

# Resumérapport

## Den Grønne Boulevard - etape 1

10. oktober 2026

# Resumérapport

## Den Grønne Boulevard - etape 1

## Kolofon

**Den Grønne Boulevard - etape 1**
**Resumérapport**

| | |
|---|---|
| Dato | 10. oktober 2026 |
| Bygherre | Københavns Kommune |
| Udarbejdet af | Tegnestuen Vandkunsten<br>KOMMON<br>Marianne Levinsen landskab<br>EKJ ingeniører<br>RAW Mobility |

**0.0** **Grundlag & indledning** side 04

**1.0** **Kort opsamling på de tre rapporter** side 08
1.1 Hovedkonklusioner fra baggrundsrapporterne
1.2 Samlet vurdering af tidsplan & økonomi

**2.0** **Eksisterende funktioner & planforhold** side 14
2.1 Relevante politikker & visioner i projektområdet
2.2 Planmæssige forhold
2.3 Tekniske forudsætninger
2.4 Beplantning & grønne områder
2.5 Mobilitet

**3.0** **Egenartsanalyse** side 18
3.1 Forundersøgelse
3.2 Registrering
3.3 Analyse
3.4 Program

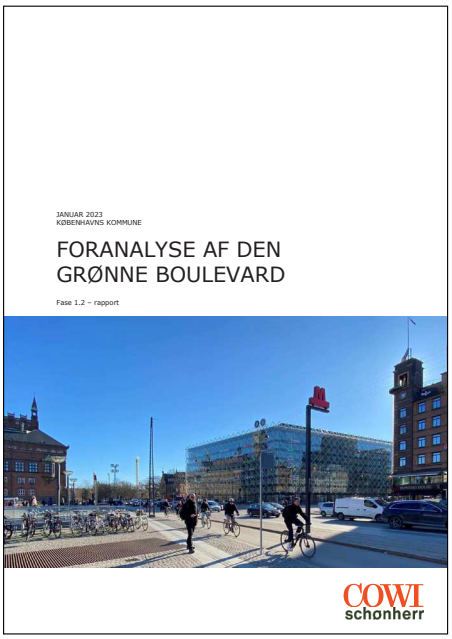
**4.0** **Byggeri på overfladen** side 24
4.1 Forudsætninger
4.2 Rammer for byggeri på tunnel
4.3 Rammer for planlægning af byggeri
4.4 Rammer for anvendelse
4.5 Vurdering af delområder
4.6 Konklusioner & anbefalinger

# 0.0 Grundlag & indledning

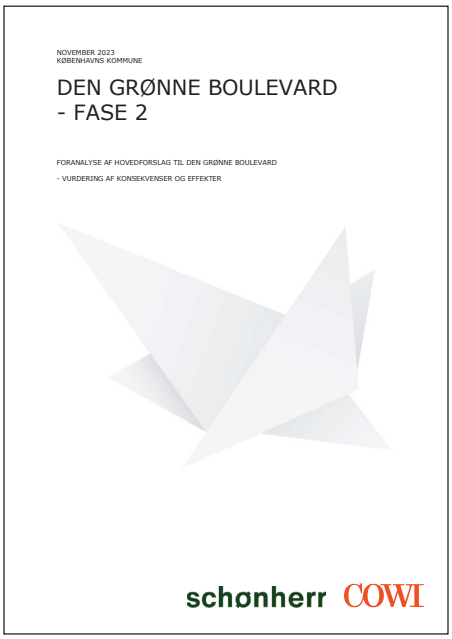
**Den Grønne Boulevard**
Med budgetaftalen for 2021 igangsatte Københavns Kommune en analyse af mulighederne for at nedgrave biltrafikken på strækningen mellem Bispeengbuen og Langebro og etablere en boulevard på terræn. Mulighederne blev undersøgt i 'Foranalyse af Den Grønne Boulevard, Fase 1' (januar 2023) og 'Den Grønne Boulevard, Fase 2' (november 2023). Analyserne resulterede i et hovedforslag med en tunnel mellem Jarmers Plads og Rysensteensgade (etape 1) samt tunnel mellem Borups Allé og Søerne (etape 2). På baggrund af analysernes konklusioner blev det besluttet at arbejde videre med projektet gennem en undersøgelse opdelt i to etaper. Ved Budget 2025 blev der afsat midler til en afklaringsfase ift. et samarbejde med Frederiksberg Kommune om etape 2. Der er på nuværende tidspunkt ikke afsat midler til analyse af etape 2.

**Etape 1, Foranalyse og Idéoplæg**
I 2024 igangsatte Københavns Kommune en 'Foranalyse af Den Grønne Boulevard, Etape 1' (COWI 2025), der kvalificerede resultaterne fra den første foranalyse, bl.a. med fokus på trafikafvikling og udformning af rampeanlæggene ved hhv. Jarmers Plads og Rysensteensgade. Resultaterne indgår i det videre arbejde, men peger også på et behov for videre analyser af bl.a. trafikafvikling under og efter anlæg, i en eventuel senere fase af projektet.

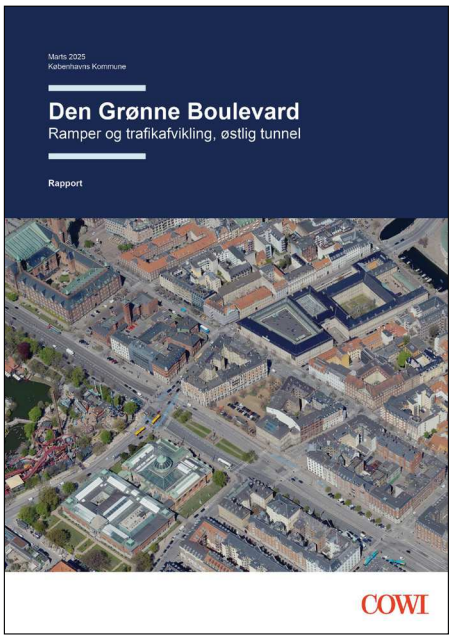
Med budgetaftalen for 2025 blev der afsat midler til udarbejdelse af et idéoplæg for etape 1 af "Den Grønne Boulevard". Idéoplægget skal belyse forskellige scenarier for anvendelsen af overfladearealet hvis biltrafikken flyttes til en tunnel. Arbejdet er opdelt i tre faser, og nærværende resumérapport sammenfatter resultaterne fra første fase (se faseplan på næste side).



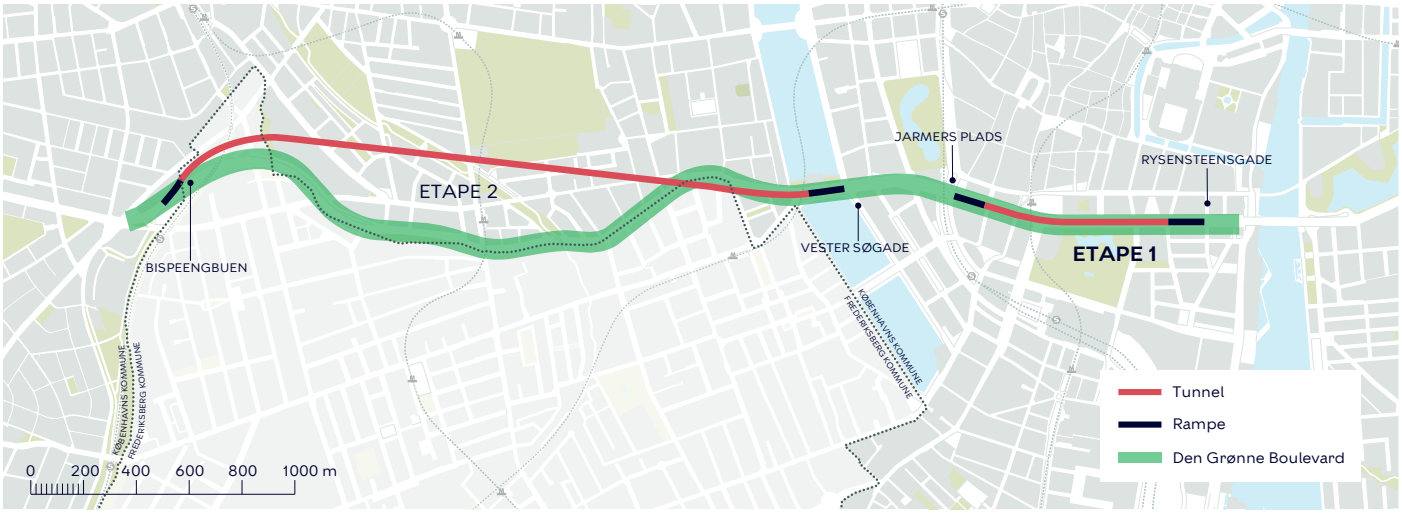
Foranalyse af Den Grønne Boulevard, Fase 1 (COWI/Schønherr 2023)



Den Grønne Boulevard, Fase 2 (COWI/Schønherr 2023)



Foranalyse af Den Grønne Boulevard, Etape 1 (COWI 2025)



Etape 1 for Den Grønne Boulevard (Københavns Kommune 2025)

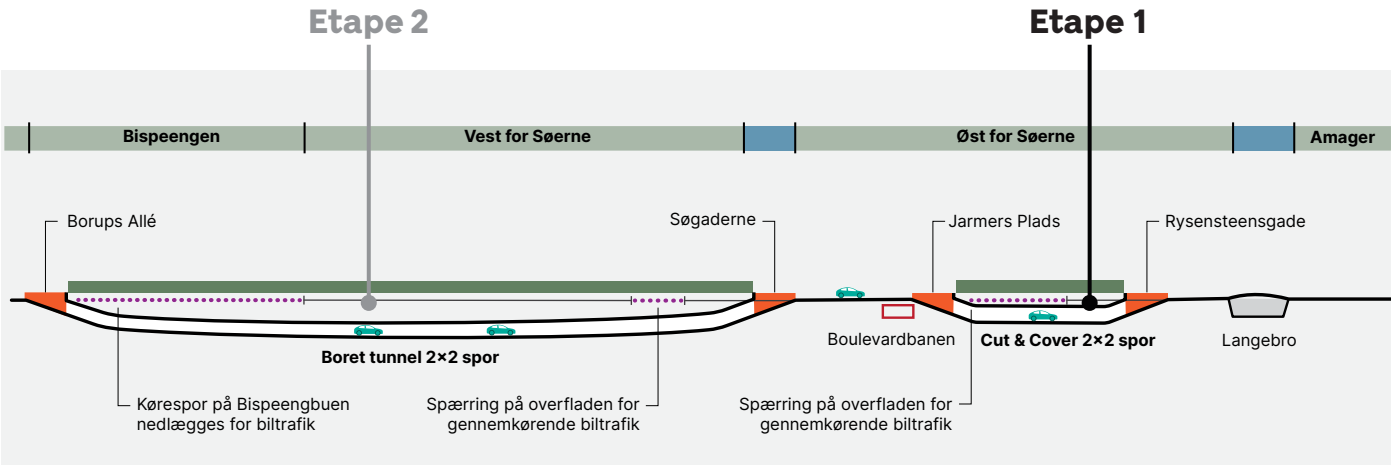



Diagram der viser den borede tunnel fra Borups Allé til Søgaderne samt en 'cut'n'cover tunnel fra Jarmers Plads til Rysensteensgade (Resumérapport, Foranalyse af Den Grønne Boulevard, COWI/Schønherr 2023)

**Opdrag**

Københavns Kommune skriver følgende om formålet med idéoplægget:

*"Formålet er at komme nærmere et realiserbart projekt for byrummet på Den Grønne Boulevard, og der skal udarbejdes en vision for udformningen af overfladearealet."*

Arbejdet med idéoplægget indledes med en kortlægning af området. Her analyseres blandt andet tekniske og planmæssige forhold samt byrum, byliv, kultur, arkitektur, beplantning, grønne områder, trafik og mobilitet. Formålet er at skabe et samlet grundlag for den videre udvikling af projektet.

Som led i kortlægningen er der udarbejdet en arkitektonisk egenartsanalyse – et værktøj som Københavns Kommune har udviklet. Egenartsanalysen bruges til at beskrive områdets særlige arkitektoniske karakter, identitet, kvaliteter og udfordringer og indgår som et grundlag for det videre arbejde.

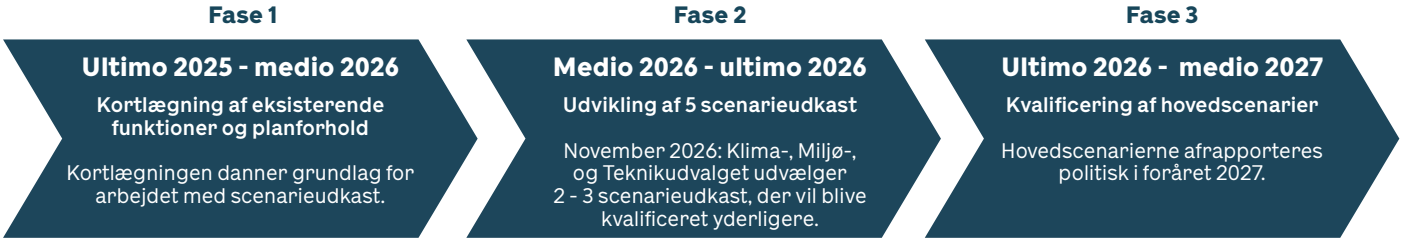
Som en del af opdraget, undersøges mulighederne for ny bebyggelse i området. Undersøgelsen omfatter de tekniske muligheder for at bygge oven på en tunnel, de planmæssige rammer samt mulige anvendelser af arealerne set ift. egenartsanalysens anbefalinger. Resultaterne samles i en række indledende volumenstudier, der illustrerer bebyggelsesmulighederne i området.

På baggrund af de indledende analyser, er der udarbejdet 5-6 scenarieudkast på skitseniveau for overfladearealet, der afrapporteres i en selvstændig rapport. Hvert scenarie repræsenterer en selvstændig vision og illustrerer forskellige principper for områdets fremtidige udvikling. Scenariudkastene afdækker forskellige hovedgreb, koncepter og anvendelsesmuligheder og belyser dermed et bredt mulighedsrum for projektområdet samt en overordnet vurdering af økonomi og anlæg.

Klima-, Miljø- og Teknikudvalget udpeger på baggrund af dette 2 - 3 hovedscenarier til yderligere kvalificering, så de kan indgå i den endelige afrapportering af "Idéoplæg for Den Grønne Boulevard, Etape 1"

Der gennemføres løbende borger- og interessentinddragelse som en del af processen. Inddragelsen sker gennem forskellige formater, herunder byvandringer, spørgeskemaundersøgelser, bilaterale møder og workshops.

Nærværende resumérapport og de tre tilhørende rapporter, indgår som baggrundsmateriale til scenarieudkastene og har været med til at rammesætte forudsætningerne for udviklingen. Baggrundsrapporterne består af 'Kortlægning af eksisterende funktioner og planforhold', herunder 'Arkitektonisk egenartsanalyse', samt 'Byggeri på overfladen'. Det endelige Idéoplæg forventes rapporteret for Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen april 2027.




Faseplan for idéoplægget

**Projektområde**
Projektområdet omfatter H. C. Andersens Boulevard fra Jarmers Plads til Rysensteensgade (se kort). De steder hvor analyserne har brug for en bredere kontekst, er større områder inddraget.

**Læsevejledning**
Resumérapporten indledes med et sammendrag af de væsentligste pointer og konklusioner fra de tre baggrundsrapporter. Derudover præsenteres en vurdering af projektets tidsplan og økonomi baseret på det nuværende vidensgrundlag.

Efterfølgende gennemgås hovedpointerne fra de tre baggrundsrapporter mere detaljeret.

**Interessent- og borgerinddragelse**
For at kvalificere arbejdet med baggrundsrapporter, scenarieudkast og resumérapport, har følgende været iværksat:

- Foretaget vox-pops på H. C. Andersens Boulevard
- Indsamlet data fra spørgeskema på 'København taler' platformen
- Afholdt en række bilaterale møder med relevante nøgleaktører som Indre By Lokaludvalg, Miljøpunkt Indre By, Kulturkvarteret m.fl.
- Udbudt byvandringer for udvalgte målgrupper
- Afholdt interessent-workshop med et bredt udsnit af beboere, ildsjæle samt repræsentanter fra en række interesseorganisationer
- Afholdt indledende møder med HOFOR og Københavns Museum ift. underjordiske forhold
- Udsendt nyhedsbreve om mulighederne for at deltage i borgerinddragelsen

Opsamling fra interessent- og borgerinddragelsen kan læses i det tilhørende bilag.

