik og fodgængere/cyklister. De nedlagte parkeringspladser erstattes andre steder. I tilfælde af skybrud oversvømmes det grønne forløb, cykelsti og en kørebane. Indre by lokaludvalg og Miljøpunktet er meget positive overfor denne løsning, som vi anser for den løsning der vil skabe mest liv og vitalitet til området.

En mere attraktiv Rådhusplads - et forslag til revitalisering og trafikfredning

H.C. ANDERSENSBOULEVARD



Området omkring Rådhuspladsen har en vigtig funktion som regional vej, der skærer igennem Københavns kulturakse, og som landingsplads for mange rejsende fra ind- og udland. Rådhuset og pladsen selv har stor symbolsk betydning som sæde for bystyret og samlingspunkt for folkefester og demonstrationer.

Fra et lokalt og borgernært perspektiv er den altoverskyggende udfordring i Indre By H.C. Andersens Boulevard, der virker som en fysisk barriere og har alvorlige sundhedsmæssige og byrumsmæssige konsekvenser. I Københavns Kommunes Metropolzone-projekt fra 2008 pegede samtlige arbejdsgrupper på, at det centrale problem for Metropolzonen er HCA, der virker som en fysisk barriere gennem bydelen og skaber usammenhæng i transportfaciliteter og mellem byens største turistattraktioner.

Skybrudsplanens omfattende omkalfatring af byen og fokus på flere grønne områder er en kærkommen lejlighed til også at tage fat på trafik-problematikken.

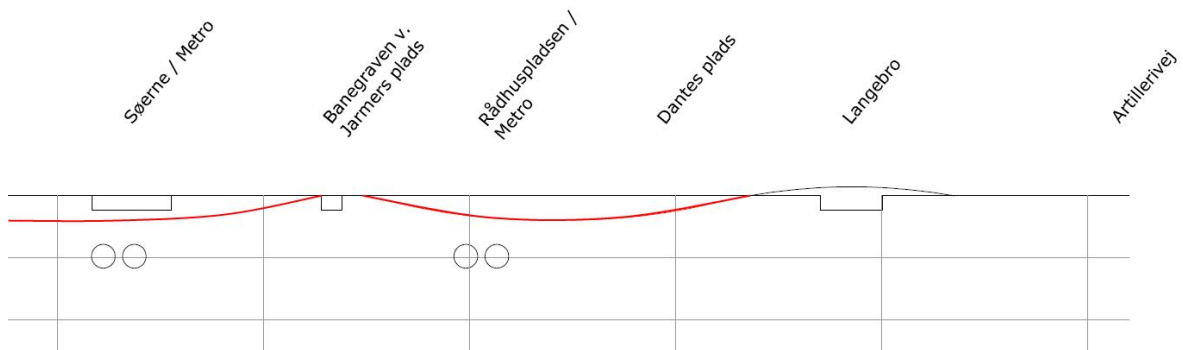
Nedgravning af trafik

VIA Trafik foretog i 2008 en indledende analyse for Københavns Kommune af muligheden for en tunnel under H. C. Andersens Boulevard, der overordnet peger på 2 muligheder:

Cut and cover-tunnel

Hvis man ønsker arealerne omkring Rådhuspladsen fredeliggjort, så kan en kort cut and cover tunnel være løsningen.

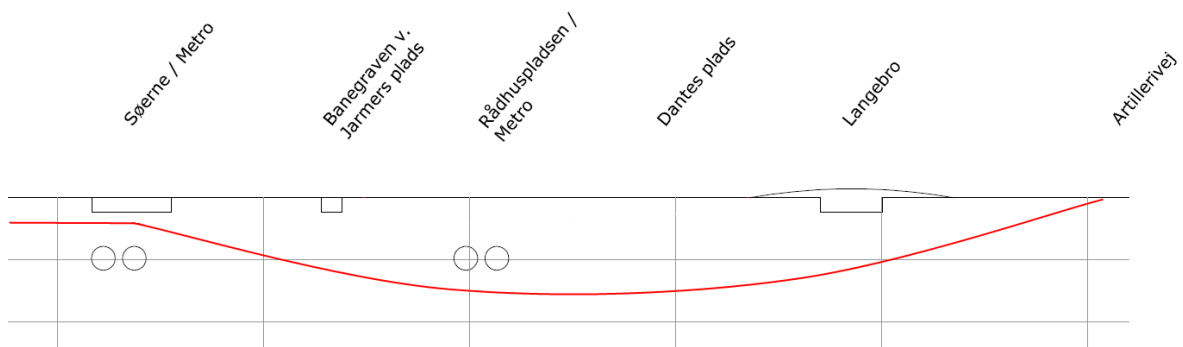
Men man skal være opmærksom på, at en kort tunnel vil skabe nogle store tunnelåbninger i Indre Bys gaderum, samt at bilernes fremkommelighed kun forbedres for et snævert afgrænset område. (VIA Trafik 2008)



