



Borger
Erhverv
Brug byen
Politik
Om kommunen

Dagsordener og Referater Teknik- og Miljøudvalget Møde d. 30.01.2023, 15:00F - rat

MØDEDATO: 30.01.2023, KL. 15:00

MØDESTED: RÅDHUSET, 1. SAL, VÆRELSE 51

Første fase af Den Grønne Boulevard og videre proces, flere bydele

[Se alle bilag](#)

Med Budget 2021 blev det besluttet at undersøge mulighed for at nedgrave strækningen fra Bispeengbuen på Nørrebro til både før og efter Langebro på Amager, kaldet Den Grønne Boulevard. Formålet er, at vejtrafikken så vidt muligt håndteres i en tunnel, og at der skabes en grøn kile på overfladen. Projektet er komplekst med mange løsningsscenarier, hvor der er forskellige potentialer, udfordringer, effekter og økonomi. Projektet er derfor opdelt i to faser. Dette er afrapportering af første fase. Her skal Borgerrepræsentationen på baggrund af tekniske forundersøgelser og beregninger af trafikken tage stilling til, hvilke scenarier der undersøges nærmere i anden fase og indgår i den endelige foranalyse ultimo 2023. Forvaltningen anbefaler, at fokus i de videre undersøgelser bliver på den tunnelløsning, der samlet set vurderes at leve bedst op til forudsætningerne i beslutningen fra Budget 2021.

Indstilling

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget over for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at Teknik- og Miljøforvaltningen i anden fase af projektet arbejder videre med hovedløsning 1, som består af to korte tunneler fra henholdsvis Bispeengbuen til Søerne og fra Jarmers Plads til Rysensteensgade.

Problemstilling

Menu



Borger
Erhverv
Brug byen
Politik

analysedel, som går forud for borgerinddragelsen, er på grund af sin kompleksitet Om kommunen inddelt i to faser. Første fase (december 2021 – december 2022) afdækker de anlægstekniske og trafikale løsningsrum for fire screenede scenarier. Ud af de fire scenarier er to hovedløsninger undersøgt nærmere i første fase, som afrapporteres med denne indstilling. På den baggrund skal Borgerrepræsentationen tage stilling til løsningsscenarier, der undersøges nærmere i anden fase (marts 2023 til november 2023).

Borgerrepræsentationen skal på baggrund af foranalysen i første fase tage stilling til, at Teknik- og Miljøforvaltningen i anden fase af projektet arbejder videre med hovedløsning 1.

Løsning

Første fase af foranalysen indeholder indledende tekniske og trafikale undersøgelser af en tunnellægning af vejstrækningen og muligheder for at etablere en grøn kile fra Bispeengbuen til Langebro. Foranalysen skulle samtidig undersøge mulighederne for at reducere biltrafikken og dermed understøtte Københavns målsætninger indenfor klima, byrum/byliv og mobilitet.

Ud fra indledende trafikberegninger og en screening af fire løsningsscenarier er der valgt to hovedløsninger, hvis forudsætninger er undersøgt og beskrevet mere dybdegående (bilag 2 og 3).

- Hovedløsning 1 (HL1): To korte tunneler uden afkørsler. Tunnel fra Bispeengbuen til Sørerne og tunnel efter Jarmers Plads til Rysensteensgade (før Langebro).
- Hovedløsning 2 (HL2): En lang tunnel med afkørsler: Tunnel fra Bispeengbuen til Ørestad Boulevard på Amager (efter Langebro) med til/frakørsel ved Bülowvej og ved Sørerne.

I hovedløsningerne indgår Bispeengbuen som delvist nedrevet med 2x2 kørespor, som er det scenarie/ vision, der blev udpeget til videre analyse i idéoplæg for Omdannelse af Bispeengen, jf. Borgerrepræsentationen den 24. juni 2022. De fysiske rammer på strækningen fra Bispeengbuen til Langebro giver ikke mulighed for en tunnelløsning med flere end 2x2 spor.

Konklusioner fra første fase af foranalysen

De indledende trafikale beregninger viser, at der er ca. 20 % af trafikken, der er gennemkørende på hele strækningen mellem Bispeengbuen og Langebro. En direkte tunnel fra Bispeengbuen og Langebro *uden afkørsler* er således kun relevant for ca. 20 %

Menu



Borger
Erhverv
Brug byen
Politik

ønskes en begrænsning af biltrafikken. Derfor er dette scenarie ikke belyst yderligere om kommunen

De fysiske rammer, dimensionering af tunnel og anlægsmetoden er med til at bestemme, hvilke andre tunnelløsninger, der kan lade sig gøre. Grundlæggende gælder det princip, at hvis man vil have flere afkørsler til sidevejene, bliver projektet dyrere og mere komplekst anlægsmæssigt. Mange steder er det ikke muligt at føre tunnelen op med sideramper pga. fysiske forudsætninger såsom afstand til nærliggende bygninger. De tekniske og fysiske forudsætninger sætter således en række begrænsninger.