**3 rapporter - 1 resumérapport**

Nærværende resumérapport opsamler de vigtigste pointer fra nedenstående tre rapporter og konklusioner på tværs:

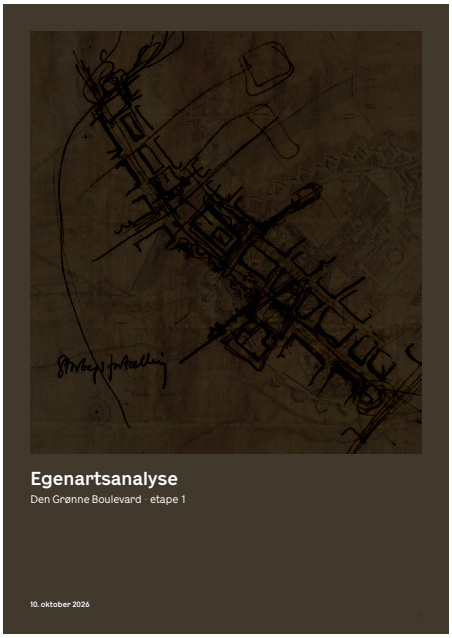
- **Eksisterende funktioner og planforhold:** Rapporten har kortlagt relevante politikker & visioner, planmæssige forhold, tekniske forudsætninger, beplantninger & grønne områder samt mobilitet. Formålet har været at screene bredt for at kunne identificere de rammer, der kan have betydning for projektet.

- **Egenartsanalysen:** På baggrund af Københavns Kommunes værktøj til analyse af byområder, er der udarbejdet en vurdering af stedets arkitektoniske, landskabelige og bymæssige værdier. Formålet har været at skabe overblik over områdets byarkitektoniske karakter, bevaringsværdier og udviklingsmuligheder. Egenartsanalysen resulterer i en række faglige anbefalinger for udviklingen i området, der kan indgå i det videre scenariske arbejde.

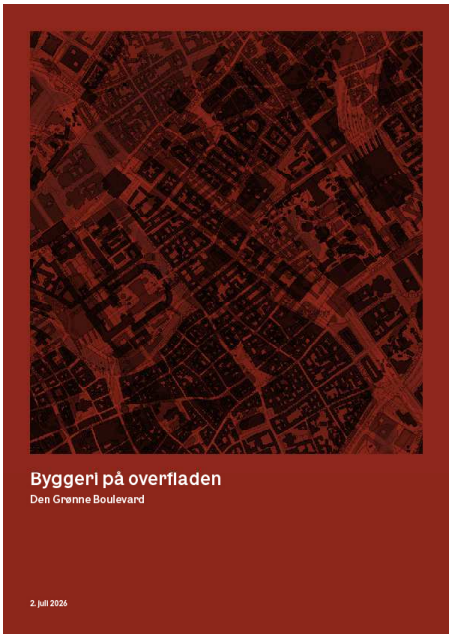
- **Byggeri på overfladen:** Rapporten har undersøgt, hvilke forhold der gør sig gældende, hvis der skal bygges ovenpå strækningen. Dette drejer sig blandt andet om byggeproces, fundering, tunnelåbninger, kommuneplanrammer, lysforhold mm. Formålet har været at rammesætte muligheder og begrænsninger for byggeri, som udgangspunkt for et videre arbejde med scenarier.



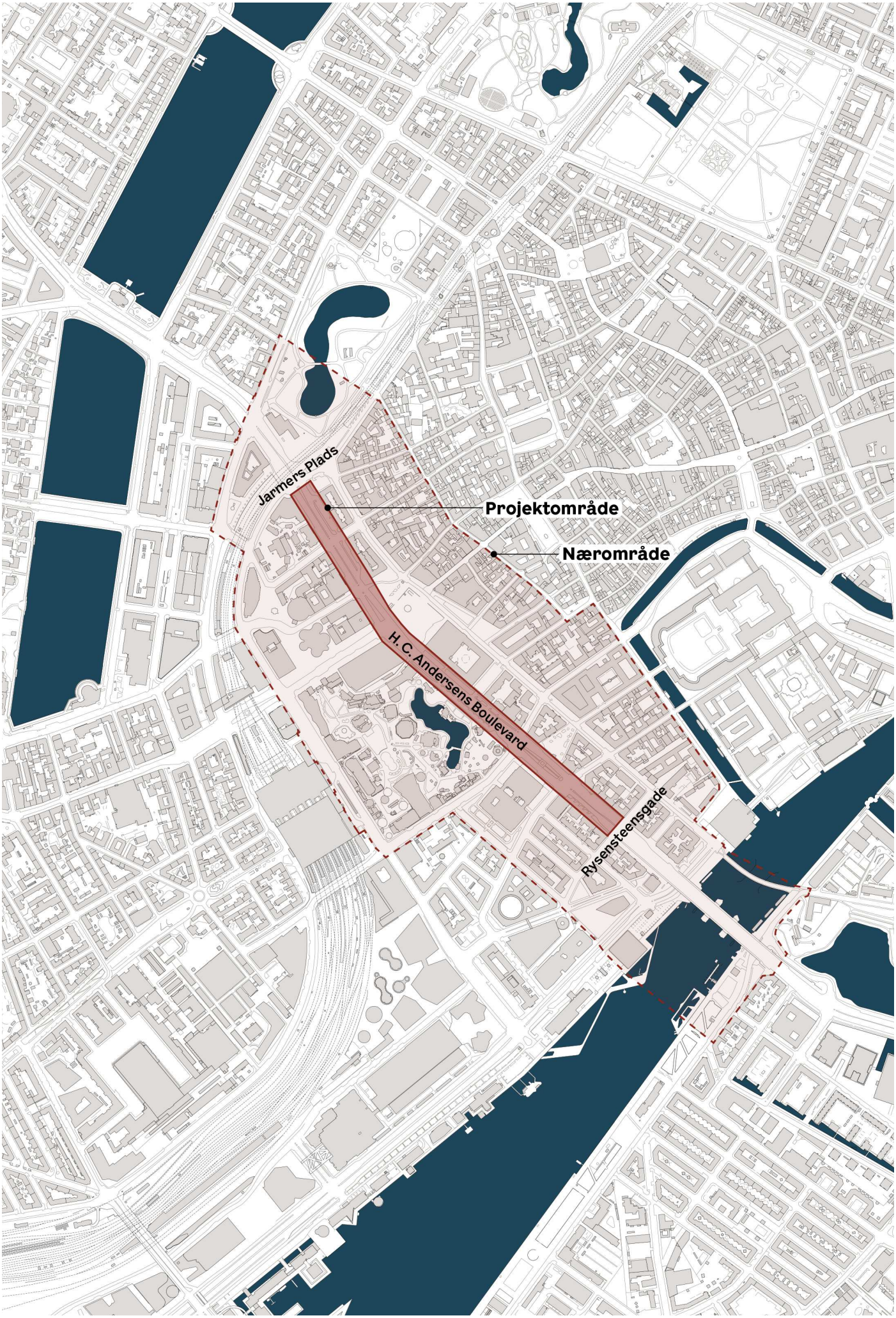
Eksisterende funktioner & planforhold



Egenartsanalyse



Byggeri på overfladen




**1:10000** **Projektafgrænsning** Projektområde Nærområde

# 1.0 Kort opsamling på de tre rapporter

**Introduktion**
Kapitlet omhandler en overordnet opsamling af konklusionerne fra de tre rapporters forskellige afsnit. Hovedpointerne er listet i stikordsform, for at skabe et samlet overblik.

De tre rapporter er forskellige i måden de konkluderer og giver anbefalinger for det videre arbejde med projektet på. Der bør eksempelvis skelnes mellem forhold der påvirker projektet juridisk, anlægsteknisk og økonomisk og til forhold der vurderes ud fra en arkitektonisk eller landskabelig betragtning.

**Eksisterende funktioner og planforhold**
Kortlægger relevante politikker & visioner, planmæssige forhold, tekniske forudsætninger, grønne områder samt mobilitet.

En række forhold er blevet kvalificeret, mens nogle opmærksomhedspunkter fortsat vil skulle undersøges nærmere i en evt. senere fase, som fx de arkæologiske forhold og en krydsning af Metrocityringen.

**Egenartsanalysen**
Skaber overblik over områdets byarkitektoniske karakter, bevaringsværdier og udviklingsmuligheder.

I egenartsanalysen peges der på 4 hovedanbefalinger ift. hvad der med fordel kan bevares og styrkes i området. Her fremhæves især H. C. Andersens Boulevards særlige langsgående træk, der forbinder byen og markerer overgangen mellem middelalderbyen og brokvartererne.

Byggeri i området vil bryde med denne anbefaling.

**Byggeri på overfladen**
Undersøger de rammer og tekniske forhold for byggeri i området, herunder byggeri oven på tunnelen. Derudover vurderes byggemulighederne for de enkelte delområder langs strækningen.

Tunnelteknisk vurderes det muligt at anlægge byggeri på overfladen af både tunnel og selve rampeanlæggene, hvis der tages højde for dette i projekteringen af tunnelen. Byggeri medfører dog en række kompleksiteter, bl.a. ift. friarealer, adgangsforhold, lysforhold og parkering.

Det vurderes at der både vil være en markedsmæssig interesse for bolig- og erhvervsbyggeri på strækningen. Begge vurderes dog kun i mindre grad at kunne bidrage til finansiering af projektet, særligt hvis der tages hensyn til stedets særlige egenart.

Byggeri anbefales som udgangspunkt ikke, pga. risikoen for at skade stedets karakter og egenart. Hvis byggeri alligevel indgår i det videre arbejde med ideoplægget, anbefales det med udgangspunkt i op til 2 etager langs Rådhuspladsen og langs Tivoli, og på byggeri i 5 - 6 etager mellem Jarmers Plads og Studiestræde samt mellem Ny Kongensgade og Rysensteensgade.

**Samlet vurdering af tidsplan og økonomi**
Afsnittet beskriver hvordan den erhvervede viden fra de tre rapporter påvirker den tidligere estimerede tidsplan og økonomi for projektet fra tidligere foranalyser (2023 og 2025).

Der er ikke fundet noget i ifm. idéoplæggets analyser, der medfører væsentlige ændringer af de tidligere analysers estimater ift. anlægsomkostninger og anlægstid.

## 1.1 Hovedkonklusioner fra baggrundsrapporterne

### Eksisterende funktioner & planforhold

Rapporten 'Eksisterende funktioner & planforhold' afdækker en række forhold af relevans for tunnelprojektet. Det er vurderingen, at rapportens konklusioner ikke medfører væsentlige ændringer i de grundlæggende forudsætninger fra tidligere foranalyser.

I tidligere foranalyser (2023 og 2025) peger undersøgelserne på, at en gravet tunnel (også kaldet 'cut and cover') er fordelagtig for strækningen mellem Jarmers Plads og Rysensteensgade (etape 1). Dette indebærer at der under anlægsarbejdet graves en rende, hvori tunnelen bygges og herefter dækkes til igen. De estimerede anlægsomkostninger er i disse foranalyser beregnet til ca. 2,4 mia. kr. (prisindeks 2023K1). Den samlede anlægstid er estimeret til 8,5 - 10 år, herunder ca. 2 - 3 år med ledningsomlægninger og forberedende arbejder og ca. 4 år med tunge anlægsarbejder. Trafikken vil i længere perioder være begrænset med mulighed for kun én kørebane, cykelsti og fortov i hver retning.

Rapporten 'Eksisterende funktioner & planforhold' peger på følgende kategoriserede forhold af relevans for projektet:

**Forhold der kæver nærmere planlægning og koordinering med stor relevans for økonomi og tid:**

- Arkivalsk kontrol af arkæologien i nærområdet indikerer, at udgravning til tunnel kan berøre arkæologiske fund af en vis betydning. Københavns Museum anbefaler derfor en arkæologisk undersøgelse tidligt i processen. På det nuværende vidensgrundlag kan antagelser om økonomi og anlægsperiode fra tidligere foranalyser ikke kvalificeres yderligere, men bør fastlægges på baggrund af en arkæologisk undersøgelses anvisninger om budget og udgravningsplan, med henblik på at reducere usikkerheden i projektet.
- Krydsningen af Metro Cityringen indebærer væsentlige bindinger for tunnelen, både under anlæg og drift, som følge af den tætte placering mellem tunnelen for Den Grønne Boulevard og metroens tunnelrør og stationer.
- Projektområdet er geologisk udfordrende i forhold til grundvand. Der må derfor forventes omfattende håndtering af grundvand på grund af stor tilstrømning i projektområdet.
- Den tidligere foranalyse af Den Grønne Boulevard, etape 1, viser, at projektet vil påvirke byrum og trafikafvikling både under og efter anlæg. Analyserne peger på risiko for omfattende kødannelse og udfordringer med afvikling af trafikken i rampekryds.
- I forbindelse med afrapporteringen til Teknik- og Miljøudvalget den 26. maj 2025 blev det fremhævet, at der er behov for en mere detaljeret analyse af trafikafviklingen i et større område i en eventuel næste fase.

**Forhold der kæver nærmere planlægning og koordinering med mindre relevans for økonomi og tid:**

- Mulighederne for dispensation ift. fortidsmindebeskyttelseslinjer ved Jarmers Plads.
- Tilpasning af projektet til stedets arkitektur og kulturarv ift. anbefalinger fra Kommuneplanen om kulturmiljøer samt hensyn til fredningsbekendtgørelser.
- Større ledningsomlægninger er nødvendige i forbindelse med anlæg af tunnelen.
- Bortkørsel af store mængder jord, hvilket medfører en klimabelastning og en række afledte miljømæssige konsekvenser i form af støj, støv og vibrationer i en periode på op til 4 år ved anlæg af tunnelen ad én omgang.
- Trafikbetjening og adgangsforhold for Hovedstadens Beredskab.

**Forhold der kæver nærmere planlægning og koordinering uden relevans for økonomi og tid:**

- Kommuneplan 2024 og gældende aktuelle politikker og retningslinjer
- Mulig omdannelse af Vesterbro Passage til bypark samt 'Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen'
- Ønsker fra Indre Bys lokaludvalg om en bydel med plads til 'det mangfoldige hverdagsliv'; Kulturkvarterets ønsker om at styrke sammenhængen mellem en række kulturinstitutioner; samt ønsker fra øvrige aktører med en særlig relation til eller påvirkning af projektområdet.
- Tilpasning af byrum på frigjorte arealer til stedets arkitektur og kulturarv
- Der vil potentielt være en proces med tilpasning af eksisterende lokalplaner og muligvis udarbejdelse af en ny, hvis der fx skal bygges boliger.
- Enkelte servitutter for bestemte ejendomme
- Regnvandshåndtering
- Jordforurening
- Mulighederne for bevaring af eksisterende træer af høj landskabelig værdi
- En forøgelse af biofaktor
- Adgang til eksisterende P-huse og funktioner
- Fodgænger- og cykeltrafikstrømme, samt understøttelse af supercykelstinetværket
- Understøttelse af den tunnellagte vej som regional vej, hvor der bl.a. skal sikres en hensigtsmæssig og glidende afvikling af biltrafikken.
- Luft- og støjforurening for de fremtidige forhold med fokus på situationen omkring rampeanlæg.

# Egenartsanalyse

Egenartsanalysen er anvendt som et værktøj til at beskrive projektområdets rumlige karakter og værdier. Rapportens konklusioner og anbefalinger spænder skalamæssigt bredt fra nærområdets træk og betydning set i en større kontekst til et mere detaljeorienteret blik.

Det er ikke entydigt, om det er muligt at realisere et projekt, der opfylder alle egenartsanalysens anbefalinger. Vurderingen af et områdes karakter vil desuden kunne variere afhængigt af fagligt udgangspunkt og perspektiv.

En egenartsanalyse fungerer som et fagligt redskab i projektudviklingen og danner grundlag for vurderinger af en række forhold, idet opdraget stiller spørgsmål til, om projektet kan indpasses i sine omgivelser ud fra en faglig betragtning.

'Egenartsanalysen' peger på 4 hovedanbefalinger med underpunkter, der udfolder de opmærksomheder og greb, der kan være med til at styrke anbefalingerne:

**Styrke H.C. Andersens Boulevard som særligt langsgående fysisk træk og rum i byen**

- Boulevarden er et markant langsgående træk, der forbinder byen og markerer overgangen mellem middelalderbyen og brokvartererne. Mødet ved Vesterbro-passage og Rådhuspladsen udgør byens historiske indgang fra vest.
- Det langsgående træk kan styrkes ved at skabe sammenhæng, aktivere kantzoner, tilbyde ophold og arbejde med materialer, beplantning og belysning.