Boret tunnel

Hvis man ønsker høj fremkommelighed for biltrafikken på tværs af Indre By, så kan en lang boret tunnel være løsningen.

Men man skal være opmærksom på at ærindetrafikken vil blive påvirket minimalt samt, at jo længere tunnel der etableres jo mindre bliver fredeliggørelsen i Indre By. (VIA Trafik 2008)



Alternativt løsningsforslag – Trafikfredning og P-hus under Rådhuspladsen

Begge ovenstående løsninger har nogle meget store ulemper og løser ikke alle de opgaver, der skal løses. I stedet foreslår vi, at den borede løsning kombineres med et p-hus under Rådhuspladsen, der har direkte adgang til Metroen.

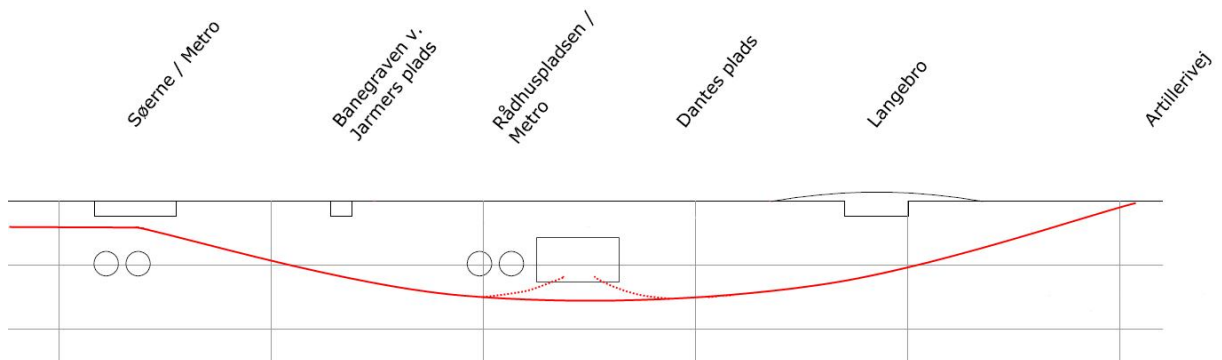
Denne løsning vil muliggøre en meget stor fredning og reducere af vejarealet til én bane i hver retning, så der bliver plads til letbane i eget tracé og supercykelsti.

Fremkommeligheden for den gennemkørende trafik i tunnel og for bilister der benytter p-ladsen vil isoleret set blive forbedret og der vil være en mere miljørigtig kørsel (ingen tomgangskørsel og optimal hastighed).

Den samlede biltrafik vil ikke stige, hvis tunnellen ledsages af færre veje på overfladen, evt. betaling for kørsel i tunnellen og en mere attraktiv offentlig transport og cykelmuligheder. Der kan nedlægges parkeringspladser på overfladen svarende til den nye kapacitet i P-huset.

Boret tunnel med P-hus

Banegraven og havnen samt metrolinjen er væsentlige bindinger, der skal tages højde for i udformningen af tunnellen. Det vil ikke være muligt at føre en tunnel under Banegraven og nå over metrolinjen på Rådhuspladsen. Der kan bores en tunnel fra søerne og under metroen på Rådhuspladsen med en acceptabel hældning på 32‰. Et p-hus kan placeres over tunnelen ved Rådhuspladsen, hvilket er den optimale placering i forhold til opbremsning og acceleration til og fra p-huset.



Forslaget er på skitseniveau og skal afdækkes i en egentlig forundersøgelse af projektet.

Nedenstående er derfor overordnede betragtninger af de forventede muligheder:

- I. Dette forslag skaber nye områder til byudvikling ved at erstatte en eksisterende regional vej.
- II. Der er plads til at anlægge højklasset offentlig transport langs H.C. Andersens Boulevard, f.eks. letbane med tilslutning til den nye ring 3-letbane.

