

Eksisterende funktioner & planforhold

Den Grønne Boulevard – etape 1

10. oktober 2026

Eksisterende funktioner & planforhold

Den Grønne Boulevard

0.0	**Grundlag**	side 4
1.0	**Relevante politikker og visioner**	side 8
1.1	Kommuneplan, politikker & strategier	
1.2	Igangværende udviklingsprojekter	
1.3	Igangværende infrastrukturelle udviklingsprojekter	
1.4	Andre aktørers projekter & visioner for området	
1.5	Visionsprojekter gennem tiderne/ Referencer	
2.0	**Planmæssige forhold**	side 26
2.1	Forhold til anden planlægning	
2.2	Naturbeskyttelseslinjer	
2.3	Fortidsminder	
2.4	Kulturarv	
2.5	Arkæologi	
2.6	Anvendelse	
2.7	Lokalplaner	
2.8	Servitutter	
2.9	Servitut om Metro Cityringen	
3.0	**Tekniske forudsætninger**	side 48
3.1	Tekniske forudsætninger fra tidligere rapporter	
3.2	Kortlægning af infrastruktur & ledningsforhold	
3.3	Terrænforhold over & under terræn	
3.4	Regnvandsforhold	
4.0	**Beplantning & grønne områder**	side 64
4.1	Opmåling/biofaktor	
4.2	VAT19	
5.0	**Trafik & mobilitet**	side 70
5.1	Eksisterende cykel-, gang- og biltrafik	
5.2	Kollektiv trafik	
5.3	Adgangsforhold	
5.4	Parkering	
5.5	Støj og luftforurening	
5.6	Forudsætninger og resultater om mobilitet fra tidligere rapporter	
6.0	**Konklusioner**	side 94

Kolofon

Den Grønne Boulevard - etape 1
Eksisterende funktioner & planforhold

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

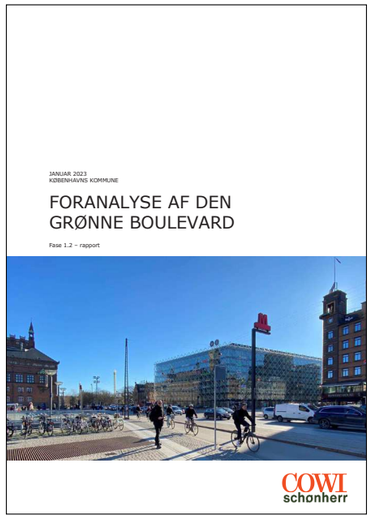
0.0 Grundlag

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).

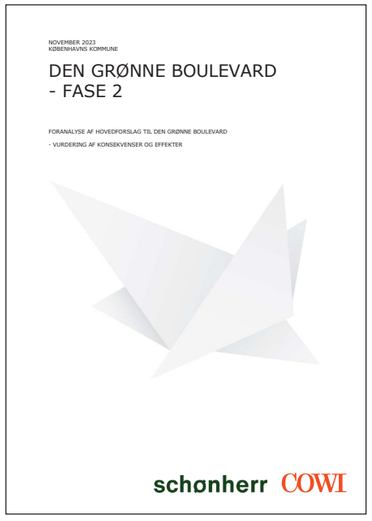
På baggrund af analysernes konklusioner, blev det besluttet at arbejde videre med projektet gennem en undersøgelse opdelt i to etaper. Ved Budget 2025 blev der afsat midler til en afklaringsfase ift. et samarbejde med Frederiksberg Kommune om etape 2. Der er på nuværende tidspunkt ikke afsat midler til 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.

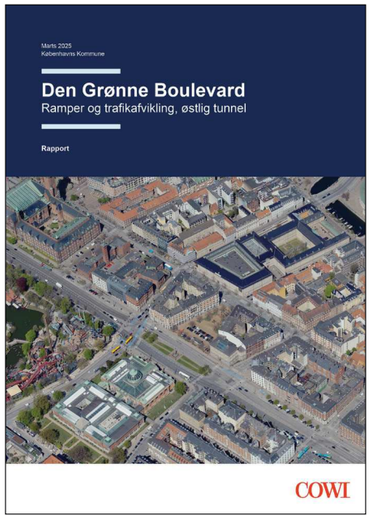
Med budgetaftalen for 2025 blev der afsat midler til udarbejdelse af et idéoplæg for etape 1 af "Den Grønne Boulevard". Idéoplægget skal belyse forskellige scenarier for anvendelsen af overfladearealet hvis biltrafikken flyttes til en tunnel. Arbejdet er opdelt i tre faser, og nærværende rapport sammenfatter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