**Styrke det stedspecifikke - lokale egenarter**

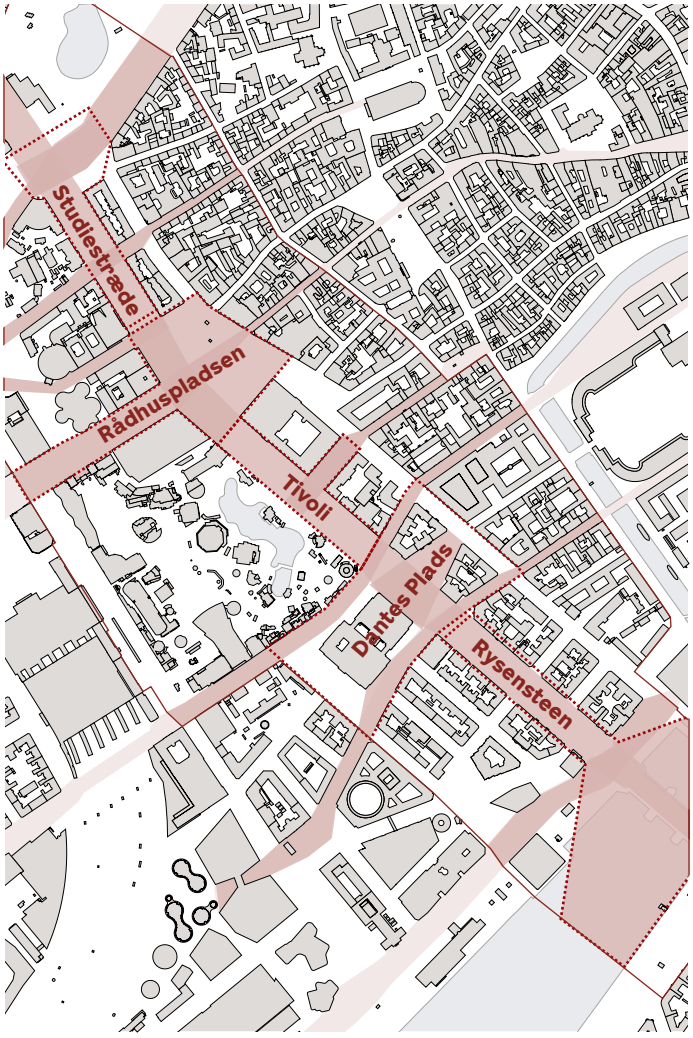
- De forskellige delområder (se kort) kan med fordel styrkes individuelt, så de fremstår med en klarere identitet og egenart.
- Delområderne kan styrkes ved at arbejde med flere sammenhængende serier af rum, der hver bearbejdes forskelligt uden at det langsgående tabes.

**Styrke allerede eksisterende byrum**

- De eksisterende byrum har ophold, sol, udsyn og social værdi, men indfrier ikke fuldt potentiale på grund af den trafikerede boulevard.
- Byrum kan styrkes gennem rumlig bearbejdning med beplantning, belægning eller bebyggelse og ved varieret programmering.

**Styrke tværgående forbindelser**

- Reduktion af boulevardens biltrafik åbner mulighed for at skabe tværgående forbindelser og styrke tryghed, byliv samt fodgænger- og cykeltilgængelighed.
- Tværgående forbindelser kan styrkes ved bedre koblinger mellem eksisterende funktioner, hvilket kan øge tryghed og skabe bedre skalamæssige sammenhænge.




**Inddeling i delområder** **1:10000**

## Byggeri på overfladen

'Byggeri på overfladen' beskriver de rammer og tekniske forhold for byggeri i området, herunder byggeri oven på tunnelen. Derudover vurderes byggemulighederne for de enkelte delområder langs strækningen.

Rapporten genbesøger desuden tidligere rapporters konklusioner vedrørende tunnelen med henblik på, at vurdere, om forudsætningerne ændres ved en eventuel bebyggelse oven på den.

Tunnelen behandles endvidere som et anlæg med bygningstræk. Selvom størstedelen er placeret under terræn, vil den medføre anlæg over jorden i form af ramper og teknikrum.

**Konklusioner for byggeri på tunnel**

- Det vurderes mest fordelagtigt at tunnelen anlægges i fuld bredde (begge tunnelrør på én gang) og centreret (eller forskudt mindre end 1,5m), da alternative udformninger ikke giver væsentligt bedre muligheder for byggeri på overfladen, der kan opveje de udfordringer ift. anlæg, brandredning, ledninger mm., der ville blive introduceret. Dette understøtter konklusionerne fra tidligere foranalyser.
- Det vurderes mest fordelagtigt byggeteknisk at fundere større bygninger (5-6 etager) ved at forstærke tunnelens konstruktioner eller alternativt bygge i så lille skala (2 etager), så der ikke kræves yderligere fundering af tunnelen.
- Byggeri tæt på Rådhuspladsens metrostation vurderes at være udfordrende.
- Nødvendige bygningsværker til drift af tunnelen i form af to teknikrum (á hver ca. 400m$^2$) og to store rampeanlæg (ca. 25m bredde og ca. 97 - 106m længde) vil komme til at fremstå som bygningsværker i byrummet, selvom man måtte fravælge andet byggeri, og bør derfor behandles med samme krav til et højt arkitektonisk niveau i udformning og materialebrug. Der er en risiko for at byrummet omkring disse vil give uhensigtsmæssige hverdagsrum helt lokalt, samt at samspillet med de kulturhistoriske byrum ikke kan løses på tilfredsstillende vis. Det anbefales at afsøge mulighederne for alternative placeringer af teknikrum end i terræn.

**Konklusioner for planlægning af byggeri**

- Kommuneplan 2024 udgør for nuværende det væsentligste stykke rammesættende planlægning, idet der udstikkes rammer for tætheder, anvendelse, højder, friarealer og parkering. Vejen har status som offentlig vej (kommunal).
- Projektområdet er ikke lokalplandækket og Københavns Kommune er både grundejer og myndighed ift. strækningen. Opførsel af fx bolig- eller kontorbyggeri udløser lokalplanpligt.
- Infrastruktur til at betjene eksisterende og nye bygninger i området samt hensyn til lysforhold udgør væsentlige dimensionerende faktorer for nyt byggeri.
- Bygges der med høj tæthed vil det være en udfordring at tilvejebringe friareal.
- Byggeri tæt på rampeanlæg vil være udsatte for støj- og luftforurening over Miljøstyrelsens anbefalinger.

**Konklusioner for anvendelse**

De finansielle værdier, markedsmæssige betragtninger og efterspørgslen på anvendelsestyper er estimeret af rådgiver på ejendomsmarkedet Cushman&Wakefield/RED. Mulige byggeretter tager udgangspunkt i en beregning, hvor der bygges maksimalt indenfor de givne juridiske, konstruktive og planmæssige rammer angivet i rapporten. Selv i et maksimalt bebygget scenarie, vurderes det forsat kun at byggeretter i begrænset omfang kan bidrage til projektet. Tages der endvidere hensyn til egenartsanalysens anbefalinger og stedets særlige langsgående træk, er dette bidrag endnu mindre.

- Lavt byggeri op til 2 etager kan give en finansiel værdi estimeret til ca. 65 mio. kr., og har potentiale for at skabe anden værdi for området.
- Højt byggeri i 5 - 6 etager kan give en finansiel værdi estimeret til maks. 325 - 375 mio. kr., og er i en størrelsesorden, så det ikke vurderes at kunne udgøre en væsentlig finansieringskilde for tunnelprojektet (der er estimeret til 2,4 mia. kr., COWI 2025).
- Markedsmæssigt vil der være mest efterspørgsel på kontorerhverv, men det vil også være attraktivt at udvikle private boliger. Attraktionen ligger i beliggenheden centralt i København.
- Boliger i stueetagen anbefales ikke, da det vil være svært at opnå tilstrækkeligt privatliv, og da det af hensyn til byrummet vil være hensigtsmæssigt med åbne stueetager med en høj grad af offentlige funktioner.
- De fleste anvendelsestyper af byggeri udløser et parkeringsbehov, der vil skulle løses i projektområdet. Da det pga. tunnelens placering lige under overfladen ikke vurderes, at der kan bygges fuldt nedgravet P-kælder må parkeringsbehovet løses enten i P-huse eller på terræn.

**Anbefalinger for delområder**

- Det anbefales som udgangspunkt ikke at bygge i projektområdet da det i alle tilfælde bryder med anbefalingen fra den arkitektoniske egenartsanalyse om at "styrke H.C. Andersens Boulevard som særligt langsgående fysisk træk og rum i byen". Vælger man alligevel at bygge, anbefales det at de andre 3 anbefalinger i den byarkitektoniske egenartsanalyse i hovedtræk efterleves.
- Lavt byggeri op til 2 etager kan kun delvist anbefales i delområderne ved Rådhuspladsen og langs Tivoli.
- Højt byggeri i 5 - 6 etager kan kun delvist anbefales i delområderne mellem Jarmers Plads og Rådhuspladsen (omkring Studiestræde) samt mellem Ny Kongensgade og Rysensteensgade.

## 1.2 Samlet vurdering af tidsplan & økonomi

Afsnittet beskriver hvordan den erhvervede viden fra de tre rapporter påvirker den tidligere estimerede tidsplan og økonomi for projektet fra tidligere foranalyser (2023 og 2025).

Der er overordnet set ikke fundet anledning til at ændre forventede anlægstider eller anlægsoverslag, men der er en række opmærksomhedspunkter, der bør undersøges nærmere i eventuelle videre undersøgelser.

Det vurderes fortsat ikke at salg af byggeretter kan udgøre en væsentlig finansieringskilde til projektet.

**Anlægstidsplan**
I 'Foranalyse for Den Grønne Boulevard, Etape 1' (COWI 2025) præsenteres der en anlægstidsplan for både en tunnel anlagt i fuld bredde (begge tunnelrør på samme tid) og i halv bredde (ét tunnelrør ad gangen). I foranalysen blev det vurderet samlet set, at anlæg i fuld bredde er den mest fordelagtige løsning, da det forventes at omkostninger vil være lavere og anlægsperioden kortere. Samtidig blev det vurderet, at anlæg i halv bredde ikke vil give en væsentlig forbedring af trafikafviklingen for biltrafikken.

Nærværende kortlægning og analyse giver ikke grundlag for at ændre denne vurdering.

Igennem størstedelen af anlægsperioden vil trafikkapaciteten forringes i væsentlig grad, idet byggepladsen indskrænker færdslen af motorkøretøjer til ét spor i hver retning. I anlægsperioden vil det være muligt at færdes langs strækningen til fods og på cykel. På tværs vil der, bortset fra mindre omlægninger af trafikken, fortsat være adgang gennem de vigtigste eksisterende kryds for fodgængere, cyklister og biler.

Den samlede anlægsperiode vurderes fortsat at tage 8,5 - 10 år med tungt anlægsarbejde i ca. 4 år. Perioden er opdelt i en indledende periode med arkæologiske undersøgelser og ledningsomlægninger på 2 - 3 år og konstruktionsarbejder for tunnelen på 6,5 - 7 år (COWI 2025).

På baggrund af erfaringer fra tidligere udgravninger i området bør der afsættes min. 1,5 år til arkæologiske arbejder. Der vurderes at kunne være en vis parallelitet mellem de arkæologiske processer og anlægget af tunnelen. De arkæologiske arbejder for de byggefelter, der udgraves, bør være afsluttet, før anlæg i disse felter kan påbegyndes.

Der kan ligeledes være en vis parallelitet med flytning af ledninger, men selve ledningsarbejdet vurderes også potentielt at kunne udløse arkæologiske arbejder. For at klarlægge disse forhold nærmere, bør anbefalingen fra Københavns Museum om en arkæologisk undersøgelse følges i en næste fase.

Forhold omkring geologi og grundvandshåndtering, er kvalificeret i nærværende afrapportering og det vurderes, at der allerede er taget tilstrækkelig højde for dette i den foreslåede anlægsplan i Foranalyse af Den Grønne Boulevard, Etape 1 (COWI 2025).

I Foranalyse af Den Grønne Boulevard, Etape 1 (COWI 2025) foreslås som en del af anlægsplanen en "accelereret design proces for udvalgte bygningsdele for at fremskynde opstart i marken" (Figur 52, Foranalyse af Den Grønne Boulevard, Etape 1, COWI 2025), men derudover er processen fra politisk beslutning til byggestart ikke kvalificeret yderligere.

Det vurderes, at varigheden af trafiklukninger på strækningen er en kritisk faktor i projektet. Det vil derfor være hensigtsmæssigt at sikre et tilstrækkeligt belyst projekt gennem en længere planlægningsfase, hvis dette kan reducere risikoen for forsinkelser i anlægsperioden. En accelereret designproces som beskrevet i 'Foranalyse af Den Grønne Boulevard, Etape 1' (COWI 2025) kan derfor ikke nødvendigvis anbefales.

En anbefaling til yderligere kvalificering af tidsplan vil være at forsøge at opsamle erfaringer fra andre referenceprojekter fx i form af interviews. Relevante referenceprojekter i en dansk kontekst kan fx være Metro Cityringen, Marselisborgtunnelen, Nordhavnstunnelen eller Thomas B. Thriges Gade i Odense.

**Påvirkning af tidsplan ved byggeri på overfladen**
På baggrund af de anbefalede metoder til fundering oven på tunnelen ved byggeri (forstærket tunnelkonstruktion ved byggeri i 5-6 etager og ingen ekstra fundering ved byggeri i 2 etager) vurderes det, at de ekstra funderingsarbejder ikke nødvendigvis vil påvirke tidsplanen for anlæg af tunnelen i væsentlig grad, men dette er behæftet med betydelige usikkerheder. De nødvendige forstærkninger af tunnelkonstruktionen forventes ikke at forlænge selve anlægsarbejdet for tunnelkonstruktionerne, men tidsplanen er volatil overfor især byggeri ovenpå rampeanlæg. pga. samtidigheden i opførelsen.

Der kan ske en forlængelse af den indledende projekteringsfase hvis der ønskes byggeri, hvilket kan udskyde byggestart. Dette påvirker ikke længden af anlægsperioden for tunnelen. Opførelse af byggeri vil dog indebære en længere byggeperiode efter tunnelens åbning, uden påvirkning af tunnelens drift.

Opførelse af byggeri vil dog forlænge den samlede periode med anlægsarbejder på overfladen med ca. 1-2 år, forudsat at byggestart kan ske umiddelbart efter retablering omkring den færdige tunnel. Dette skyldes, at en væsentlig del af byggeriet først kan gennemføres, når tunnelen er færdiganlagt. Hvorvidt salg af byggeretter kan gennemføres parallelt med tunnelprojektets tidsplan afhænger af udbudsstrategien. Hvis byggeretter kan udbydes tidligt, så kommende udviklere kan inddrages, inden de forstærkede tunnelkonstruktioner dimensioneres, vil dette være en fordel.

**Anlægsøkonomi**
Det vurderes ikke at der er grund til at rykke ved den samlede anlægsøkonomi, der i Foranalyse af Den Grønne Boulevard, Etape 1 (COWI 2025) er sat til 2.408 mio. kr. (prisindeks 2023K1) for en tunnel anlagt i fuld bredde på én gang uden forstærkede konstruktioner til byggeri. Hvis den estimerede anlægsøkonomi omregnes til nutidsværdi (prisindeks 2026K1) vil beløbet være 2.538 mio. kr. (Omkostningsindeks for anlæg - Betonkonstruktioner, Danmarks Statistik).

Der vil være en mindre forøget omkostning til tunnelens konstruktioner, hvis der skal forberedes for byggeri på overfladen. Bygninger der funderes ovenpå tunnelen vil have en besparelse til fundering, der vurderes at være tilsvarende den forøgede omkostning. Dermed anbefales det at prissætningen af byggeretter afspejler, at der som en del af aftalen allerede er funderet. Der vil muligvis være en forøget udgift til indledende koordinering mellem parterne, hvis der skal bygges på overfladen. Denne udgift er ikke beregnet, men vurderes at være af mindre karakter.

**Indtægtsmuligheder ved salg af byggeretter**
Der er foretaget to beregninger med høj bebyggelsesprocent (5 - 6 etager) omfattende ca. 37.000 etagemeter byggeret, hvor stueetagerne forudsættes anvendt til udadvendte funktioner – primært detailhandel, caféer og restaurationer. De øvrige etager forudsættes anvendt til serviceerhverv eller til boligformål. Der er ligeledes foretaget beregning med lav bebyggelsesprocent (2 etager) og med en ekstensiv udnyttelse med pavilloner til udadvendte funktioner såsom caféer og kulturelle formål omfattende i alt ca. 5.000 etagemeter.

Cushman&Wakefield | RED vurderer at markedsværdien for den høje bebyggelsesprocent (37.000 etagemeter byggeret) ligger i intervallet ca. 325 mio. kr. og 375 mio. kr. ekskl. moms på baggrund af de aktuelle markedsforhold og skitserede udviklingsmuligheder og anvendelsesfordeling.

Der er i beregningen taget udgangspunkt i en maksimal mulig udnyttelse, der ikke følger egenartsanalysens anbefalinger for udvikling af området. Hvis der tages hensyn til anbefalingerne vil indtægter fra salg af byggeretter være endnu lavere.