- III. Det meste trafik på H.C. Andersens Boulevard er gennemkørende og i en tunnel vil denne del af trafikken afvikles betydeligt hurtigere end i dag, med en mere miljørigtig kørsel (ingen tomgangskørsel)
- IV. Delebil og time-share kan have en fremtrædende plads i en parkeringsløsning, så færre dyre underjordiske p-pladser skal anlægges. P-huset kan betales af uaktualiserede parkeringsdeklarationer.

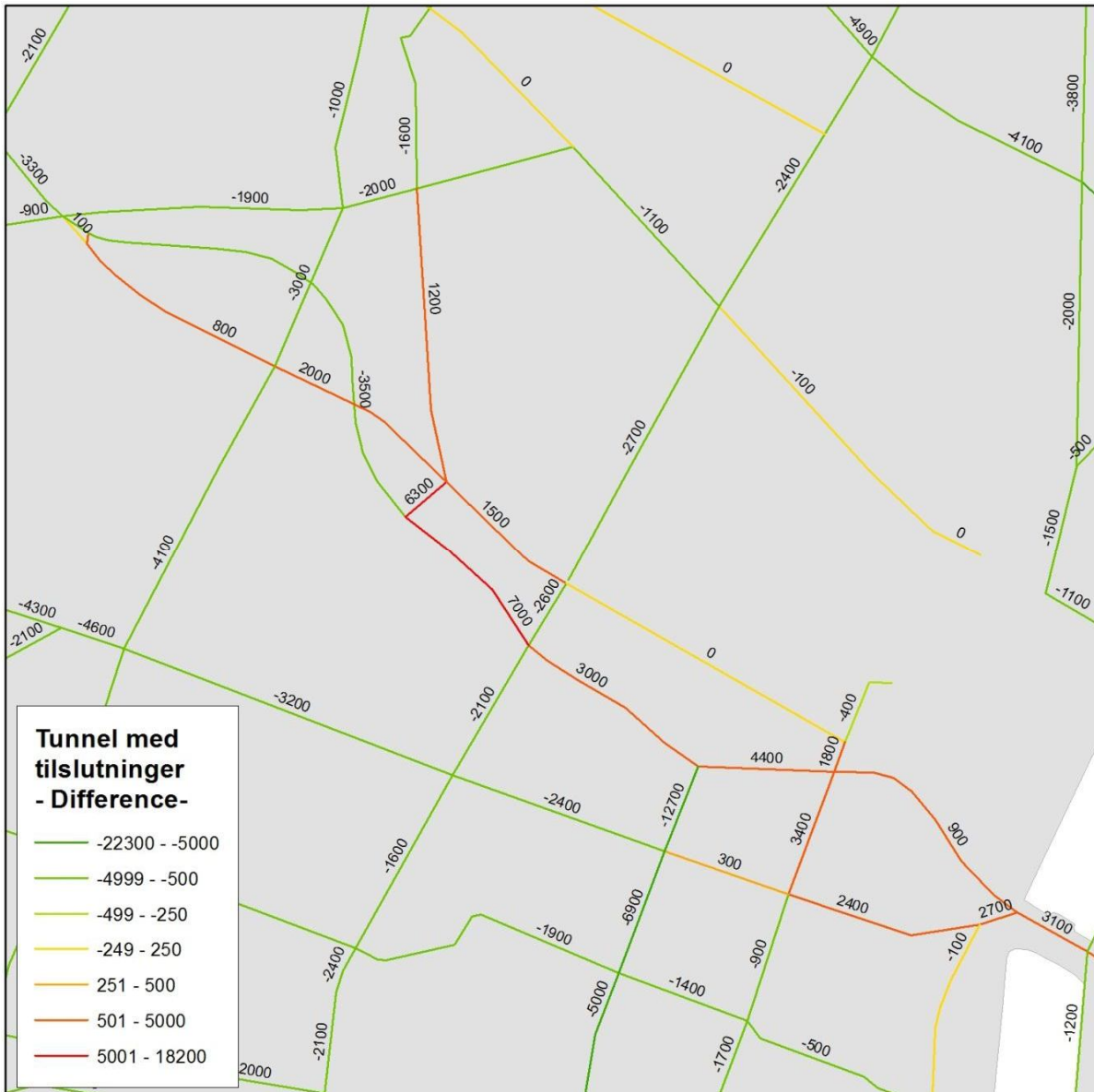
Synergi med andre trafikforslag

Miljøpunkt Nørrebro har foreslået at åbne Ladegårdsåen på Åboulevarden og føre trafikken under i en cut and cover-tunnel. Forslaget har stor folkelig støtte og der vil efter alt at dømme være flertal i den kommende borgerrepræsentation til at arbejde videre med projektet.