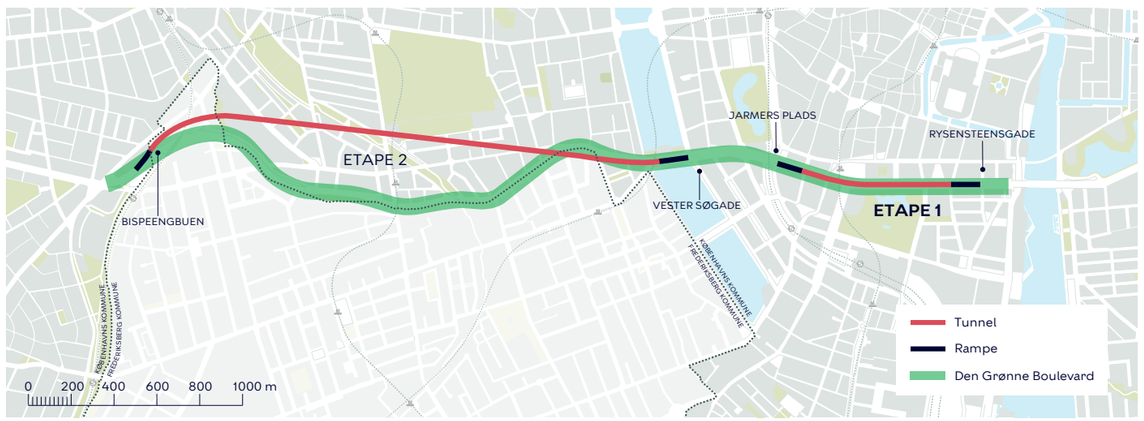
Foranalyse af Den Grønne Boulevard, Fase 1 (COWI/Schønherr 2023)



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)

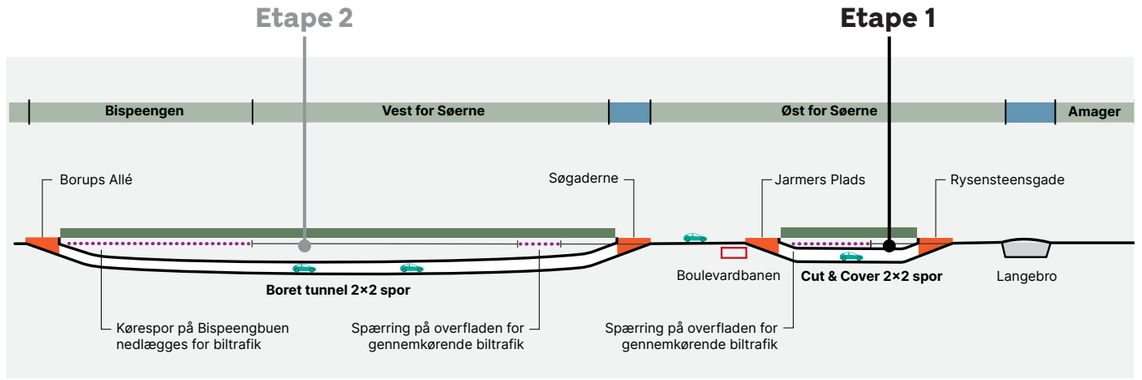


Diagram der viser den borede tunnel fra Borups Allé til Søgaderne samt en 'cut'n'cover tunnel fra Jarmers Plads til Rysensteensgade (Resumérapport, Foranalyse af Den Grønne Boulevard, COWI/Schønherr 2023)

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.