I værdien indgår der en nutidsværdibetragtning, idet der må forventes en tidsmæssig forskydning mellem omkostningerne til anlæg af tunnel og den efterfølgende mulighed for at afsætte byggeretterne. Der er anvendt en 5-årig periode og en diskonteringsrente på 6%.
Markedsværdien for den lave bebyggelsesprocent (5.000 etagemeter byggeret) vurderes at udgøre ca. 65 mio. kr. ekskl. moms og med samme justering ift. tidsforskydningen mellem anlægsomkostninger og salgsindtægter.

I værdierne er der taget afsæt i normale entrepriseomkostninger, herunder fundering på baggrund af EKJ Rådgivende Ingeniørers vurdering af, at merudgiften til ekstrafundering af tunnel vurderes at være i samme størrelsesorden som besparelsen i bygningens fundering.

Det skal bemærkes, at de angivne markedsværdier og værdispænd er behæftet med en betydelig usikkerhed, idet der alene er tale om et volumenstudie og således ingen viden om de faktiske projektmuligheder, herunder krav til arkitektur, kvalitet, bæredygtighed og omfanget af almene boliger m.v.

På baggrund af ovenstående vurderes det fortsat ikke, at salg af byggeretter kan komme til at udgøre en væsentlig finansieringskilde ift. anlægsudgiften.

# 2.0 Eksisterende funktioner & planforhold

**Introduktion**
Rapporten består af fem kapitler, som hver belyser et fagligt område med henblik på at identificere forhold, der kan have væsentlig betydning for projektet. Der er således gennemført en bred screening for at afdække eventuelle udfordringer, der kan undersøges nærmere i senere faser.

Undersøgelserne udgør samtidig et grundlag for den videre bearbejdning af scenarier.

**2.1 Relevante politikker & visioner i projektområdet**
Kapitlet beskriver relevante politikker, visioner og strategier for projektet samt en introduktion til Københavns Kommunes kommuneplan, herunder centrale temaer og strategiske retninger. Derudover behandles relevante grænsefladeprojekter og lokale politiske initiativer. Formålet er at situere projektet i en politisk og planmæssig kontekst.

**2.2 Planmæssige forhold**
Kapitlet gennemgår de planmæssige bindinger i nærområdet i henhold til Planloven og Naturbeskyttelsesloven. Dette omfatter landsplanlægning, lokalplaner, naturbeskyttelseslinjer, kulturarv, fortidsminder og arkæologi samt relevante servitutter fra Tingbogen. Formålet er at give en bred screening af forhold, der kan have væsentlig betydning for projektet.

**2.3 Tekniske forudsætninger**
Kapitlet behandler de tekniske forudsætninger, der gælder for anlægget af en gravet tunnel og indeholder en gennemgang af forudsætninger fra tidligere analyser i relation til projektet, ledninger i jorden, terrænforhold, geologi, grundvand, regnvand og forurening. Formålet med dette kapitel har været at belyse forhold, som tidligere kun er behandlet i begrænset omfang.

**2.4 Beplantning & grønne områder**
Kapitlet analyserer træerne og de grønne flader i nærområdet og der er foretaget en biofaktor beregning for projektområdet. Træer er blevet arts- og aldersbestemt, ligesom der er foretaget en VAT19 analyse for at stadfæste træernes økonomiske værdi. Formålet er at etablere en 'grøn baseline' for projektet, så fremtidige tiltag kan holdes op mod denne.

**2.5 Mobilitet**
Kapitlet undersøger de trafikale forhold for nærområdet og beskriver de forhold, der tidligere har været undersøgt for Den Grønne Boulevards, Etape 1. Formålet er at udpege de udfordringer, der findes i dag i projektområdet og som et eventuelt projekt med at føre biltrafik i tunnel potentielt set, vil kunne ændre.

## 2.1 Relevante politikker & visioner i projektområdet

Relevante politikker og visioner i projektområdet er undersøgt gennem screening. H. C. Andersens Boulevard og nærområdet udgør et centralt knudepunkt i København med stor lokal og international opmærksomhed og er derfor relevant for flere igangværende og planlagte udviklingsprojekter, både lokalt (Vesterbro Passage, Middelalderbyen og Kulturkvarteret) og regionalt (Metro M5 og Østlig Ringvej).

De forskellige ønsker og visioner for stedet tyder samtidig på at stedet på mange måder er uforløst med et potentiale for udvikling.

Nedenstående er hovedpointer i kapitlet:

- Den Grønne Boulevard, etape 1, bør ses i sammenhæng med Kommuneplan 2024 og "Vores København" samt de tilhørende målsætninger for Københavns udvikling. Projektet kan på en række områder imødekomme politiske målsætninger, men understøtter samtidig ikke alle målsætninger fuldt ud. Dette gælder blandt andet på bæredygtighed, hvor projektet vil medføre en væsentlig klimabelastning.
- Igangværende projekter som Vesterbro Passage (byrumsforsøg), Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen (vedtaget) og Østlig Ringvej (miljøkonsekvensvurdering) er relevante at inddrage i vurderingen af projektet.
- Indre Bys Lokaludvalg og Kulturkvarteret (sammenslutning af kulturelle institutioner i Indre By) efterspørger begge forbedringer af nærmiljøet, men med forskellige fokus på henholdsvis hverdagsliv og besøgende.
- Rådhuspladsen, H. C. Andersens Boulevard og Metropolzonen har gennem tiden været genstand for mange visioner og idéforslag. Dette afspejler stedets synlighed i den brede offentlighed og peger samtidig på uudnyttede rumlige potentialer.

## 2.2 Planmæssige forhold

Projektområdet er placeret i den tætte by. Der er foretaget en screening af alle lokalplaner i nærområdet, selvom selve projektområdet ikke er lokalplandækket. Få af lokalplanerne vurderes at kunne påvirke projektet, men særligt hvis der planlægges fx boligbyggeri på overfladen af tunnelen, kan især lokalplanerne for hhv. Industriens hus og Rådhuspladsens Metrostationsplads, være relevante. Københavns Kommune er både bygherre og myndighed for H.C. Andersens Boulevard.

Der er en række forhold, som bør indgå i senere analyser. Det omfatter blandt andet det aftryk, en tunnel og eventuelt byggeri vil have på overfladen, herunder påvirkning af den eksisterende historiske bebyggelse og kontekst (behandlet i 'Egenartsanalysen' og 'Byggeri på overfladen'). Derudover medfører selve udgravningen en række forhold, der kræver yderligere belysning.

Nedenstående er hovedpointer fra kapitlet

- For projektområdet mod Jarmers Plads er der en overskridelse af fortidsmindebeskyttelseslinjerne for Jarmers Tårn og Ørstedsparken, der vil kræve en dispensation.
- Hele projektområdet er kulturarvsareal og med nærhed til en række områder udpeget som byarkitektoniske helheder, samt flere værdifulde kulturmiljøer i nærområdet, anbefales der en forsigtig tilgang til udvikling i området, der respekterer eksisterende kvaliteter.
- De arkæologiske forhold vurderes potentielt set at kunne være af stor betydning for projektets samlede tidsplan og økonomi, pga. indikationer fra tidligere fund i nærområdet og erfaringer fra udgravningen ved Rådhuspladsens metrostation. Københavns Museum anbefaler at der udarbejdes en arkæologisk undersøgelse for at belyse dette.
- MetroCityringen har tinglyst en servitut på dele af projektområdet, hvor en mulig tunnel skal passere over. Servitutten forudsætter at en række væsentlige forhold omkring fx belastning, grundvandshåndtering, vibrationer mm. overholdes. Der må forventes en grundig dialog med Metroselskabet for at afklare disse grænseflader.

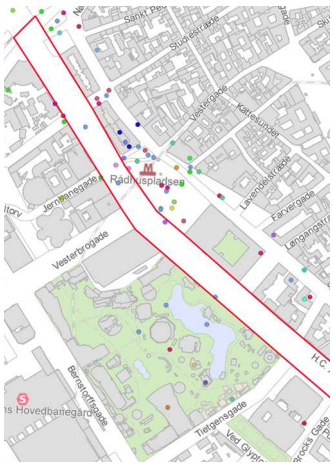


Kommuneplan 2024



Indre by bydelsplan 2023 - 2026


Kulturmiljøer & kulturarvsareal


Fund og fortidsminder (Københavns Museum)

## 2.3 Tekniske forudsætninger

Analysen af de tekniske forudsætninger for tunnelen ændrer ikke væsentligt på konklusionerne fra tidligere rapporter. Tunnelprojektet vurderes teknisk muligt, men med en række udfordrende forhold. Dette omfatter især undergrundens beskaffenhed, de vandførende lag samt krydsningen med Metro Cityringen.

Derudover er der en række forhold omkring ledningsomlægninger, jordhåndtering og regnvand der, taget projektets størrelse i betragtning, må betragtes som forventelige.

Nedenstående er hovedpointer fra kapitlet:

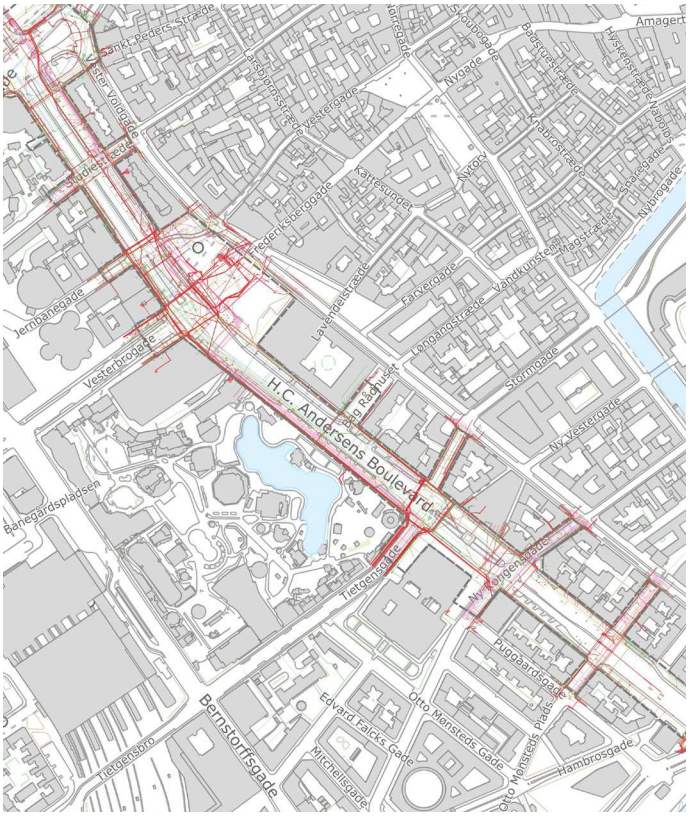
- Under anlægsfasen vil en stor mængde ledningsomlægninger være nødvendige. Dette vurderes dog som forventeligt og i de fleste tilfælde uproblematisk, projektets størrelse taget i betragtning. En særlig opmærksomhed ved omlægning af afløbsledninger er dog nødvendig, da disse er gravitationsledninger.

- Krydset mellem tunnelen og Metro Cityringen udgør væsentlige geometriske og udførelsesmæssige restriktioner, der vil skulle koordineres tæt med Metroselskabet. Boulevardbanen ligger så langt fra rampeanlægget, at der ikke vurderes at være udfordringer ift. denne.

- Terrænet og undergrunden langs strækningen indeholder store niveauforskelle og varierende geologi, der påvirker stabilitet og funderingsmuligheder. Der vil være behov for omfattende grundvandshåndtering, da der forventes meget stor grundvandstilstrømning.

- Regnvand i projektområdet ledes i dag til fælleskloak. Der kan i dag være et generelt behov for opmagasineringskapacitet i nærområdet. De steder hvor der i dag opstuves regnvand i skybrudssituationer vil ændres, da rampeanlæg vil blive placeret disse steder.

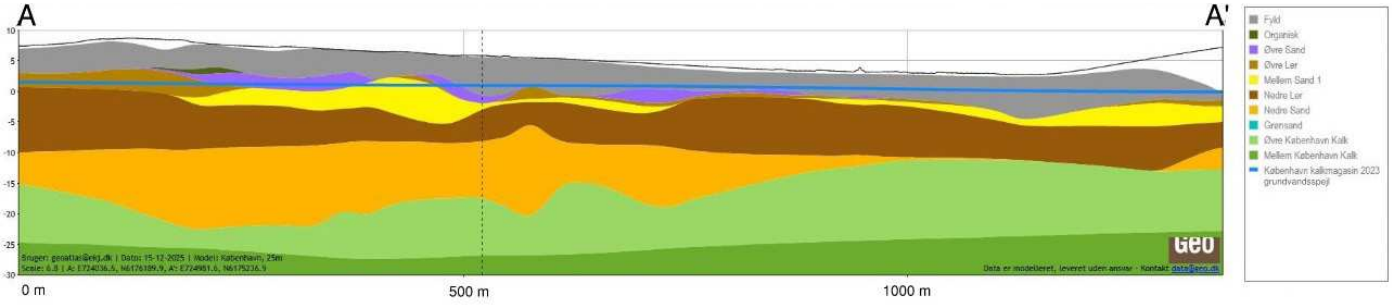
- Jordforurening forventes ikke at udgøre en væsentlig hindring for projektet. En stor del af den opgravede jord kan dog ikke genindbygges og skal bortkøres i et betydeligt antal læs, estimeret til omkring 14.800 fyldte lastbiler svarende til ca. 30 ture pr. hverdag, hvis udgravningen pågår over 4 år.




Eksisterende ledninger i H. C. Andersens Boulevard



Illustration af den vandførende Rådhusdal




Geologisk profil af H. C. Andersens Boulevard

## 2.4 Beplantning & grønne områder

Beplantningen i projektområdet er, bortset fra anlægget ved Rådhuset, den grønne kant langs Tivoli samt enkelte træer, begrænset. Dette afspejles i den beregnede biofaktor. Forholdet er forventeligt, da størstedelen af projektområdet er vejareal.

I nærområdet findes en række grønne områder og beplantninger, som kan være relevante at inddrage i et eventuelt kommende projekt. Det omfatter blandt andet Ørstedsparken, Tivoli, Vester Voldgade, Nørre Voldgade, området ved Jarmers Tårn, banegraven samt den nordlige del af Rådhuspladsen.

Nedenstående er hovedpointer fra kapitlet:

- De grønne områders omfang og kvalitet i projektområdet er begrænset. Der er enkelte særlige træer, det kan være relevant at tage hensyn til.
- Projektområdet har en beregnet biofaktor på 0,06 (ekskl. kronedækket fra Tivoli) / 0,10 (inkl. kronedække fra Tivoli). Uanset om man medtager kronedække fra træer i Tivoli, må dette vurderes at være meget lavt.
- VAT19 analysen kommer frem til en økonomisk værdi for træerne i projektområdet på ca. 2,2 mio. kr. Analysen har en række forbehold, idet den er foretaget på et uhensigtsmæssigt tidspunkt af året.



Kortlægning af træer

## 2.5 Mobilitet

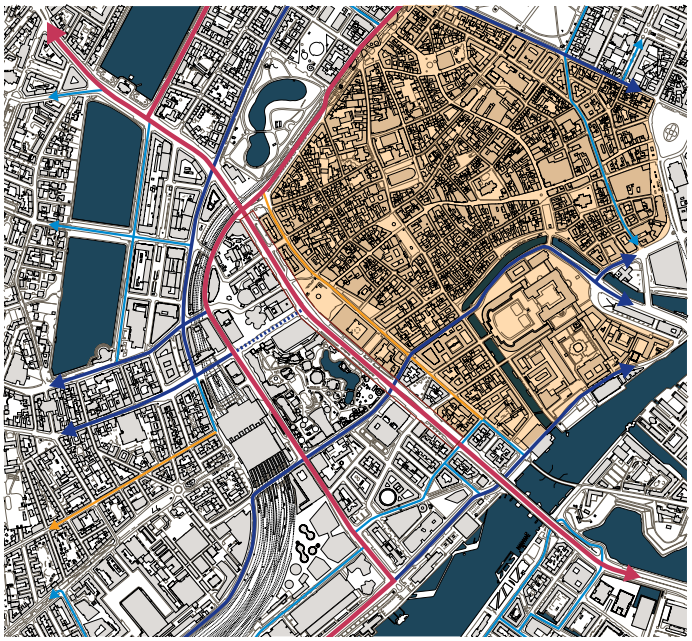
H. C. Andersens Boulevard opleves i dag primært som et stærkt trafikeret rum og brugen af området begrænses af bl.a. støj- og luftforurening, dårlig tilgængelighed samt usikre trafikforhold.

Projektområdet er stationsnært kerneområde og forbinder væsentlige steder i byen, som fx Hovedbanegården, Tivoli, Strøget, Rådhuset, Christiansborg, Politigården, Hovedbrandstationen, Nationalmuseet m.fl.