Fælles for de screenede tunnelløsninger er, at de reducerer biltrafikken på overfladen med ca. 70 % på de strækninger, hvor der er tunnel. Samlet set for tunnel og overflade vil der ske en stigning i biltrafikken på strækningen i København og i et vist omfang en aflastning af Ring 3 og Østlig Ringvej i 2035. Det sker fordi en tunnel er en attraktiv løsning for bilister, selvom kapaciteten reduceres til 2x2 kørespor i tunnelen med en lav tilladt hastighed og få afkørsler. Man kan potentielt reducere overfladetrafikken på selve strækningen yderligere med trafikalsanering og dosering i kryds. Rådgiver vurderer, at det ikke vil føre til et reduceret antal kørte kilometer på det samlede vejnet. Det skyldes omvejskørsel for en del bilister med destination i området langs strækningen. En overflade helt uden nogen form for vejareal er desuden usandsynlig pga. krav om vejbetjening af adresser på strækningen.

Hovedkonklusioner i de to løsninger er beskrevet i nedenstående tabel og uddybet i bilag 2 og 3.

	Hovedløsning 1: Tunnel fra Bispeengbuen til Søerne og en tunnel fra efter Boulevardbanen til omkring Rysensteensgade (før Langebro)	Hovedløsning 2: Tunnel fra Bispeengbuen til Amager med til/frakørsel ved Bülowsvej, ved Søerne og på Amager (efter Langebro)
Trafik og byrum på overfladen	<p>Biltrafik på overfladen reduceres med ca. 70 % på de strækninger, hvor der er tunnel</p> <p>Ca. 40 % af det samlede vejareal mellem Bispeengbuen og Amager vil være bilfrit</p>	<p>Biltrafik på overfladen reduceres med ca. 70 % på de strækninger, hvor der er tunnel</p> <p>Ca. 60 % af det samlede vejareal mellem Bispeengbuen og Amager vil være bilfrit</p>

Menu



Borger
Erhverv
Brug byen
Politik

Udvikling i trafik på strækningen fra Bispeengbuen til Amager	0-20 % mere vejtrafik i forhold til et scenarie uden ændringer	20-45 % mere vejtrafik Om kommunen til et scenarie uden ændringer
Samlet udvikling i biltrafikarbejdet (København og Frederiksberg)	0,7 % mere biltrafik i forhold til et scenarie uden ændringer	2 % mere biltrafik i forhold til et scenarie uden ændringer
Cykel, gang og kollektiv transport (København og Frederiksberg)	Marginale ændringer i cykel, gang og kollektiv transport (-0,1 % til +0,2 % person pr. km)	Marginale ændringer i cykel, gang og kollektiv transport (-0,3 % til 0 % person pr. km)
Anlægsteknisk	<p>Hele tunnelen føres op ved Søerne og ned igen ved Jarmers plads (bilag 3)</p> <p>Kan etableres med Cut & Cover (dvs. der graves en rende, hvori tunnelen bygges som herefter dækkes til igen). Det kræver en del ledningsomlægninger og som begrænser fremkommelighed for biler i anlægsfasen markant</p> <p>Samlet tid til anlæg minimum 7 år</p>	<p>Dobbeltsidet rampeanlæg ved Bülowsvej og ved Søerne.</p> <p>Stor kompleksitet grundet:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cut & Cover (dvs. der graves en rende, hvori tunnelen bygges som herefter dækkes til igen) i snævert tracé vest for Søerne herunder specielt ved tilslutningsanlæg ved Bülowsvej (dvs. der er begrænset plads mellem huse og underliggende strukturer til at føre sideramper op) 2. Krydsning under Boulevardtunnelen, hvilket bl.a. kræver lukning for al togdrift mellem Vesterport

Menu



Borger
Erhverv
Brug byen
Politik
Om kommunen

		i boret tunnel	Om kommunen
		Samlet tid til anlæg minimum 8 år	
CO2 ved anlæg (1000 ton)	175 - 290 (indledende estimat)	410 - 685 (indledende estimat)	
Økonomi (groft estimat)	5,5 mia. kr.	10,5 mia. kr.	

Forvaltningen har på baggrund af første fase vurderet, at det tunnelscenarie, der anbefales at gå videre med i anden fase er hovedløsning 1, der samlet set vurderes at give færrest trafikale, byrumsmæssige og anlægstekniske komplikationer, men som stadig betjener byen trafikalt og muliggør byrum på overfladen. Vurderingen er lavet ud fra en samlet vurdering af anlægstekniske kompleksiteter, økonomi, trafikale påvirkninger og opgavens præmis om, at reducere biltrafikken og dermed understøtte Københavns målsætninger indenfor klima, byrum/byliv og mobilitet.

I projektets anden fase udarbejdes en yderligere konkretisering af det valgte hovedscenarie. Dette omfatter bl.a. skitsering af ramper og tunnelåbninger, konkretisering af løsninger på overfladen, uddybning af byrumspotentialer og bynatur, afdækning af samfundsøkonomisk betydning mm.