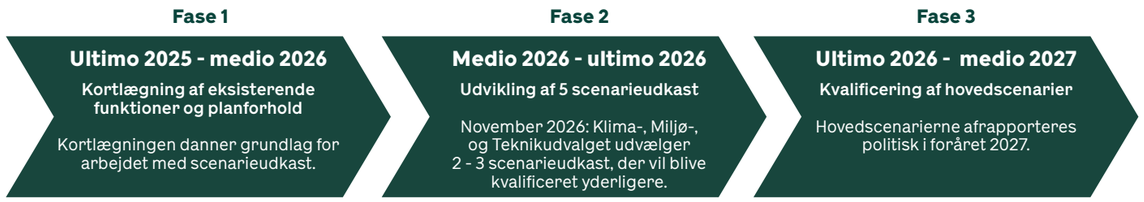
På baggrund af de indledende analyser, er der udarbejdet 5-6 scenarieudkast på skitseniveau for overfladearealet, der afrapporteres i en selvstændig rapport. Hvert scenarie repræsenterer en selvstændig vision og illustrerer forskellige principper for områdets fremtidige udvikling. Scenarieudkastene afdækker 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 rapport indgår sammen med rapporterne "Egenartsanalyse" og "Byggeri på overfladen" som baggrundsmateriale for scenarieudkastene. Rapporternes hovedresultater samles og opsummeres i en resumérapport, som har bidraget til at rammesætte forudsætningerne for udviklingen af scenarieudkast og idéoplæg.

Det endelige idéoplæg forventes afrapporteret til Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen i april 2027.



Faseplan for idéoplægget

Grundlag / fortsat

Projektafgrænsning
Den Grønne Boulevards Etape 1 fastlægger et 'projektområde' bestående af matriklerne for H. C. Andersens Boulevard fra Jarmers Plads til Rysensteensgade (se kort). For at kunne afgrænse analyser til et relevant område, er dette defineret som på kortet og betegnet 'nærområde'. Nærområdet følger i hovedtræk matrikellinjer fra tilstødende matrikler i periferien af projektområdet, der vurderes at kunne blive påvirket af projektet. Ud fra et forsigtighedsprincip analyseres der på et større område end hvad der kan vise sig at være nødvendigt.

Eksisterende funktioner & planforhold
Nærværende rapport indeholder kortlægning af eksisterende forhold i projektområdet og nærområdet samt grundlæggende analyser og vurderinger af de planmæssige og tekniske forudsætninger. Kortlægningen danner afsæt for udviklingen af scenarieudkast og hovedscenarier for Den Grønne Boulevard, Etape 1. Rapporten indeholder følgende:

- Relevante politikker og visioner i nærområdet.
- Relevante grænsefladeprojekter, herunder igangværende fysiske projekter, infrastrukturprojekter og andre udviklingsprojekter.
- Screening af området for planmæssige og juridiske forhold, rammer i gældende kommuneplan, lokalplaner og andre relevante kommunale planer, der påvirker udnyttelsesmulighederne, bebyggelse, mm.
- Rådighedsindskrænkelser grundet ejerforhold, servitutter og lignende.
- Kortlægning af fredninger, fortidsmindebeskyttelse, kulturhistoriske forhold, udpegede kulturmiljøer mv.
- Kortlægning af ledningsforhold, nødvendige ledningsomlægninger og andre forhold under og over terræn.
- Arkivundersøgelse af eksisterende forhold, herunder terræn-, jordbunds-, grundvands- og forureningsforhold.
- Kortlægning af eksisterende grønne områders omfang og kvalitet, samt værdisætning af træer (VAT19).
- Kortlægning af områdets nuværende funktioner ift. mobilitet, trafikale forbindelser, vigtige destinationer, placering og regnskab for parkeringspladser.
- Trafikale forudsætninger og trafikmodelberegninger fra foranalyserne fra 2023 og 2025.

Derudover er der suppleret med en række andre forhold, der er vurderet som relevante for, at give et oplyst grundlag at arbejde videre med. For de fleste emner er der foretaget en screening, forstået som en analyse af forhold i bredden, for at kunne pege på mulige forhindringer eller udfordringer, der i en videre analyse kan undersøges i dybden.

Rapportens kortlægning er foretaget i perioden januar - marts 2026.

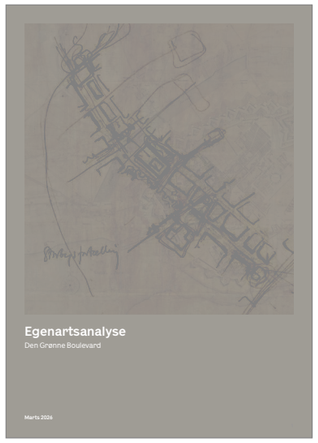
Læsevejledning
Denne rapport består af en række kapitler med hver deres tema og kildemateriale. Disse indledes med en rammesætning af formålet med at afdække dette tema samt foreløbige konklusioner. Hvert kapitel består af afsnit, med et specifikt fokus hvad enten det er teknisk, juridisk, planmæssigt mm.