De foreløbige analyser på trafikken i et eventuelt tunnelprojekt peger på en række trafikale problemer især i krydsene ved Jarmers Plads og Rysensteensgade. Samtidig er påvirkningen på trafikken i anlægsfasen belyst indledningsvist.

Nedenstående er hovedpointer fra kapitlet:

- H. C. Andersens Boulevard er klassificeret som regional vej med biltrafik op mod 56.700 HVDT (hverdagsdøgnstrafik).
- Cyklisternes fremkommelighed er begrænset og der er potentiale for at forbedre trafiksikkerheden, trygheden og fremkommeligheden for de op mod 28.500 HVDT (hverdagsdøgnstrafik) der kører på langs af strækningen.
- Den kollektive bustrafik kan i myldretiden opleve forsinkelser pga. den store mængde biltrafik. Stort set hele projektområdet er stationsnært og med god opkobling til Metro, S-tog og regionaltog.
- I nærhed til projektområdet er der 158 parkeringspladser i gadeniveau samt ca. 250 cykelstativer.



Vejinfrastruktur i nærområdet

- H. C. Andersens Boulevard har høje forekomster af luftforurening, der forventes at øges i takt med en forventet øget trafik på strækningen.
- Det vurderes at adgangen til eksisterende og kommende private P-anlæg kan opretholdes, ligesom at det stadig vil være muligt at betjene eksisterende funktioner vejmæssigt. Der har været dialog med Hovedstadens Beredskab om at sikre tilstrækkelige tilkørselsforhold for Københavns Hovedbrandstation.
- Vejstøj opleves i dag som en væsentlig miljø- og sundhedsmæssig belastning, der vil kunne afhjælpes med tunnellægning af trafikken.
- Tidligere analyser af tunnellægning af biltrafikken viser at der vil være en række større trafikale udfordringer, især omkring afvikling af trafik i kryds ved tunnelenderne, der må undersøges nærmere i en senere trafikanalyse (TMU-sag 26/5-2025).

# 3.0 Egenartsanalysen

**Introduktion**
En egenartsanalyse er et værktøj til at analysere et områdes arkitektoniske og landskabelige kvaliteter og udfordringer. Værktøjet er udviklet af Københavns Kommune og danner grundlag for rapporten. Formålet er at etablere et fælles vidensgrundlag for projektområdet som udgangspunkt for videre bearbejdning og udvikling.

Egenartsanalysen består af flere metodiske afsnit: forundersøgelser, registrering og systematisk analyse af de vigtigste informationer, herunder dominerende træk, bebyggelsesmønstre, rumlige elementer og landskabelige forbindelser.

På den baggrund er der udarbejdet konkrete anbefalinger for udvikling og bevaring, med fokus på hvordan stedets karakter kan understøttes og videreføres.

**3.1 Forundersøgelser**
Forundersøgelserne kortlægger projektområdets udvikling på baggrund af screeninger af tidligere analyser og registreringer samt historisk kort- og billedmateriale og etablerer dermed et fælles vidensgrundlag for analysen.

**3.2 Registrering**
Afsnittet omhandler en registrering af projektområdet med fokus på landskabelige, rumlige, bygningsmæssige og æstetiske forhold, der er relevante for stedets egenart. Registreringen er foretaget efter værktøjets skalaopdeling (stor, mellem og lille skala) og danner grundlag for analysen.

**3.3 Analyse**
Analysen samler forundersøgelser og registreringer og inddrager dermed historiske, rumlige og æstetiske forhold. Den udpeger de træk og mønstre, der karakteriserer stedets egenart, forholder sig til de enkelte skalaelementers rumgivende egenskaber, og danner grundlag for programdelen.

**3.4 Program**
Programmet samler og konkluderer på den viden, der er opnået gennem afsnit 2.1 - 2.3. Programmet formulerer samtidig en række anbefalinger til, hvordan stedets kvaliteter kan bevares og udvikles i den videre proces.

## 3.1 Forundersøgelser

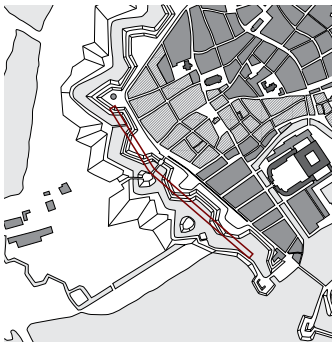
Afsnittet omhandler en analyse af historiske kort fra projektområdet ved H. C. Andersens Boulevard samt en gennemgang af bl.a. 'Byatlas for Indre By/Christianshavn og København'. Derudover er der gennemgået historiske fotos, billeder samt fredningssager.

Nedenstående er hovedpointer fra forundersøgelsen:

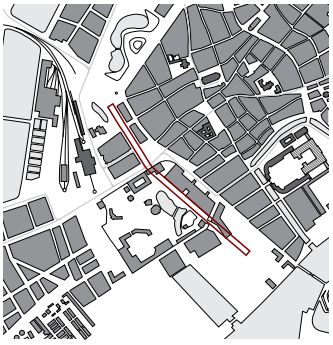
- Fredede bygninger nær projektområdet udgør vigtige bidrag til Københavns kulturarv og kræver særlige hensyn i videre projektering.
- Kortmaterialet viser, hvordan frigivelsen af det gamle voldterræn har skabt et særpræget område mellem de mere tydelige mønstre i Middelalderbyen og Vesterbro.
- Det rumligt karakteristiske 'knæk' på boulevarden er opstået ved en tilfældighed, idet Industriforeningens hus blev placeret forkert op af Boulevarden.
- Det klassiske boulevardrum med parkanlæg i midten og store træer langs gaden eksisterede fra ca. 1890 - 1954, hvorefter den gradvist blev udvisket.



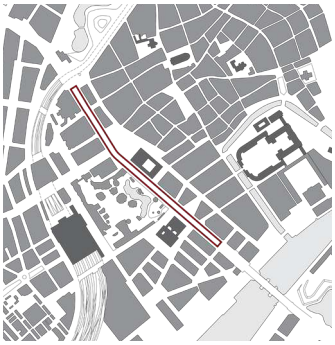
Rekonstruktion af kort over København 1377



Rekonstruktion af kort over København 1795



Rekonstruktion af kort over København 1888



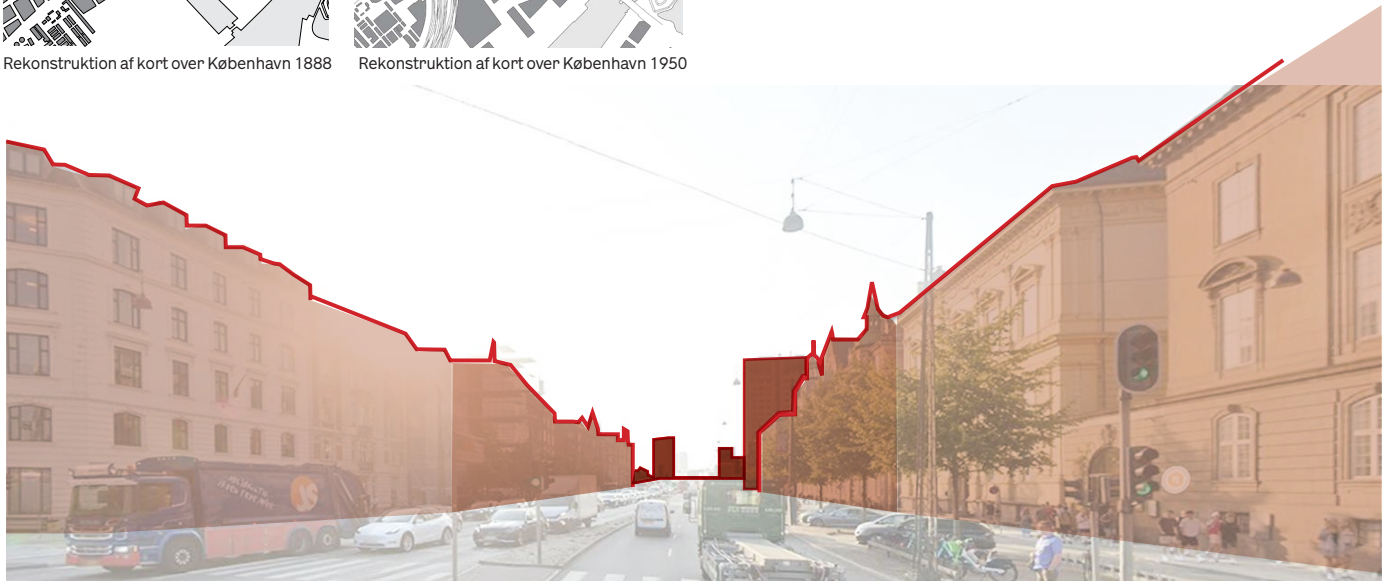
Rekonstruktion af kort over København 1950

## 3.2 Registrering

Afsnittet omhandler en registrering af projektområdet med fokus på landskabelige, rumlige, bygningsmæssige og æstetiske forhold, der har særlig betydning for oplevelsen af stedet. Registreringen er inddelt i tre skalatrin; stor skala, mellem skala og lille skala.

Nedenstående er hovedpointer fra registreringen:

- I retning mod Langebro fremstår Boulevardens ikoniske bygninger og institutioner tydeligt og det grønne rum ved Tivoli giver en åbning mod himlen.
- Med retning mod Jarmers Plads brydes boulevardens retning i knækket ved Rådhuspladsen: rummet afsluttes visuelt ved Tivoli og åbner sig i Rådhuspladsen for at snævre sig ind med Realdania som pejlemærke.
- Tværgående kig og akser skaber stærke visuelle sammenhænge mellem Boulevarden og de omkringliggende kvarterer, der forskyder sig og dermed giver en række særlige rumlige forløb med karakterfulde kig til facader, der træder frem med varieret afstand til boulevarden.
- Strækningen rummer markante, solitære bygningsværker, der bryder byvæggene og skaber variation i den samlede struktur.
- Strækningens facadeopbygninger følger 'base-midte-top' princippet, regelmæssig takt og er udsmykket med gesimser, hvilket skaber et sammenhængende og rytmisk gadeforløb trods stilvariationen.
- Spir og tårne langs boulevarden er vertikale markører, der skaber pejlemærker og rytmisk variation. Koncentrationen af disse omkring Rådhuspladsen fremhæver dens betydning i byen og skaber en særlig rumlig oplevelse.



Eksempel på diagrammatisk metodik ift. rumlig registrering af H. C. Andersens Boulevard set mod Langebro

## 3.3 Analyse

Analysen sammenkæder de vigtigste iagttagelser fra forundersøgelsen og registreringen – historiske, landskabelige, bygningsmæssige, rumlige og æstetiske forhold – og udpeger de træk og mønstre, der beskriver stedets egenart. Analysen følger samme inddeling som registreringsfasen.

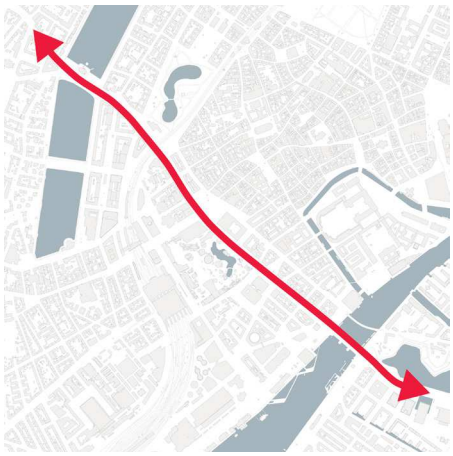
Dette opslag viser hovedpointer fra analysen:

**Konklusioner / stor skala - bytræk**

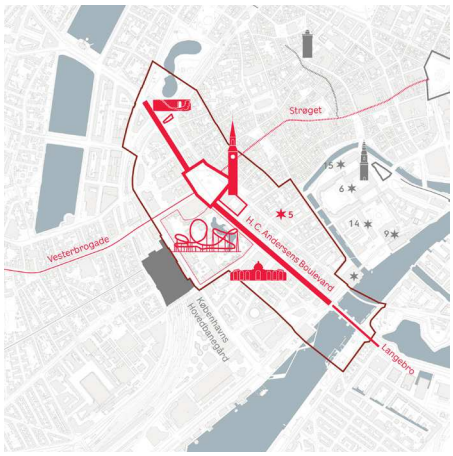
- Fæstningsringen ses som en vigtig delvis sammenhængende grøn struktur omkring den indre by, hvor parkforløb og voldanlæg danner en rekreativ kant, der med fordel kan styrkes.
- Som langsgående bytræk samler boulevarden forskellige funktioner og bymiljøer og understreger sammenhængen mellem byens historiske kerne og dens nyere udviklingsområder.
- Boulevarden har med en justering af de store trafikmængder, et potentiale til at blive et samlende rum, hvor de særlige destinationer træder tydeligere frem og kan være med til at præge strækningen i højere grad.



H. C. Andersens Boulevard er placeret som en væsentlig del af byens koncentriske struktur med grønne og blå rum.



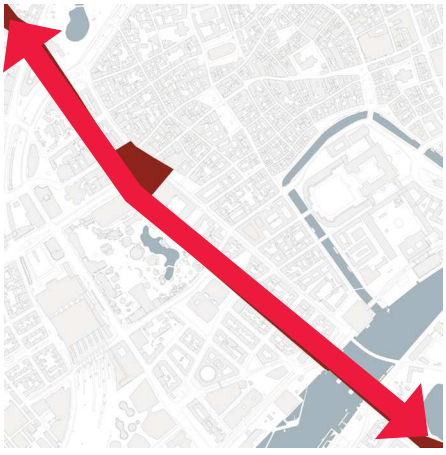
Infrastrukturelt og rumligt er boulevarden både en væsentlig og markant forbindelse, der dog også udgør en barriere på tværs, der skaber en opdeling af bydele.



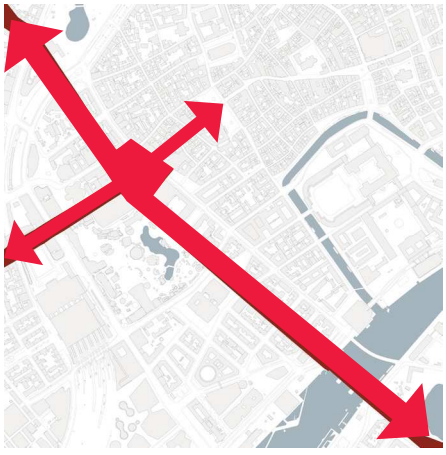

Rådhuspladsen og de mange andre kendte steder i nærområdet har et bredt folkeligt kendskab og en væsentlig identitetsskabende betydning for byen som helhed.

**Konklusioner / mellem skala - byrum & hierarkier**

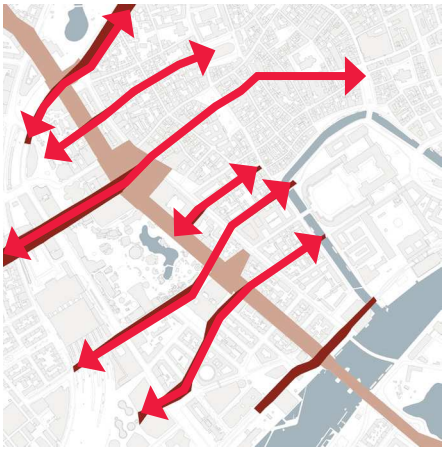
- Boulevarden er et vigtigt langsgående rumligt træk, der strukturerer byen, forbinder centrale bydele, skaber klare sigtelinjer/fysiske forbindelser og er et orienterende element i Københavns bystruktur.
- Boulevardens 'knæk' ved Vesterbrogade skaber et centralt krydsfelt på boulevarden, med stort rumligt potentiale i mødet med Rådhuspladsen.
- Boulevarden har med styrkelse af de tværgående forbindelser, potentiale til yderligere at forbinde de to bylogikker og kvarterer, der omkranser strækningen.



Vigtigt langsgående træk i byen



Et krydsfelt i byen



Forbindelser på tværs

**Konklusioner / mellem skala - mønstre**

- Området omkring H. C. Andersens Boulevard kiler sig ind som bindeled mellem byens kvarterer og den historiske udvikling.

- Det er vigtigt at styrke forbindelser på tværs af H. C. Andersens Boulevard, så barrieren i bystrukturen, opløses. Dette har potentiale til at øge sammenhæng, tilgængelighed og byliv og til at omdanne boulevarden fra skel til bindeled mellem kvarterer.

**Konklusioner / mellem skala - byrum**

Boulevarden er trods et samlet lineært forløb, sammensat af en række sekvenser/lokale egenarter, der har hver sin karakter, rumlighed og forbindelse. I analysen er disse blevet inddelt i en række delområder.