En Åboulevard-tunnel vil være oplagt at koble på en tunnel under Indre By, da Åboulevarden er den direkte fortsættelse af H.C. Andersens Boulevard og afvikler den samme gennemkørende trafik.

Åboulevard-projektet har i 2013 været undersøgt af Rambøll, og det er et godt eksempel på, at en rigtigt udformet biltunnel kan reducere trafikken i de omkringliggende gader (se illustrationen nedenfor, f.eks. Jagtvej minus 10% trafik, Rambøll, 2013). Den samme effekt vil kunne opnås i Indre By.



På Amager-siden er det oplagt at slutte tunnellen på Amager Boulevard, hvor den som i dag vil betjene trafik fra Artillerivej/Ørestads Boulevard, Amagerbrogade og Vermlandsgade.

Hvis Havnetunnellen besluttes, kan tunnellen slttes hertil som en del af udfletningen på Artillerivej.

Et udvidet anlæg fra Bispeengbuen under Åboulevarden og HCA til Amager/Havnetunnellen vil sikre trafikal forbindelse mellem ringvejssystemet og byen. Det vil også frigive meget store områder til øvrig byudvikling, Grøn Mobilitet og skybrudshåndtering.

En del af områderne omkring Rådhuspladsen kan udvikles kommercielt og være med til at betale for infrastrukturen. Et prisvindende forslag i Politikens åbne arkitektkonkurrence for Rådhuspladsen (2012) foreslog netop, at H.C. Andersens Boulevard bebygges og at der skabes en mere lukket og afgrænset Rådhusplads.

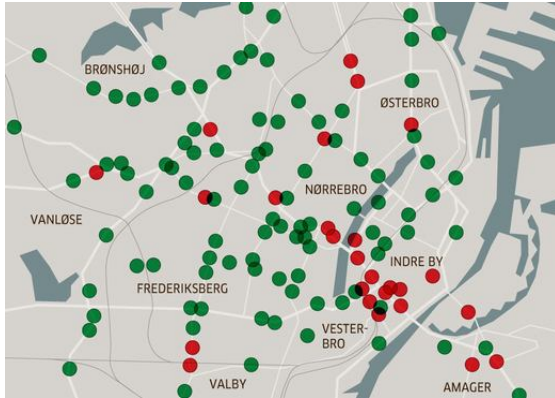
Synergi med andre kommunale prioriteter:

Grøn mobilitet



Effektiv offentlig transport og flere cyklister er kommunale prioriteter, der kan løftes ved en tunnelløsning. En letbane fra Amager over Rådhuspladsen til Ydre Nørrebro/Frederiksberg og derfra ud til Ring 3-banen vil være en stor gevinst for byen.

Støjforurening og partikelforurening



H.C. Andersens Boulevard er den mest støjplagede gade i København. En helt ny undersøgelse viser, at der er en stor overdødelighed i områder med meget nattestøj, og H.C. Andersens Boulevard ligger - i kraft af funktionen som regionalvej - helt i top (Miljøstyrelsen, 2013).

Hertil kommer, at renluftsdirektivet på H.C. Andersens Boulevard overskrides (Nationalt Center for Miljø og Energi, 2012).

Hvis en nedgravning af trafikken i tunnel gennemføres, kan der forventes en kraftig reduceret partikel- og støjforurening.

LAR og sekundavand

Københavns Kommune har en målsætning om, at 30% af regnvandet i fremtiden skal afledes lokalt, og at sekundavandsystemer skal udbredes i byen. LAR-løsninger, rensning af vand i regnbede og sekundavand er lokale og bæredygtige løsninger, der gør det muligt for borgerne at få det moderne byliv og bæredygtighed til at gå hånd i hånd.

Biodiversitet

En omfattende trafikfredning og tilbageførsel af H.C. Andersens Boulevard til Boulevard-form, ville binde de forskellige grønne områder sammen i en gitterstruktur, og på den måde udgøre en biologisk korridor for dyr og planter.