



Bilag 1 Overblik over politisk behandling

Teknik og Miljøudvalgets beslutning i mødet den 7. april 2025

Orientering om resultaterne af foranalyse af etape 1 af Den Grønne Boulevard blev hævet til en beslutningssag af Teknik- og Miljøudvalget.

Borgerrepræsentationens beslutning i mødet den 1. februar 2024

Borgerrepræsentationen godkendte uden afstemningen indstillingen anbefalet af Teknik og Miljøudvalget og annullerede dialogprocessen ifm. foranalysen af Den Grønne Boulevard, besluttet med Budget 2021 (BR 1. oktober 2020) (A, B, C, F, O, V og Fremad.)

Det forudsættes, at eventuelle merudgifter, som følge af sagen, afholdes inden for Teknik- og Miljøudvalgets budgetramme.

Enhedslisten videreførte følgende protokolbemærkning, som Alternativet tilsluttede sig:

"Enhedslisten mener, at hele tunnelprojektet er et ufatteligt spild af penge og ressourcer, hvor alene anlægsarbejderne vil skabe et enormt CO2 udslip. Projektet vil, såfremt det nogensinde bliver realiseret, end ikke reducere biltrafikken og luftforeningen i København. Indsatsen bør derfor i stedet rettes imod, hvordan der kan skabes reelle begrænsninger af biltrafikken igennem København, så H. C. Andersens

Økonomiudvalgets beslutning i mødet den 12. december 2023

Økonomiudvalget besluttede at oversende indstillingen med udvalgets erklæring til behandling i Borgerrepræsentationen uden afstemning.

Enhedslisten videreførte deres protokolbemærkning fra Teknik- og Miljøudvalgets møde den 27. november 2023:

"Enhedslisten mener, at hele tunnelprojektet er et ufatteligt spild af penge og ressourcer, hvor alene anlægsarbejderne vil skabe et enormt CO2 udslip. Projektet vil, såfremt det nogensinde bliver realiseret, end ikke reducere biltrafikken og luftforeningen i København. Indsatsen bør derfor i stedet rettes imod, hvordan der kan skabes reelle begrænsninger af biltrafikken igennem København, så H. C. Andersens Boulevard igen kan blive grøn Boulevard frem for den landevej, som den i dag har karakter af, og de mange milliarder kroner burde i stedet anvendes til bedre og hurtigere kollektiv trafik i København."

08-05-2025

Sagsnummer I F2
2025 - 8377

Dokumentnummer i F2
193873

Sagsnummer eDoc
2025-0114983

Mobilitet, Klimatilpasning og
Byvedligehold

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Boulevard igen kan blive grøn Boulevard frem for den landevej, som den i dag har karakter af, og de mange milliarder kroner burde i stedet anvendes til bedre og hurtigere kollektiv trafik i København."

Det Konservative Folkeparti videreførte følgende protokolbemærkning:

"Fra Konservatives side støtter vi ideen om en tunnelløsning, men vi er stærkt nervøse for den løsning, der er forslået, da denne er underdimensioneret i forhold til byens fremtidige vækst, derfor ønsker vi en revideret model, der er dimensioneret, så den passer til byens fremtidige forventede vækst."

Økonomiforvaltningen indstiller, at Økonomiudvalget oversender sagen til Borgerrepræsentationen med følgende erklæring:

Økonomiudvalget forudsætter, at eventuelle merudgifter, som følge af sagen, afholdes inden for Teknik- og Miljøudvalgets budgetramme.

Teknik- og Miljøudvalgets beslutning i mødet den 27. november 2023

Et flertal i Teknik- og Miljøudvalget besluttede med et ændringsforslag at godkende Teknik- og Miljøforvaltningens løsningsforslag om at opdele projektet i to etaper og dialogprocessen indgår i forhandlingerne om Overførselssagen 2023-2024 jf. sagens løsningsafsnit og økonomi-afsnit. Derudover blev indstillingen om at annullere borgerdialogen med et teknisk ændringsforslag anbefalet over for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen uden afstemning.

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

"at finansiering til en løsning, hvor Den Grønne Boulevard realiseres uden en tunnel, henvises til Budget 2025."

Ændringsforslaget (ÆF2) blev forkastet med 3 stemmer mod 7. Ingen undlod at stemme.

For stemte: Ø

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

Den således ændrede indstillings 1. at-punkt blev godkendt med 7 stemmer mod 3. Ingen undlod at stemme.

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

Imod stemte: Ø

Indstillingens 2. at-punkt blev med teknisk ændringsforslag anbefalet over for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen uden afstemning.

Det Konservative Folkeparti afgav følgende protokolbemærkning:

"Fra Konservative side støtter vi ideen om en tunnelløsning, men vi er stærkt nervøse for den løsning, der er forslået, da denne er underdimensioneret i forhold til byens fremtidige vækst, derfor ønsker vi en re-

videret model, der er dimensioneret, så den passer til byens fremtidige forventede vækst."

Enhedslisten afgav følgende protokolbemærkning:

"Enhedslisten mener, at hele tunnelprojektet er et ufatteligt spild af penge og ressourcer, hvor alene anlægsarbejderne vil skabe et enormt CO2 udslip. Projektet vil, såfremt det nogensinde bliver realiseret, end ikke reducere biltrafikken og luftforureningen i København. Indsatsen bør derfor i stedet rettes imod, hvordan der kan skabes reelle begrænsninger af biltrafikken igennem København, så H. C. Andersens Boulevard igen kan blive grøn Boulevard frem for den landevej, som den i dag har karakter af, og de mange milliarder kroner burde i stedet anvendes til bedre og hurtigere kollektiv trafik i København."

Borgerrepræsentationen 2. marts 2023, Første fase af Den Grønne Boulevard og videre proces, flere bydele

Et flertal i Borgerrepræsentationen vedtog, 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.

Et flertal i Borgerrepræsentationen vedtog et ændringsforslag om 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 trafikken på strækningen vest for Søerne mindst muligt under anlæggelsen.
- 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.
- Betjening af cykler, busser og gående prioriteres på resten af overfladearealet så en forøgelse af deres trafik prioriteres.
- 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 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).