- **Delområdet fra Jarmers Plads til Rådhuspladsen**
  Kendetegnes af et trafikrum, hvor trafikzonernes inddelinger leder bevægelsen mod de åbne byrum i enderne. (A)

- **Delområdet omkring Rådhuspladsen**
  Kendetegnes af det rumlige 'knæk' i den store bymæssige skala og det åbne, delvist udflydende pladsrum, der fungerer som et fysisk krydsnings- og koblingspunkt mellem flere tværgående og parallelle forbindelser (herunder Strøget og Vester Voldgade). (B)

- **Delområdet mellem Rådhuset og Tivoli**
  Kendetegnes ved et lineært vejforløb som har en markant grønnere karakter end på de øvrige strækninger pga. nærheden til Tivoli. (C)

- **Delområdet omkring Glyptoteket/Dantes Plads**
  Kendetegnes af den tværgående rumlige forbindelse mellem Glyptoteket og Dantes Plads, understøttet af midtearealet med de 8 kejserlind. Dantes Plads er p.t. en byggeplads, grundet opførsel af underjordisk P-anlæg. (D)

- **Delområdet fra Ny Kongensgade til Langebro**
  Kendetegnes af det hældende terræn og det lineære forløb, der åbner sig mod havnerummet ved Langebro. (E)

**Konklusioner / mellem skala - typologier**

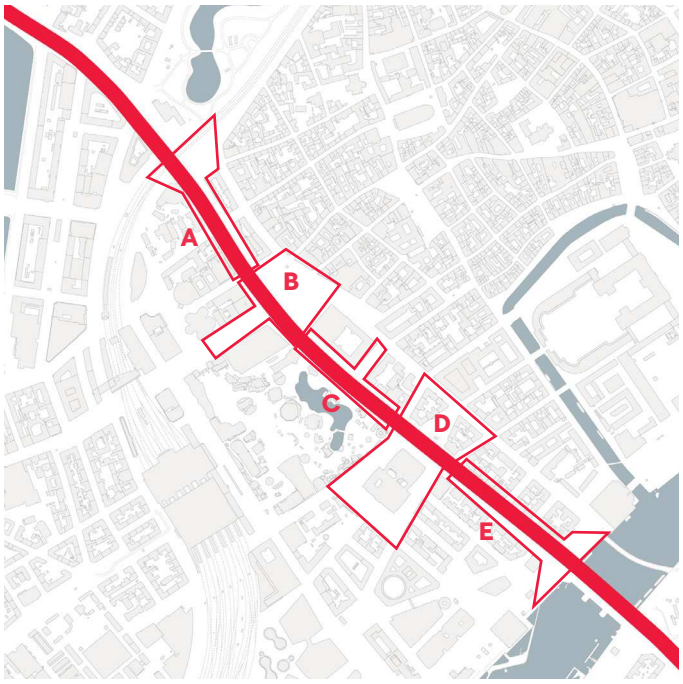
- Nærområdet præges af tre hovedtypologier - middelalderbyens tætte irregulære karréer, rationelle smalle karréer samt solitære bygningskroppe med hver deres egne logikker.

**Konklusioner / lille skala - facadetræk**

- Facaderne langs H. C. Andersens Boulevard er flere steder karakteriseret ved gennemgående gesimsbånd og en opdeling i fod, krop og hoved, ofte i historicistisk stil. Kompositionerne veksler mellem symmetriske og asymmetriske udtryk.

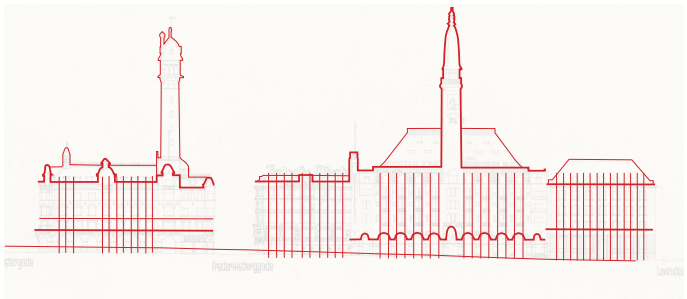
- Visse steder brydes de dominerende facademotiver, særligt ved Rådhuspladsen og i overgangen mod Vesterbro, hvor nye udtryk opstår.

- Belægninger i projektområdet består i høj grad af asfalt og længere strækninger med 'København-er-fortov'. Derudover markeres tilstødende pladser med forskellige andre belægningstyper.



Langsgående træk opdeles i sekvenser / lokale egenarter


Mellem skala / kortlægning af typologier og byrum


Lille skala / Analyse af facader

## 3.4 Program

Programmet tager afsæt i analysens hovedpointer om stedets egenart og indeholder anbefalinger til udvikling og bevaring af stedets rumlige og arkitektoniske kvaliteter. Det kan anvendes til at fastlægge en retning for et eventuelt projekt og fungerer som retningsgivende for Den Grønne Boulevard, uanset scenarie

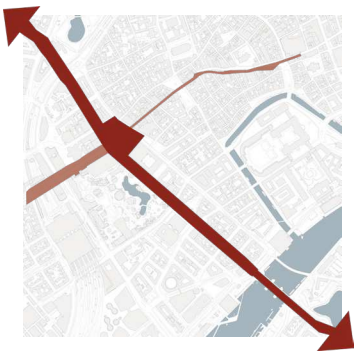
Nedenstående er hovedpointer fra programmet:

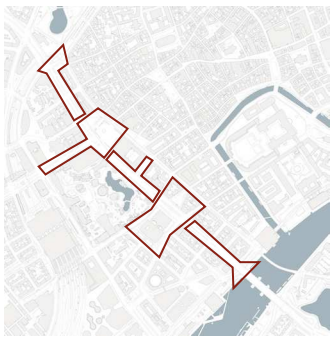
- Boulevarden er et markant langsgående træk, der forbinder byen og markerer overgangen mellem middelalderbyen og brokvartererne. Mødet ved Vesterbro-passage og Rådhuspladsen udgør byens historiske indgang.
- Det langsgående træk kan styrkes ved at skabe sammenhæng, aktivere kantzoner, tilbyde ophold og arbejde med materialer, beplantning og belysning.
- De forskellige delområder kan med fordel styrkes individuelt, så de fremstår med en klarere identitet og egenart.
- Delområderne kan styrkes ved at arbejde med flere sammenhængende serier af rum, der hver bearbejdes forskelligt uden at det langsgående tabes.
- De eksisterende byrum har ophold, sol, udsyn og social værdi, men indfrier ikke deres fulde potentiale på grund af den trafikerede boulevard.
- Byrum kan styrkes gennem rumlig bearbejdning med beplantning, belægning eller bebyggelse samt ved at gøre biltrafikken underordnet, og ved varieret programmering af funktioner.
- Reduktion af boulevardens biltrafik vil give mulighed for at skabe tværgående forbindelser og styrke tryghed, byliv samt fodgænger- og cykeltilgængelighed.
- Tværgående forbindelser kan styrkes ved bedre koblinger mellem eksisterende funktioner, hvilket kan øge tryghed og skabe bedre visuelle og fysiske sammenhænge.

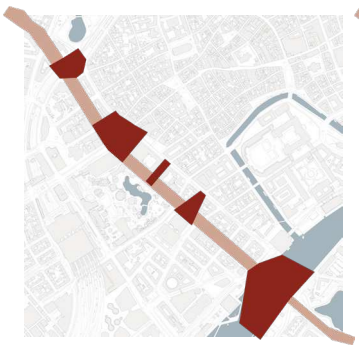
**Overordnede anbefalinger**
Analysen peger på baggrund af de førnævnte pointer på en række hovedopmærksomheder, som vi anbefaler at fastholde i det videre arbejde:

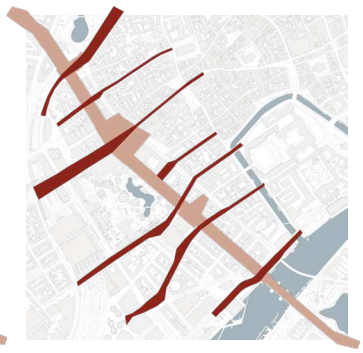
- Styrk H. C. Andersens Boulevard som særligt langsgående fysisk træk og rum i byen
- Styrk det stedspecifikke - de lokale egenarter
- Styrk de allerede eksisterende byrum
- Styrk forbindelserne på tværs

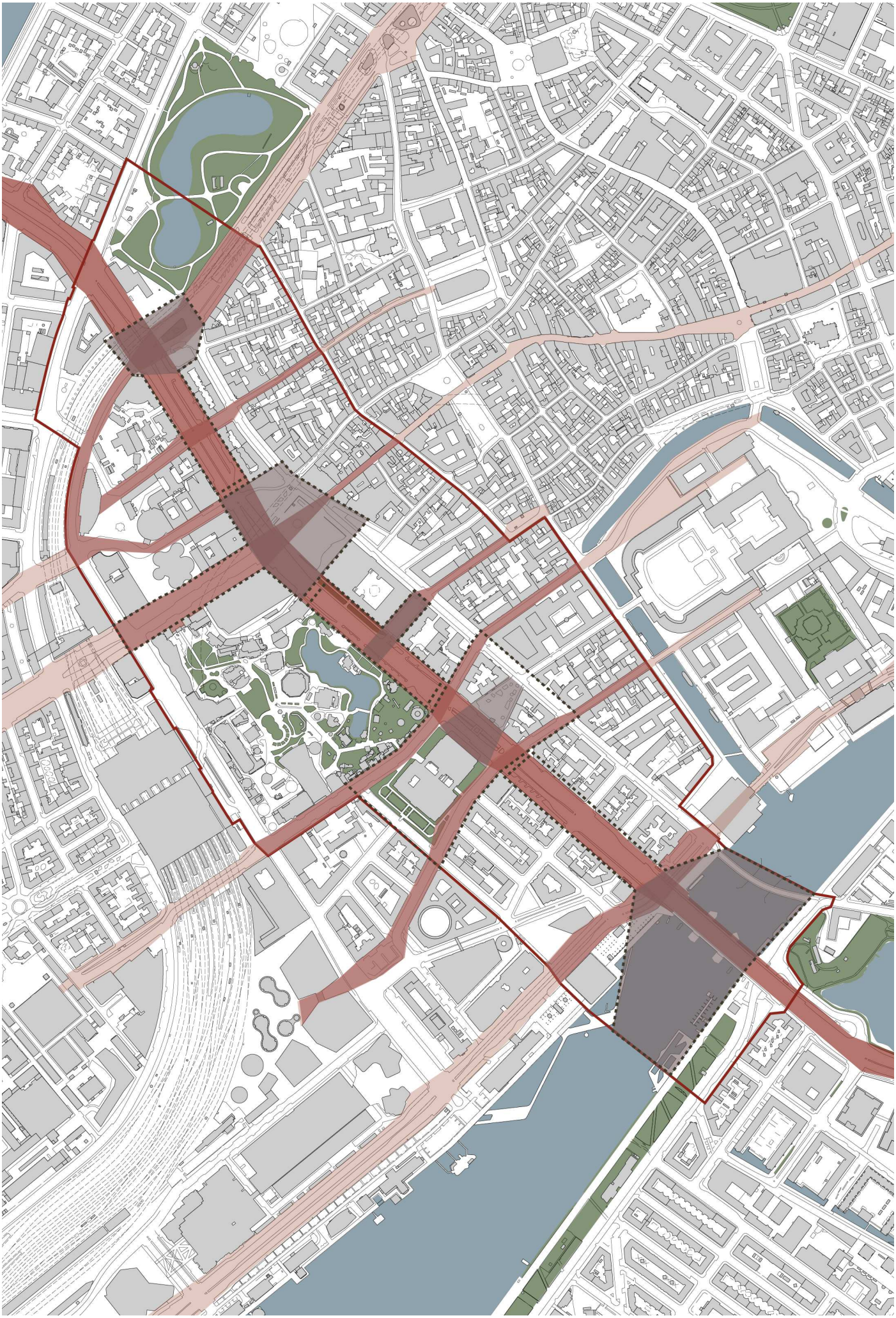
Det skal bemærkes at anbefalingerne om at styrke både det langsgående træk og forbindelser på tværs, ikke er modstridende - i begge tilfælde gælder det om at stramme de karaktergivende rammer op. Anbefalingerne udelukker altså ikke hinanden.


Styrke det langsgående træk


Styrke stedspecifikke sekvenser/
Lokal egenart


Styrke særlige byrum


Styrke tværgående forbindelser



Kort med rumlige konklusioner og opmærksomheder fra egenartsanalysens program

# 4.0 Byggeri på overfladen

**Introduktion**
'Byggeri på overfladen' tager afsæt i tidligere undersøgelser af tunnelløsninger, rampeanlæg og byggeri på overfladen, som før har været behandlet på et indledende niveau med fokus på tunnellens konstruktion og påvirkninger.
I denne rapport er en række analyser genbesøgt for at vurdere, om forudsætningerne ændres, hvis der forudsættes byggeri oven på tunnelen.

Derudover sammenholder rapporten screeninger og afdækninger af områdets forudsætninger og bindinger med de øvrige rapporter, der er udarbejdet i afrapporteringens kortlægningsfase.

I denne rapport er samlet de vigtigste forudsætninger fra 'Eksisterende planforhold og tekniske forudsætninger' med relevans for byggeri på overfladen.

'Egenartsanalysen' identificerer gennem registrering og analyse stedets egenart, som skal give anbefalinger til de videre arkitektoniske undersøgelser og scenariearbejdet. Analysen beskriver stedets karakter og peger på et udviklingspotentiale samt en række opmærksomhedspunkter, der bør indgå i det videre arbejde for at understøtte områdets kvaliteter. Egenartsanalysen udgør dermed et væsentligt grundlag for udvikling af scenarier med byggeri.

De tekniske, planmæssige og anvendelsesmæssige forudsætninger fastlægger en række minimumskrav, der skal være opfyldt for at byggeri kan realiseres.

Denne rapport sammenfatter ovenstående med et formål om at kunne pege på en række byggede udviklingsmuligheder og vurdere disse ud fra en række kvalitative arkitektoniske betragtninger.

Derudover er der foretaget et estimat på medfinansieringsbidrag ved salg af byggeretter.

**Sammenfatning af konklusioner**
Overordnet kommer rapporten frem til følgende konklusioner:

- Tunnelteknisk er det muligt at anlægge byggeri på overfladen af tunnel og rampeanlæg, hvis der tages højde for dette i projekteringen af tunnelen. Dette introducerer dog en række kompleksiteter, særligt for byggeri på ramperne.
- Planmæssigt skal der tages hensyn til bl.a. friarealer, adgangsforhold, lysforhold og parkering.
- Erhverv vurderes markedsmæssigt mest attraktivt og enklest at opføre, men der vil også være markedsmæssig interesse for boliger.
- Det vurderes at byggeri kun i mindre grad kan bidrage til finansiering af projektet, særligt hvis der tages hensyn til stedets egenart.

**4.1 Forudsætninger**
Afsnittet omhandler forudsætningerne fra tidligere afrapporteringer ift. byggeri i projektområdet, samt en introduktion til rapportens metodik.

**4.2 Rammer for byggeri på tunnel**
Afsnittet omhandler de snitflader der vil opstå mellem tunnel og bygninger på overfladen og hvordan sidstnævnte kan komme til at have betydning for beslutninger ift. disponeringen af tunnelen.

**4.3 Rammer for planlægning af byggeri**
Afsnittet omhandler de planlægningsmæssige bindinger der ligger på byggeri i projektområdet - altså forhold som ville gøre sig gældende uanset om der er tale om byggeri ovenpå en tunnel. Det omhandler primært de bindinger der findes i Kommuneplan 2024 samt en række andre forhold for disponering af overfladen som et byggefelt.

**4.4 Rammer for anvendelse**
Afsnittet omhandler mulighederne og begrænsningerne for anvendelse ift. områdets karakter samt en vurdering af det markedsmæssige potentiale for forskellige anvendelser.

**4.5 Vurdering af delområder**
Afsnittet gennemgår strækningens delområder ift. potentialer for byggeri med henholdsvis lav tæthed (2 etager) og høj tæthed (5 - 6 etager). For delområderne vises byggemulighederne som omskrivninger af det mulige volumen.

**4.6 Konklusioner & anbefalinger**
Afsnittet konkluderer på rapportens undersøgelser og giver en række anbefalinger til hvordan byggeri i projektområdet kan udfoldes ud fra en arkitektonisk vurdering på baggrund af den 'Byarkitektoniske egenartsanalyse' foretaget i den tilhørende rapport.

## 4.1 Forudsætninger

**Tidligere afrapporteringer**
I 'Foranalyse af Den Grønne Boulevard' (COWI 2023) udpeges en række potentielle disponible arealer med estimerede byggeretsværdier. Rapporten 'Byggeri på overfladen' bygger videre på de i foranalysen forudsatte forhold, men der er enkelte forskelle, hvor der foretages en yderligere kvalificering.

Tidligere foranalyser har vurderet, at byggeri i 1-2 etager med en kombination af detailhandel og kontorerhverv, og uden forstærkning af tunnelen, kan give et provenu på ca. 110 mio. kr. ved salg af byggeretter.

