



## Notat

### Bilag 2: Redegørelse for de forudsætninger for anden fase af foranalysen, der blev vedtaget af Borgerrepræsentationen 2. marts 2023

1. *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.*

Der er i hovedforslaget/foranalysen taget højde for at der fortsat kan etableres et vandelement/Ladegårdsåen på den fulde strækning. Den er tegnet ind i visualiseringer og snittegninger. Den konkrete udformning og hydrauliske løsning har ikke kunne undersøges indenfor rammerne af den tekniske og trafikale foranalyse og skal undersøges nærmere i en eventuel videre analysefase.

2. *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 trafikken på strækningen vest for Søerne mindst muligt under anlæggelsen.*

Hovedforslaget er ændret ift. foranalysens fase 1, hvor den vestlige borede tunnel gik til Borups Plads til nu at fortsætte under Bispeengbuen til Borups Alle før Hillerødgade.

I idéoplæg for Omdannelse af Bispeengen (Vandkunsten 2023) indgår en tidsplan for den delvise nedrivning af Bispeengbuen, hvoraf det fremgår at Bispeengen kan være færdigomdannet i 2031, med et færdigt byrum og kun en nordlig Bispeengbue med biltrafik i begge retninger.

En forudsætning for foranalysens anden fase har derfor været en tidshorisont, hvor Den Grønne Boulevard først etableres deromkring, og dermed potentielt kunne stå færdig omkring 2035. Det kan dog besluttes politisk at gå i gang før eller sideløbende

13-10-2023

Sagsnummer i F2  
2023 - 14173

Dokumentnummer i F2  
101264

Sagsnummer i eDoc  
2023-0353325

Sagsbehandler  
Anna Garrett

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

med omdannelsen af Bispeengbuen. Rådgiver vurderer, at det ca. kan tage 12-15 år fra projektet igangsættes til at det står færdigt. Foranalysen har ikke taget stilling til, hvad der sker på arealet for Bispeengen, dvs. om den nordlige bue også rives ned, eller om den bliver stående som en slags highline eller andet byrumselement. I trafikmodelberegningerne har en forudsætning blot været, at der ikke længere kører biltrafik på Bispeengbuen i et scenarie, hvor Den Grønne Boulevard er etableret.

Vest for søerne etableres tunnelen som en boret tunnel, og der skal derfor kun graves op i hver ende af tunnelen på ca. 250 meter, mens resten bores under jorden af en tunnelboremaskine uden at genere trafikken på overfladen.

**3. *Der i finansieringen inkluderes potentielle bidrag fra salg af byggeretter herunder også de allerede belyste bidrag ved en fuld nedrivning af Bispeengbuen, således hele fra strækningen fra Borups Allé til Søerne kan etableres som en boret tunnel.***

Bidrag fra byggeretter er indsat som et selvstændigt afsnit i finansieringsafsnittet. Rådgiver vurderer, at der på strækningen er tilstrækkelig plads fra facade til facade til byggeri på strækningen igennem Indre By, og et groft estimat på bidrag fra salg af byggeretter her er indsat i foranalysen.

Derudover er der indsat de tidligere beregnede byggeretter fra indledende analyser af Bispeengen i 2019 (Moe/Artelia og EY) og fra 2022 (Vandkunsten og Realise), som det dog skal bemærkes bygger på andre forudsætninger, fx at hele Bispeengbuen nedrives og at biltunnellen konstrueres som en cut and cover tunnel i stedet for en boret tunnel. For analysen fra 2019 er der regnet på at bebygge hele Bispeengen og for analysen fra 2022 er forudsætningen, at der både skal være plads til en byrumsløsning og byggeri, hvorfor estimatet for byggeretter i den analyse er mindre/lavere.