For hvert afsnit opsummeres væsentlige pointer i en manchet:

Konklusioner fra denne rapport sammenfattes til sidst i konklusions-kapitlet og de er også at finde i den tilhørende Resumérapport for denne fase af 'Idéoplæg for Den Grønne Boulevard, Etape 1'.



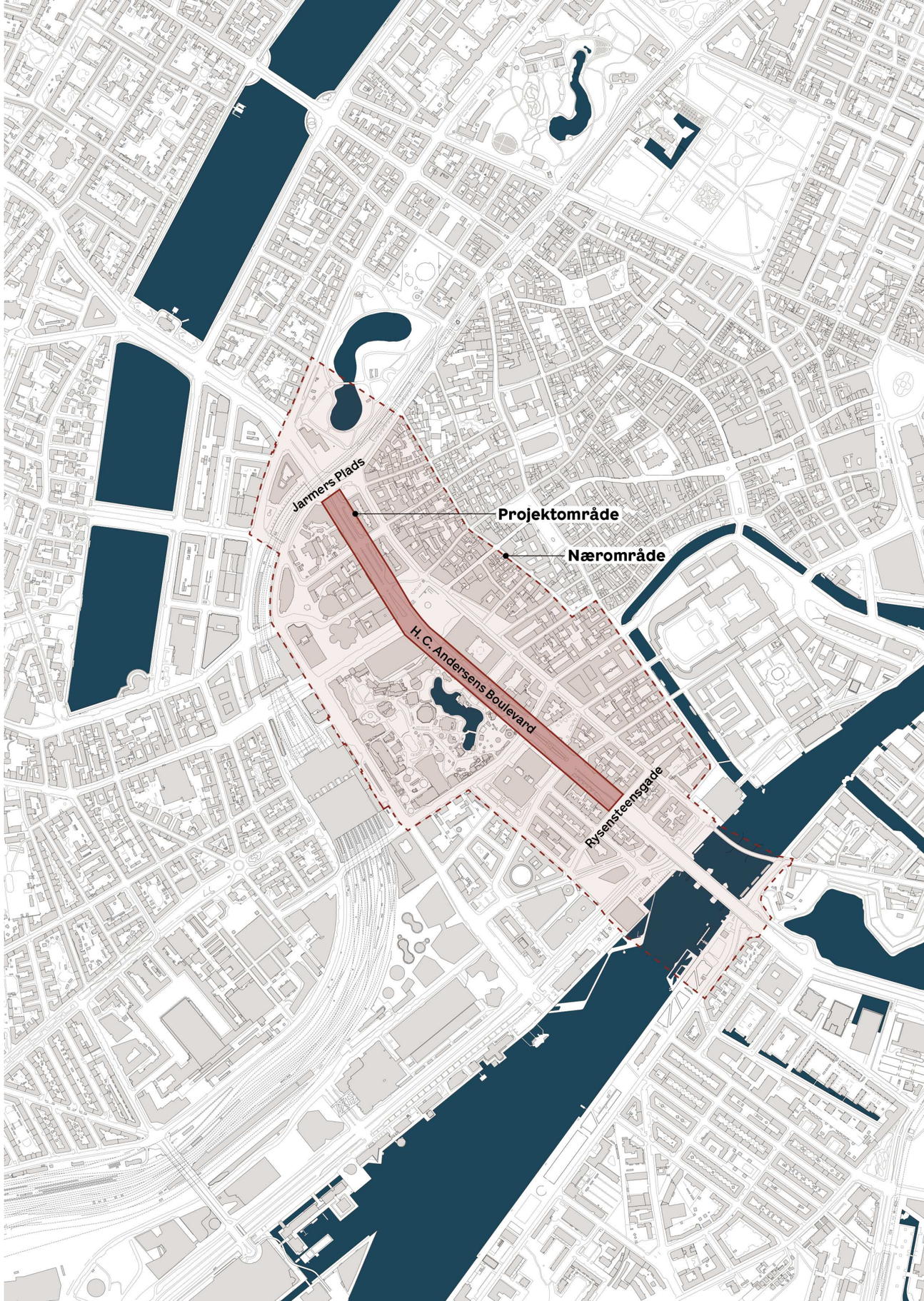
Kortlægning af eksisterende funktioner & planforhold (denne rapport)