Det vurderes også at der ved byggeri i 5-6 etager i en kombination af detailhandel, kontorerhverv og boliger, der kræver ekstra forstærkning af tunnelen, kan indbringes ca. 140 mio. kr. ved salg af byggeretter.

**Metodik i rapporten**
Rapporten undersøger konsekvenserne af en række forudsætninger og belyser, hvordan forskellige former for byggeri i projektområdet påvirker disse. Formålet er at skabe et samlet beslutningsgrundlag for det videre scenariearbejde.

Fra et rent teknisk perspektiv er det muligt at projektere og opføre selv komplekse byggerier i sammenhæng med tunnelanlæg. Rapporten peger dog på de løsninger, der vurderes mest rationelle, robuste og realiserbare, og som derfor forventes at være de mest attraktive set fra en udviklers perspektiv.

De markedsmæssige forhold beskrives tilsvarende med fokus på den værdi og anvendelse, som potentielle udviklere forventes at tillægge projektet.

De arkitektoniske vurderinger tager afsæt i egenartsanalysens anbefalinger. Hvordan disse omsættes i praksis, vil afhænge af den konkrete lokalplanlægning, byggesagsbehandling og den offentlige debat. Rapporten afspejler rådgivers faglige vurdering af de arkitektoniske muligheder.

## 4.2 Rammer for byggeri på tunnel

Der findes flere muligheder for i mindre grad at tilpasse tunnelprojektet til byggeri på overfladen, eksempelvis ved mindre forskydninger af tunnelens placering (under 1,5m), alternative konstruktionsmetoder eller forstærkning af tunnelkonstruktionen, så bygninger kan funderes direkte på tunnelen.

Flere af disse løsninger medfører øget kompleksitet, men kan være relevante, hvis de bidrager til væsentlige arkitektoniske eller funktionelle gevinster.

Andre løsninger vurderes derimod at være så teknisk og økonomisk udfordrende, at fordelene ikke opvejer ulemperne. Det gælder blandt andet større forskydninger af tunnelen (over 1,5m), udførelse af tunnelen som to separate rør eller fundering af bygninger ved at spænde konstruktioner hen over tunnelen. Disse forhold giver ikke frihedsgrader for byggeri, der opvejer de tekniske ulemper.

Byggeri i nærheden af metrostationen ved Rådhuspladsen vurderes som særligt udfordrende på grund af de tekniske bindinger. Byggeri direkte oven på stationen vurderes ikke realistisk.

Tunnelanlægget vil desuden medføre en række synlige anlæg på terræn, herunder to rampeanlæg (ca. 25m bredde og 97 - 106m længde) og to teknikbygninger (hver á ca. 400m$^2$), som i bymæssig sammenhæng vil blive oplevet som bygningsværker. Disse bør derfor behandles med samme arkitektoniske omhu som øvrig bebyggelse.

Teknikrum placeres mest hensigtsmæssigt i tilknytning til tunnelåbningerne og i terrænniveau med adgang fra det fri af hensyn til føringsveje for ledninger til tunnelens drift, samt muligheden for at vedligeholde tunnelens teknik uden at lukke for vejbaner. Af sikkerhedshensyn kræves der typisk også adgang fra det fri til fx sprinklercentral.

## 4.3 Rammer for planlægning af byggeri

Projektområdet er kun i begrænset omfang underlagt planmæssige bindinger, som direkte begrænser mulighederne for ny bebyggelse. Københavns Kommune er både grundejer og planmyndighed og det vurderes at være muligt at tilvejebringe det nødvendige plangrundlag. Områdets fysiske forhold samt nærheden til eksisterende bebyggelse stiller dog en række væsentlige krav til disponeringen af ny bebyggelse.

Eksisterende bygninger i og omkring projektområdet er afhængige af teknisk infrastruktur, herunder forsyningsledninger, brandveje, adgangsforhold og varelevering. Fremtidig bebyggelse skal derfor disponeres, så disse funktioner kan opretholdes.

Hvis Kommuneplan 2024 anvendes som planlægningsmæssigt udgangspunkt, skal der etableres de nødvendige friarealer samt parkeringspladser til både biler og cykler i overensstemmelse med rammerne for kategorien "tæt by".

Særligt bilparkering udgør en udfordring. Det kan være relevant at undersøge muligheden for at reducere parkeringsnormen eller at anvende eksisterende parkeringskapacitet uden for projektområdet. Afhængigt af områdets samlede parkeringsstrategi kan dette dog være uhensigtsmæssigt, særligt ved høj bebyggelsestæthed. I sådanne tilfælde kan mindre, strategisk placerede og kompakte parkeringshuse være en relevant løsning. Etablering af parkeringskældre vurderes som udgangspunkt ikke mulig på grund af tunnelens placering.

Opfyldelse af krav til friarealer indebærer tilsvarende udfordringer ved tæt bebyggelse. Det må derfor forventes, at en del af friarealerne skal etableres som taghaver eller tagterrasser.

Den eksisterende bebyggelse påvirker lysforholdene i projektområdet væsentligt. For at sikre mulighed for en arkitektonisk løsning, der både er realiserbar og understøtter anbefalingerne i egenartsanalysen, vurderes det uhensigtsmæssigt at fastlægge detaljerede krav til eksempelvis højdegrænseplaner, før der foreligger en samlet strategi for områdets udvikling. Tilsvarende vil ny bebyggelse påvirke lys- og skyggeforholdene for de omkringliggende ejendomme, hvilket skal indgå som et centralt hensyn i den videre planlægning.

Støj udgør en særlig udfordring for nyt byggeri ved tunnelåbningerne, hvor trafikken igen føres op til terræn. Her vil trafikbelastningen medføre betydelige støjpåvirkninger af facader. Selvom den generelle støjmængde forventes reduceret i området vil ny bebyggelse blive mødt med fordyrende krav om støjreducerende tiltag i facaden, hvis der planlægges for støjfølsom anvendelse, som fx boliger, da de skal efterleve gældende krav fra Miljøstyrelsen.

## 4.4 Rammer for anvendelse

Projektområdet er særligt omkring Strøget og Vesterbro Passage præget af store besøgsstrømme, intensiv fodgænger- og cykeltrafik samt en høj grad af offentlig aktivitet. Området opleves i dag primært som et transit- og destinationsrum frem for et hverdagsmiljø. På den baggrund vurderes boliger generelt som en mindre oplagt anvendelse, særligt i stueetager.

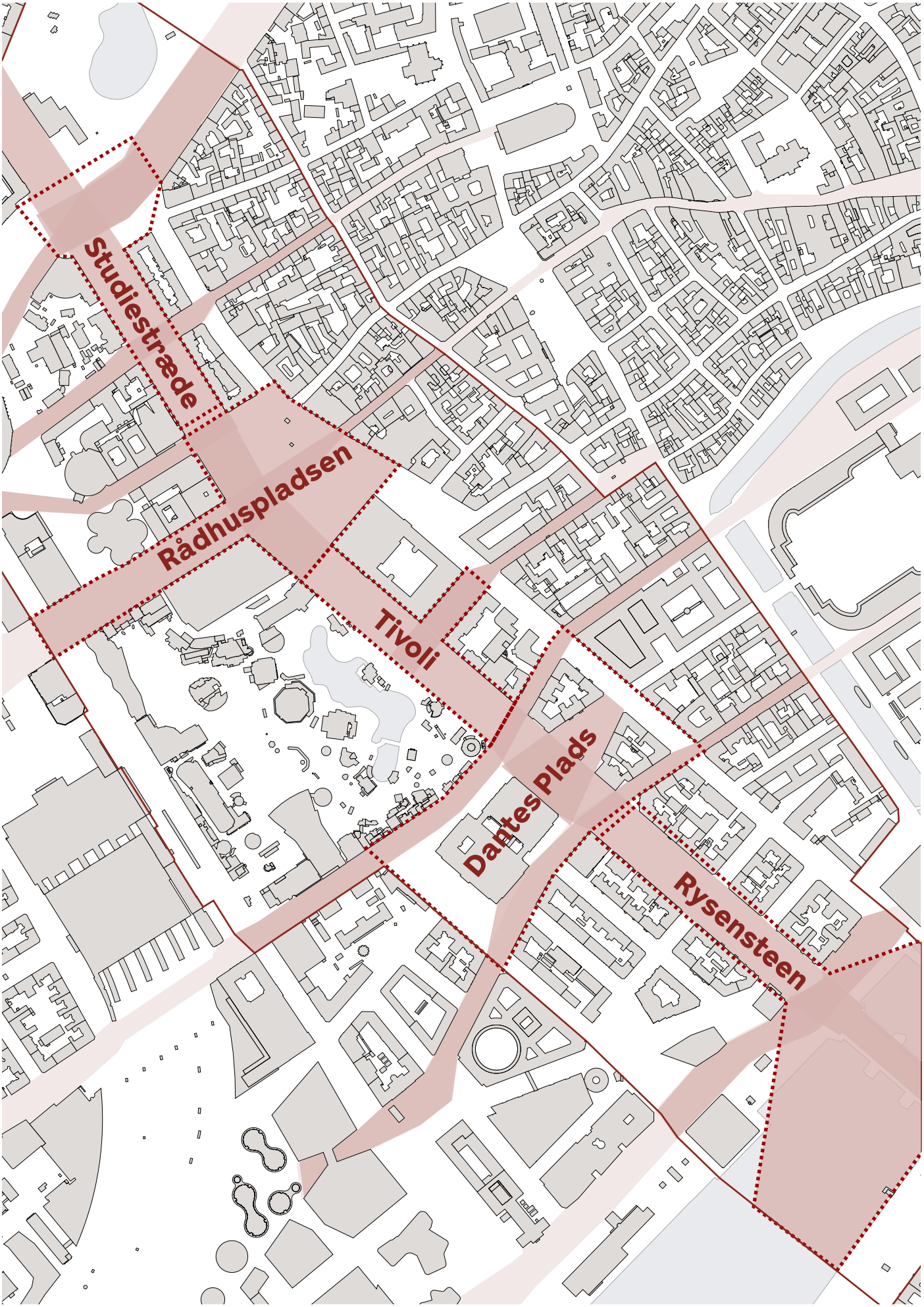
Markedsvurderinger foretaget af Cushman & Wakefield / RED peger på, at den største efterspørgsel forventes inden for kontorerhverv. Samtidig vurderes boliger fortsat at være attraktive, eventuelt i kombination med krav om almene boliger. Områdets centrale placering i København udgør en væsentlig kvalitet, mens de enkelte byggefelters placering i Metropolzonen mellem Middelalderbyen og Vesterbro generelt vurderes at have en lavere markedsattraktivitet end de omkringliggende kvarterer.

Ved høj bebyggelsestæthed må det forventes, at en betydelig del af parkeringsbehovet skal håndteres inden for projektområdet. Erfaringer viser, at der kan være et økonomisk grundlag for etablering af parkeringsanlæg som følge af den høje betalingsvillighed for parkering i området. Hvis parkeringsanlæg optager potentielle byggeretter, vil disse arealer dog ofte have større værdi som bolig- eller erhvervskvadratmeter. Samtidig kan selv mindre parkeringshuse være vanskelige at integrere hensigtsmæssigt i byrummet.

For byggeri med høj tæthed, der placeres ovenpå rampeanlæg, vil især tilvejebringelse af fornuftige adgangssystemer være udfordret. Især for boliger må niveaufri adgang fx løses ved, at der afsættes elevatorer og opgange ved siden af rampeanlægget, hvilket er udfordret ift. at have nok plads til fodgængere, cyklister og biltrafik. Alternativt kan adgang ske fra den lave ende af rampeanlægget (ved henholdsvis Studiestræde og Ny Kongensgade), men det er usikkert, om der i denne løsning kan opnås niveaufri adgang iht. BR18. I begge tilfælde fordyrer det byggeriet og introducerer udfordringer ift. at opnå byggetilladelse. For især boligbyggeri kan det resultere i en suboptimal løsning, med få store (og dermed dyre) boliger.

Bebyggelse i op til to etager vurderes at bidrage begrænset til finansieringen af projektet, men kan til gengæld tilføre betydelige bymæssige kvaliteter. Sådanne arealer vurderes særligt attraktive til caféer, kulturfunktioner, butikker, gallerier og andre publikumsorienterede anvendelser. Boliger vurderes derimod som uhensigtsmæssige i denne skala og på denne placering.

Scenarier med høj bebyggelsestæthed vil binde områdets udvikling over en længere tidshorisont og dermed reducere kommunens fremtidige handlemuligheder.




1:4000 **Inddeling i delområder iht. 'Egenartsanalysen'**
Tegningen på modstående side viser en inddeling af projektområdet i en række delområder, der følger inddelingen fra 'Egenartsanalysens' beskrivelser af steder med særlig karakter.

## 4.5 Vurdering af delområder

Vurderingerne nedenfor skal læses som anbefalinger under forudsætning af, at der politisk vælges en strategi med bebyggelse, selvom rapportens overordnede anbefaling er at begrænse ny bebyggelse mest muligt.

**Studiestræde**
Hvis der etableres bebyggelse på denne strækning, anbefales det at tage afsæt i den eksisterende skala og opføre byggeri i 5–6 etager. Dette vurderes bedst at understøtte egenartsanalysens anbefalinger om at styrke de særlige byrum omkring Jarmers Plads og Rådhuspladsen. Lav bebyggelse oven på rampeanlægget anbefales ikke, da den tekniske kompleksitet ikke vurderes at stå mål med de bymæssige eller økonomiske gevinster.

**Rådhuspladsen**
Inden for projektets nuværende rammer anbefales alene byggeri i mindre skala. Høj bebyggelse vurderes ikke at kunne indpasses hensigtsmæssigt uden en mere omfattende bearbejdning af hele byrumssituationen omkring Rådhuspladsen. Der kan på længere sigt være et potentiale for at undersøge en mere omfattende fortætning af området, men dette ligger uden for nærværende opdrag.

**Tivoli**
Høj bebyggelse anbefales ikke i dette delområde. Tivolis lave skala og de væsentlige visuelle sammenhænge mellem Tivoli, Rådhuset og området omkring Tietgensgade vurderes at være væsentlige kvaliteter, som bør bevares. Der kan derimod arbejdes med mindre pavillonlignende bygninger med publikumsorienterede funktioner. Der kan desuden undersøges muligheder for en styrket rumlig afgrænsning mod Tietgensgade.

**Dantes Plads**
Det anbefales ikke at etablere bebyggelse i dette delområde. Nærheden til Glyptoteket, de væsentlige sigtelinjer mod Christiansborg samt områdets aksiale opbygning udgør stærke rumlige og kulturhistoriske bindinger. Det anbefales at afsøge alternative placeringsmuligheder for teknikrum end på dette sted, men hvis dette ikke er muligt, anbefales det, at byggefeltets afgrænsning respekteres, og at anlæggets arkitektoniske udformning bearbejdes og indpasses særligt omhyggeligt.

**Rysensteen**
Hvis delområdet bebygges, anbefales det at arbejde med bebyggelse i 5–6 etager placeret over rampeanlægget. Bebyggelsen bør tage afsæt i den omkringliggende skala og bidrage til at definere byrummene mod Ny Kongensgade og Rysensteensgade. Lav bebyggelse anbefales ikke, da de tekniske udfordringer ved byggeri oven på rampeanlægget ikke vurderes at blive opvejet af de mulige gevinster.

**Indtægtsmuligheder ved salg af byggeretter**
På baggrund af rapportens analyser af byggemulighederne har Cushman & Wakefield / RED udarbejdet indikative beregninger af de potentielle indtægter ved salg af byggeretter, hvis samtlige byggemuligheder udnyttes. Det må derfor forventes at indtægterne i praksis vil være betydeligt lavere, hvis anbefalingerne i denne rapport følges.

Der er beregnet to scenarier med høj bebyggelsesprocent (H1 og H2), hvor stueetagerne forudsættes anvendt til publikumsorienterede funktioner. De øvrige etager anvendes enten til boliger (H1) eller serviceerhverv (H2).

Derudover er der beregnet et scenarie med lav bebyggelsesprocent (L1), hvor området udnyttes mere ekstensivt med pavilloner til caféer, kulturelle aktiviteter og øvrige udadvendte funktioner.