**4. *Betjening af cykler, busser og gående prioriteres på resten af overfladearealet så en forøgelse af deres trafik prioriteres.***

Denne prioritering indgår i foranalysen. Arealet på overfladen prioriteres primært til cyklende og gående og det vil være muligt at etablere busbaner på hele strækningen (og kun have busser på vejbaner, hvor der spærres for gennemkørende biltrafik). I trafikmodelberegningerne er der medregnet forbedrede forhold for cykeltrafikken på overfladen, hvilken forventes at forårsage dele af de store stigninger modellen viser for cykeltrafikken på strækningen.

**5. *Der i undersøgelsen belyses potentiale for støjreduktion og luftforbedringer 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 redegøres i foranalysen for hovedforslagets påvirkning af luft og støj (se side 39 og 40 i resumerapporten). Tilkørselsanlæggene er placeret efter, hvor det er anlægsteknisk muligt, samt hvor de sikrer de mest optimale forbindelser til det øvrige vejnet, for at sikre at tunnellerne er anvendelig for flest mulige bilture (derfor er de fx placeret, så de kan fange biltrafik fra Borups Alle og Søgaderne).

Foranalysens trafikmodelberegninger er gennemført i COM-PASS, som indeholder forudsætninger omkring bilparken og andelen af elbiler i 2035.

- 6. Der i undersøgelsen belyses, hvordan trafikken igennem tunnelen 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 er i foranalysens fase 2 arbejdet med at imødekomme ovenstående forudsætning, da to biltunneller under Den Grønne Boulevard i sig selv fordrer mere biltrafik, fordi de vil skabe genveje for biltrafikken. Fx bliver det muligt at undgå en række lyskryds og dermed muligt at få en kortere rejsetid igennem tunnellerne. Det betyder, at flere bilture vil søge den vej. Det er blandt andet derfor, at der i afrapportering af fase 1 var biltrafik fra Motorring 3 og Østlig Ringvej etape 1, der i det nye scenarie valgte den rute ind igennem København i stedet for at køre uden om byen.

Der er i foranalysens fase 2 gennemført modelberegninger med spærringer forskellige steder på strækningen. De to præsenterede spærringer i hovedforslaget var de af de beregnede scenarier, der bedst levede op til ovenstående forudsætning og samtidig havde de færreste trafikale konsekvenser for omkringliggende byområder herunder Frederiksberg Kommune.

Disse betød at biltrafikken blev reduceret yderligere på overfladen på strækningen ift. fase 1, og at der ikke længere flyttede biltrafik fra bl.a. Østlig Ringvej og Motorring 3 ind igennem byen. Nu er de regionale ændringer i biltrafikken marginale (mellem 0-2,5 %). Samlet set reduceres biltrafikken marginalt i KK og Frb ift. en fremtidig situation i 2035, hvor der ikke er en biltunnel.

- 7. Der i den videre analyse inddrages analysen af lukning af trafik ved Vesterbro passage (side 28 og 55).**

Lukning af Vesterbro Passage og omlægning af bus- og vejtrafikken i den forbindelse indgår som forudsætning i COMPASS-beregningerne til undersøgelsen af Den Grønne Boulevard. Der undersøges tre scenarier i trafikanalysen vedrørende en bypark i Vesterbro Passage. Analysen forventes politisk behandlet i foråret 2024. Teknik- og Miljøforvaltningen har i projektet om Den Grønne Boulevard skulle vælge ét scenarie fra trafikanalysen om en bypark i Vesterbro Passage, der kunne anvendes som forudsætning i projektet om den grønne Boulevard. Forvaltningen har derfor i forbindelse med den indledende fastlæggelse af forudsætninger drøftet med Økonomiforvaltningen, hvad status på daværende tidspunkt var i bypark-analysen, og på baggrund heraf valgt et scenarie som forudsætning. I scenariet omlægges en række buslinjer til Hammerichsgade, hvilket der også er redegjort for i foranalysen.

**8. *Der undersøges om muligheden for et ejendomsværdiskat som beskrevet i afsnit 7.2 om beskatning (side 111).***

Det er beskrevet på side 45 i resumerapporten og side 104 og 105 i den tekniske baggrundsrapport.