Egenartsanalyse



Byggeri på overfladen



Projektafgrænsning
Projektområde
Nærområde

1:10000

1.0 Relevante politikker & visioner

Introduktion
Kapitlet omhandler hvilke politikker, visioner og strategier der er relevante at projektet tager højde for og tilpasser sig til i den videre bearbejdning. Kapitlet giver desuden en introduktion til Kommuneplanens temaer og hvilke strategier og visioner Københavns Kommune arbejder med som rettesnore for byudvikling. Kapitlet omhandler deslige hvilke grænsefladeprojekter og lokalpolitiske initiativer der har relevans for projektet samt en kort historisk gennemgang af tidligere visionsprojekter for stedet.

Formålet er at situere projektet i den offentlige forståelse af området gennem tiden, samt vise hvilke politiske visioner og mål, der kan kobles til projektet.

Konklusioner
Følgende konklusioner opsummerer betragtninger fra kapitlet:

- Det er relevant at se Den Grønne Boulevard, Etape 1 i sammenhæng med bl.a. Kommuneplan 2024 og 'Vores København' og de ønsker der udtrykkes til København derigennem. På en række parametre kan projektet imødekomme de politiske visioner i Kommuneplan 2024, men der er også en række målsætninger som projektet potentielt kan være i konflikt med, bl.a. vedrørende bæredygtighed.

- Igangværende projekter som Vesterbro Passage (byrumsforsøg), Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen (vedtaget) og anlæg af Østlig Ringvej (miljøkonsekvensvurdering) kan potentielt have afgørende betydning for projektområdet i både nær fremtid og på den lange bane og er relevante at tage højde for sammenhængen til.

- Indre Bys Lokaludvalg og Kulturkvarteret (en sammenslutning demokratiske og kulturelle institutioner i indre by) efterspørger på hver deres måde et bedre nærmiljø i projektområdet, men med hver deres ønsker om at forbedre forholdene for henholdsvis hverdagslivet og besøgende i området.

- Rådhuspladsen, H. C. Andersens Boulevard og Metropolzonen har været fokus for en stor mængde visioner og idéforslag gennem tiderne. Dette vidner både om bevidstheden om stederne i den brede offentlighed, men peger også på de uforløste rumlige potentialer for projektområdet.

Referencer/ kilder
Københavns Kommuneplan 2024-2036
Notat: Orientering om arbejdet med at realisere visionen "Vores København"/ KMT januar 2026
KK Hjemmeside/ igangværende anlægsprojekter
https://www.kk.dk/borger/bolig-og-byggeri/anlaegsprojekter-i-koebenhavn/find-et-anlaegsprojekt
https://indrebylokaludvalg.kk.dk/om-lokaludvalget/lokaludvalgets-arbejde/bydelsplan
https://kulturkvarteret.dk/
https://indrebylokaludvalg.kk.dk/om-lokaludvalget/lokaludvalgets-arbejde/bydelsplan

1.1 Kommuneplan, politikker & strategier

Relevante politikker & visioner

Afsnittet omhandler en overordnet introduktion til Kommuneplanens temaer og hvilke strategier og visioner Københavns Kommune arbejder med som rettesnore for byudvikling.

Kommuneplan 2024
Kommuneplanen er den overordnede plan for byens fysiske udvikling og består af en hovedstruktur samt retningslinjer der sætter rammerne for København de næste 12 år. Kommuneplanen beskriver Københavns Kommunes overordnede vision for byens udvikling og arealanvendelse opdelt i kapitler der omhandler temaer som boliger, infrastruktur, grønne områder, erhverv, kulturarv mm.



Kommuneplanen beskriver Københavns Kommunes overordnede vision for byens udvikling og arealanvendelse opdelt i 7 temaer

Kommuneplan 2024, Københavns Kommune

Kommuneplan 2024-2036
"Fremtidens klimavenlige hovedstad"
Kommuneplanen er vedtaget af Borgerrepræsentationen i 2024 og indeholder en hovedstruktur, retningslinjer og rammer for kommunens lokalplanlægning. Hovedstrukturen beskriver kommunes overordnede vision for byens udvikling og arealanvendelse, samt politiske visioner og mål inden for de respektive områder. Retningslinjerne angiver administrationsgrundlaget for arealanvendelsen, f.eks. rækkefølgeplanen for byens udvikling, retningslinjer for byens kulturarv og grønne områder. Rammerne er de regler, som kommunen skal følge i lokalplanlægningen, f.eks. om anvendelse, tæthed og parkering.