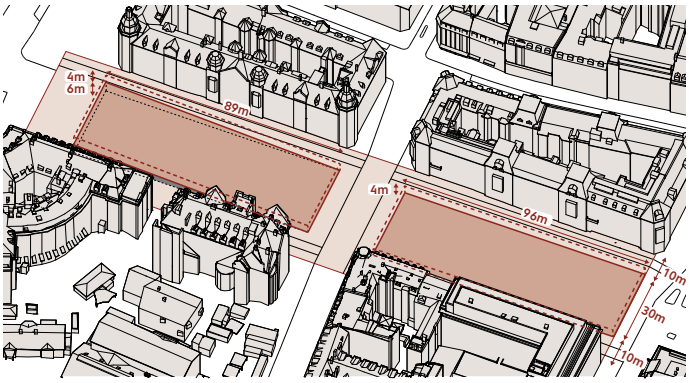
På baggrund af beregningerne vurderes markedsværdien for byggeretter at være høj generelt set, men dog ikke i den øverste skala, hvis der sammenlignes med København.

| Beregning: | Beregning: | Beregning: |
|---|---|---|
| **L1 (café/kultur)** | **H1 (boliger)** | **H2 (erhverv)** |
| Tæthed: | Tæthed: | Tæthed: |
| **25%** | **185%** | **185%** |
| Samlede byggeretter: | Samlede byggeretter: | Samlede byggeretter: |
| **5.000 m²** | **37.000 m²** | **37.000 m²** |
| Estimeret markedsværdi: | Estimeret markedsværdi: | Estimeret markedsværdi: |
| **65 mio. kr.*** | **325 mio. kr.*** | **375 mio. kr.*** |

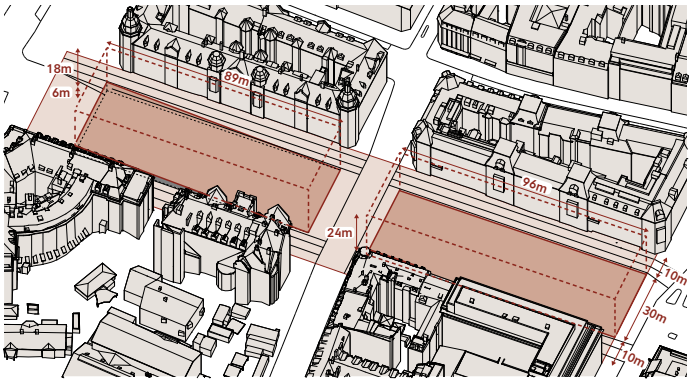
* Værdier er behæftet med betydelig usikkerhed og er udtryk for den maksimalt mulige udnyttelsesgrad med byggeri alle byggefelter, se rapporten 'Byggeri på overfladen' for uddybning. Hvis anbefalingerne i 'Egenartsanalysen' og 'Byggeri på overfladen' rapporten følges, vil beløbet være væsentligt mindre.

**Mulighedsstudier**
Tegningerne på modstående side viser en omskrivning af byggemulighederne for de enkelte delområder. Omskrivningen tager udgangspunkt i en tilvejebringelse af det mindst mulige udlæg til infrastruktur på 10m i hver side samt et højdeprofil på 7 - 24m alt efter kontekst. Der er ikke taget højde for lysforhold i mulighedsstudierne. Dog er der taget højde for de vigtigste sigtelinjer og facadeflugter for Dantes Plads.

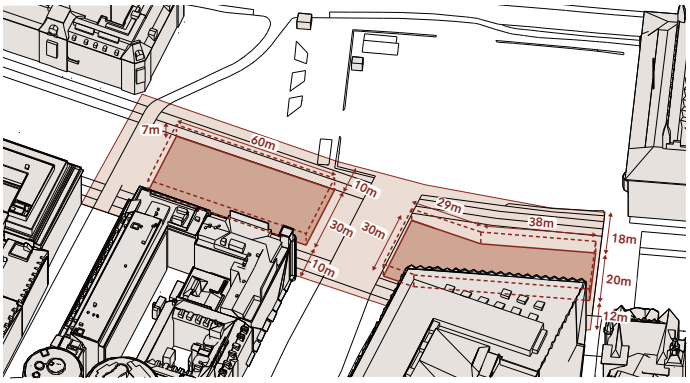
Afgrænsningen i tegningerne er ikke udtryk for bygningsvolumener, men for de maksimale ydre grænser, et muligt byggeri kan antage.



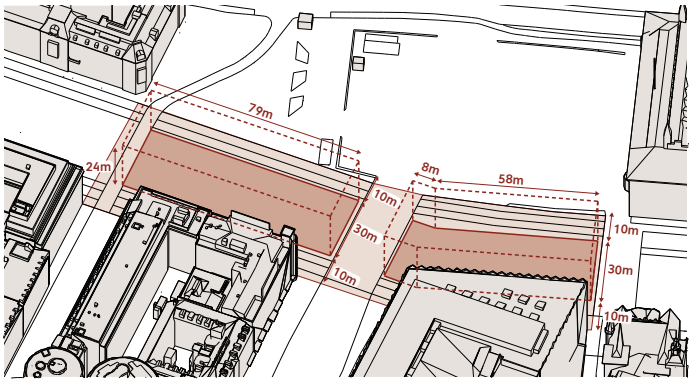

Studiestræde - lavt byggeri



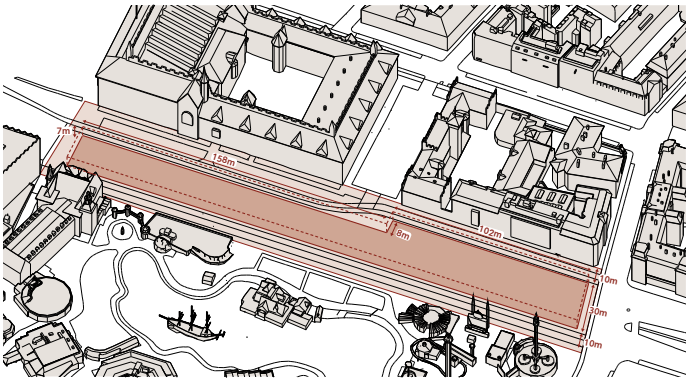

Studiestræde - højt byggeri



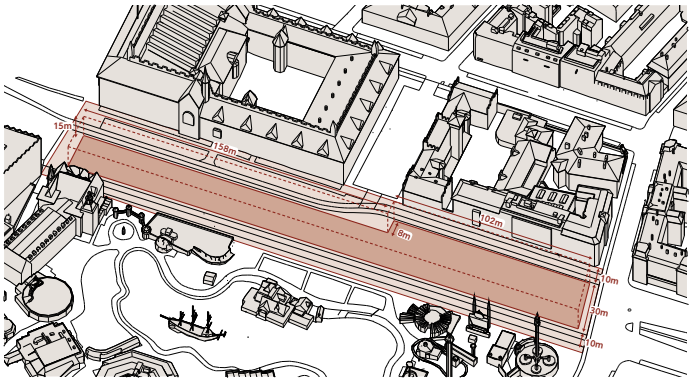

Rådhuspladsen - lavt byggeri



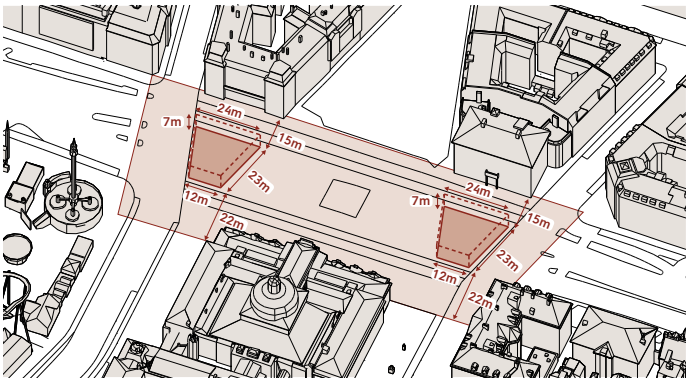

Rådhuspladsen - højt byggeri



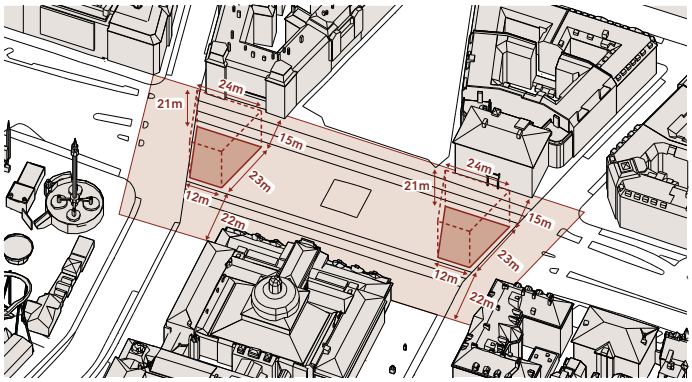

Tivoli - lavt byggeri



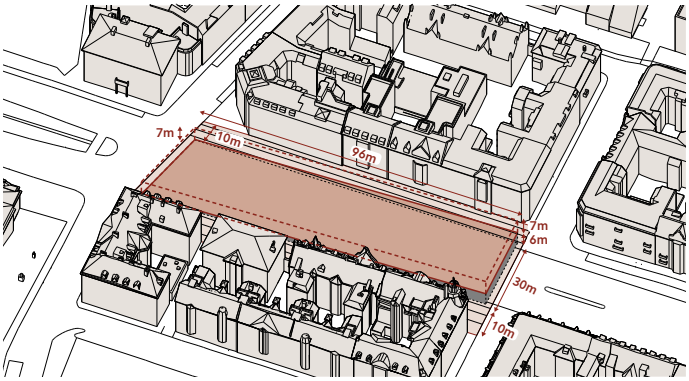

Tivoli - højt byggeri



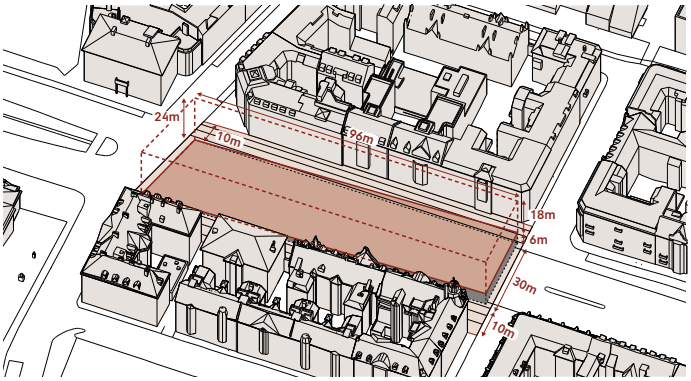

Glyptoteket - lavt byggeri




Glyptoteket - højt byggeri




Rysensteen - lavt byggeri




Rysensteen - højt byggeri

## 4.6 Konklusioner & anbefalinger

Bebyggelse i projektområdet og etablering af en tunnel er gensidigt afhængige forhold. Generelt medfører byggeri en række tekniske udfordringer for tunnelprojektet. Disse kan dog reduceres væsentligt, hvis tunnel og bebyggelse planlægges integreret fra projektets begyndelse, hvilket dog introducerer en række kompleksiteter i planlægningsfasen.

Hvis der bygges ovenpå rampeanlæg, vurderes det bygningsteknisk at introducere en række komplicerende forhold, fx brandteknisk og forsyningsmæssigt. En større udfordring ligger samtidig i adgangssystemet til eventuelt byggeri ovenpå et rampeanlæg, hvorved byggeriet fordyres og det bliver svært at tilvejebringe en optimal udnyttelse - særligt for boligbyggeri. At bygge ovenpå rampeanlæggene rummer dog en række potentialer, idet der er mulighed for at samtænke ramper og bygninger i en samlet arkitektonisk helhed, der samtidig skærmer for støj.

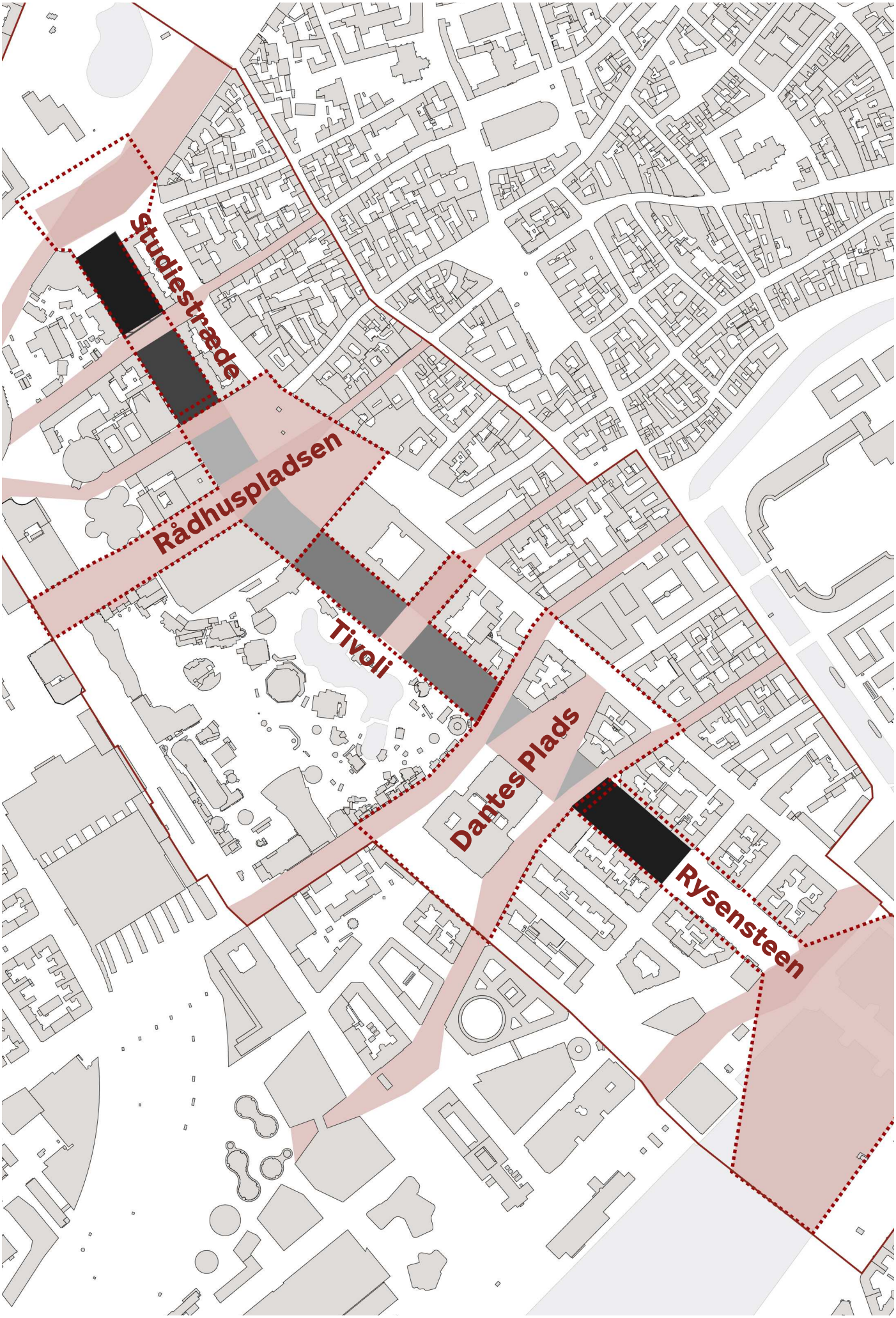
Planlægningsmæssigt knytter de væsentligste udfordringer sig til lysforhold, friarealer og parkering. Markedsanalyser viser samtidig, at området har potentiale for flere forskellige anvendelser, men at efterspørgslen primært forventes at være rettet mod kontorerhverv og private boliger.

**Generelle anbefalinger**
På baggrund af egenartsanalysens anbefalinger kan det som udgangspunkt ikke anbefales at etablere ny bebyggelse i området, eller kun at gøre det i meget begrænset omfang som fx offentlige toiletter eller mindre tekniske installationer. Dette skyldes, at ny bebyggelse vil kunne svække boulevardens karakter som et sammenhængende langsgående byrum.

Teknikbygninger, som er nødvendige for tunnelens drift, vil derfor også kræve en særlig arkitektonisk bearbejdning og integration i byrummet.

Hvis der vælges en strategi med bebyggelse, anbefales det på tværs af alle delområder, at der arbejdes med høj arkitektonisk kvalitet, robuste materialer og stor omhu i udførelsen. Målet bør være, at områdets samlede arkitektoniske og bymæssige kvaliteter som minimum fastholdes, selv hvis dette måtte reducere det potentielle provenu fra salg af byggeretter.

Sekvenser/ delområder
Sammenhænge
Byggeri ovenpå tunnelåbning
Byggeri mellem karréer
Byggeri foran Tivoli / lav skala/ åben rumkarakter
Byggeri ved særlige kulturinstitutioner/ pladser/ særlig fokus på udformning




1:4000 Inddeling i delområder med forskellige grader af byggemulighed 31

**Den Grønne Boulevard - etape 1**
**Resumérapport**

| | |
|---|---|
| Dato | 10. oktober 2026 |
| Bygherre | Københavns Kommune |
| Udarbejdet af | Tegnestuen Vandkunsten<br>KOMMON<br>Marianne Levinsen landskab<br>EKJ ingeniører<br>RAW Mobility |