Politisk handlerum

- Det er muligt at nedbringe trafikken på overfladen med en tunnelløsning. Reduktion af den samlede biltrafik, der understøtter klimadagsordenen og kommunens mål på mobilitetsområdet, er dog ikke opnået med en tunnelløsning, da det samlede resultat er mere biltrafik.
- Der kan besluttes at pålægge Teknik- og Miljøforvaltningen at ændre fokus for anden fase af projektet, fx ved at undersøge, hvordan biltrafikken kan begrænses på overfladen uden en tunnel, og hvilke trafikale konsekvenser, anlægstekniske forudsætninger, byrumspotentialer o.l., det har. Dermed vil der i den endelige afrapportering efter anden fase indgå et scenarie med tunnel, et 0-scenarie uden ændringer og et scenarie med reduktion af biltrafik på overfladen uden en tunnel. Det kan give et overblik over potentialer og udfordringer i forskellige scenarier og udgøre grundlag for de videre drøftelser, borgerdialog og beslutninger omkring Den Grønne Boulevard.

Menu



Borger
Erhverv
Brug byen
Politik

- Der kan vælges ikke at igangsætte anden fase og dermed afslutte projektOm kommunen

Økonomi

Denne indstilling har ikke i sig selv økonomiske konsekvenser for Københavns Kommune.

Videre proces

Når Borgerrepræsentationen har godkendt indstillingen, igangsættes anden fase af projektet, som forventes afrapporteret i en indstilling til Borgerrepræsentationen i andet halvår af 2023.

Søren Wille

/ Peter Højer

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 30. januar 2023

Socialdemokratiet, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Venstre: stillede følgende ændringsforslag (ÆF1) som tilføjelse til 1. at-punkt.

"dog således, at forvaltningen arbejder videre med følgende forudsætninger, at;

- Ladegårdsåen kan etableres på den fulde strækning for at kunne skabe en gennemgående blå-grøn infrastruktur fra Damhussøen til Søerne jvn fr Kommuneplanens målsætning om forundersøgelser af en Å-park på Åboulevarden.
- Løsningen for Nørrebro-Frederiksberg arbejdes videre med en boret løsning og det undersøges hvordan den kan fortsættes under Bispeengbuen, der på sigt vil skulle nedrives helt jvn fr aftalen om det videre arbejde med Bispeengbuen. Undersøgelsen skal inkludere og respektere realiseringen af nedrivningen af den ene af de to broer, der er aftalt mellem staten og de to kommuner, så en eventuel tunnelloøsning først realiseres senere. Undersøgelsen skal genere trafikke

Menu



Borger
Erhverv
Brug byen
Politik
Om kommunen

forøgelse af deres trafik prioriteres.

- Der i undersøgelsen belyses potentiale for støjreduktion og luftforbedring samt tilkørselsanlæg vurderes efter at disse to gener fra eksisterende og potentielle beboelser (Nævnt i bilag 3 Afsnit 7.5 Side 113). Der skal i undersøgelsen tages højde for, hvordan bilparken ved projektets afslutning forventes at se ud.
- Der i undersøgelsen belyses, hvordan trafikken igennem tunnellen kan minimere trafikken i resten af byen og kan supplere fremfor konkurrere med effekterne fra Østlig Ringvej til at mindske trafik i København med en spærring for gennemkørende trafik ved HC Andersens Boulevard ved Søerne, ved Jarmers Plads, ved Åboulevarden eller med andre trafikreducerende tiltag.
- Der i den videre analyse inddrages analysen af lukning af trafik ved Vesterbro passage (side 28 og 55)
- Der undersøges om muligheden for et ejendomsværdiskat som beskrevet i afsnit 7.2 om beskatning. (Side 111).

Ændringsforslaget (ÆF1) blev vedtaget med 5 stemmer mod 4. 2 undlod at stemme.

For stemte: A, B, F og V

Imod stemte: Ø og Å

Undlod at stemme: C

Enhedslisten stillede følgende ændringsforslag (ÆF2) som nyt 1. at-punkt:

"at Teknik- og Miljøforvaltningen i det videre arbejde undersøger, hvordan biltrafikken kan begrænses på overfladen uden en tunnel jf. det politiske handlerum."

Ændringsforslaget (ÆF2) blev forkastet med 4 stemmer mod 7. Ingen undlod at stemme.

For stemte: Ø og Å

Menu



- Borger
- Erhverv
- Brug byen
- Politik
- Om kommunen

Borgerrepræsentationen med 7 stemmer mod 4. Ingen undlod at stemme.

For stemte: A, B, C, F og V

Imod stemte: Ø og Å

Bilag

Bilag 1 Overblik over politisk behandling

Bilag 2 Resumé af foranalysens første fase

Bilag 3 Baggrundsrapport for foranalysens første fase

Rettelsesblad

Til top



Kontakt Københavns Kommune

 33 66 33 66

Find andre kontakter her

CVR-nummer 64942212

GENVEJE

Menu



- [Borger](#)
- [Erhverv](#)
- [Brug byen](#)
- [Politik](#)
- [Om kommunen](#)

[Adgangforalle.dk](#)

[Job](#)

[Tilgængelighedserklæring](#)

[Om hjemmesiden](#)

[Cookiepolitik](#)

[English](#)

[Cookieindstillinger](#)