Hovedstrukturen er opdelt i syv kapitler:

1. **BYVISION FOR KØBENHAVN**
2. **HOVEDSTADENS BYUDVIKLING OG MOBILITET**
3. **BOLIGER OG SAMMENHÆNGENDE BY**
4. **EN BY MED ERHVERV OG STUDIEMILJØ**
5. **EN SUND KLIMABY MED PLADS TIL NATUR, KULTUR OG FRITID**
6. **UDVIKLING MED RESPEKT FOR BYENS SJÆL**
7. **BYDELE I FOKUS**

I det nedenstående opridses de fem tematiske kapitler (2-6) med fokus på temaets overordnede vision og eksempler på målsætninger, der kan være relevante for projektet Den Grønne Boulevard. De centrale visioner og projekter på bydelsniveau i Indre By udfoldes i denne rapports afsnit 1.2, 1.3, 1.4.

Relevante retningslinjer og rammer vil ligeledes blive uddybet i denne rapport f.eks. ift. kulturmiljøer, vejklasser, servitutter, lokalplaner, mobilitet etc.

Alle temaer rammes ind af den overordnede by-vision for København: "*Fremtidens klimavenlige hovedstad skal udvikles med fokus på de egenskaber, der gør København til en grøn og sundhedsfremmende by. Det skal understøtte en udvikling af København, som en by, som mange ønsker at bo i, besøge, studere, arbejde og leve.*"

2. HOVEDSTADENS BYUDVIKLING OG MOBILITET
"Når planerne for de kommende års byudvikling lægges, er det vigtigt at have blik for den helhed, som København indgår i som storby og hovedstad. Hele hovedstadsområdet oplever en markant befolkningsvækst i disse år. Med befolkningsvæksten følger et behov for at sikre en sammenhængende og grøn infrastruktur og et tæt samarbejde i den storbyregion, som vi kalder Greater Copenhagen."

Eksempler på målsætninger:

- At byudviklingen i København møder den lokale efterspørgsel på boliger og arbejdspladser og bidrager til en klimavenlig byudvikling i hovedstadsområdet.
- At biltrafikken i 2030 maksimalt ud gør 25 procent af alle ture, der foretages i København, samt at antallet af ture for deler sig på mindst 25 procent gang, 25 procent cykling og 25 procent kollektiv transport.
- At luftkvaliteten i København forbedres, så den lever op til verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer for god luftkvalitet, samt at de sundhedsmæssige konsekvenser af luftforureningen i København nedbringes.
- At biltrafikken reduceres med to procent årligt.

Illustrationerne viser forskellige politikker og strategier, som også har fungeret som rettesnore for byens udvikling i de senere år.



Boligredegørelse 2025



Strategi for KBH som studieby



Klimatilpasningsplan



Strategi for bynatur



Strategi for bevaring/ plantning af træer



Partnerskabsaftale om biodiversitet



Strategi for biodiversitet



Arkitekturpolitik

3. BOLIGER OG SAMMENHÆNGENDE BY

"Der er behov for at bygge flere boliger i København, for at lette det store pres på boligmarkedet og sikre, at ambitionerne om, at København skal være en mangfoldig by, kan lykkes. Byudviklingen skal ske på en måde, der sikrer, at København tilbyder boliger og boligformer til alle generationer, livssituationer, og prisklasser. Byens udsatte by- og boligområder skal løftes, så alle københavnere har lige muligheder for et godt liv."

Eksempler på målsætninger

- At skabe plads til byggeri af 40.000 nye boliger, heraf minimum 10.000 almene boliger, hvoraf minimum halvdelen skal være familieboliger, frem mod 2036.
- At skabe rammer til 6.000 ungdomsboliger til studerende.
- At der skal sikres boliger i varierende størrelser til forskellige livsfaser, boformer, familieformer og indkomster på tværs af alle bydele.

4. EN BY MED ERHVERV OG STUDIEMILJØ

"*København skal være en vidensby med innovative virksomheder og uddannelser. Her er også et særligt behov for at sikre plads til byens kreative erhverv og håndværkserhverv. Erhvervsudviklingen skal skabe grundlag for et bredt udbud af lokale arbejdspladser, butikker og andre servicefunktioner til gavn for københavnernes hverdagsliv. Det samme gælder turismen, som skal udvikles bæredygtigt.*"

Eksempler på målsætninger

- At sikre plads til kreative erhverv og håndværkserhverv i nye byområder og eksisterende blandede bykvarterer.
- At fastholde København som hovedstadsregionens overordnede butiks- og oplevelsescenter.
- At fremme bæredygtig turisme, der tager hensyn til lokalmiljø og fordeler sig i hele byen og den øvrige hovedstadsregion.

5. EN SUND KLIMABY MED PLADS TIL NATUR, KULTUR OG FRITID

"*København skal være fremtidens klimavenlige og sundhedsfremmende by. Samtidig skal der være plads til rekreative og kulturelle tilbud, der understøtter et sammenhængende kultur- og fritidsliv for københavnerne. Det stiller krav til byplanlægningen, da flere ting skal integreres på den samme plads. Det gælder plads til klimaomstilling, klimatilpasning, sundhedsfremme, kultur- og fritidsfaciliteter og den generelle udvikling af byen.*"

Eksempler på målsætninger

- At effektiv klimatilpasning integreres med byens udvikling og omdannelse, så skader afværges og muligheder for at bruge klimatilpasningsanlæg til rekreation, sundhed og oplevelser udnyttes.
- At udvikling af eksisterende grønne og blå områder og anlæg af nye grønne områder og friarealer styrker borgernes livskvalitet, biodiversiteten og byens til pasning til fremtidens klima.
- At der skabes rammer for at indpasse faciliteter til sundhedsfremmende aktivitet, samt kultur- og fritidsaktiviteter i både nye og eksisterende byområder.
- At investeringer i grønne områder, byggerier, facader og byområder skal bidrage til at øge biodiversiteten i København.
- At udviklingen af byens rum og rekreative faciliteter understøtter god mental sundhed og trivsel for alle københavnere.
- At flere sammenhængende grønne forbindelser skal give københavnerne en mere attraktiv adgang til byens større grønne og blå områder, fremme biodiversitet og skabe flere grønne kiler med naturoplevelser på vej mellem områderne.

6. UDVIKLING MED RESPEKT FOR BYENS SJÆL

"København fysiske kulturarv er et levende vidnesbyrd om hovedstadens historiske udvikling med stor værdi for byens sjæl, identitet og egenart. Derfor udpeger kommuneplanen de bevaringsværdige bygninger og kulturmiljøer, som har særlig betydning for de mange små og store fortællinger i Københavns historie, så byen udvikles i balance mellem bevaring, omdannelse og nybyggeri."

Eksempler på målsætninger

- At den eksisterende by udvikles i en balance mellem bevaring, omdannelse og nybyggeri, så byens arkitektoniske og landskabelige identitet og egenart fastholdes og styrkes.
- At de bærende kulturhistoriske og arkitektoniske værdier i byudviklingsområderne sikres gennem bevaring og om dannelse, så identiteten i de nye bykvarterer bliver historisk forankret.
- At byen udvikles med blik for værdierne i de sjælfulde steder med særlig lokal betydning, som afspejler byens forskellighed og historie.

(Kommuneplan 2024, Københavns Kommune)

Politikker og strategier

Københavns Kommunes strategier og politikker udarbejdes med udgangspunkt i det ressort den enkelte strategi/politik dækker og er retningsgivende indenfor forvaltningens arbejde. Kommuneplanen sætter rammer og mål for den fysiske planlægning, og sætter dermed retningen for den fysiske planlægning i de øvrige strategier og politikker.

Kommuneplan, politikker & strategier / Igangværende visions- og strategiarbejde

Afsnittet omhandler det igangværende strategiarbejde, som skal udmønte den politiske vision for klima-, miljø- og teknikområdet.



Vision Vores København (Københavns Kommune 2026)

Vores København - politisk vision
Vores København er den politiske vision for klima-, miljø- og teknikområdet. Visionen beskriver, hvordan byen skal udvikle sig frem mod 2035 for fortsat at være blandt verdens bedste byer at bo og leve i. Visionen er udarbejdet på baggrund af en tendensanalyse af fremtidens byudvikling set i et langsigtet perspektiv og bygger på fire temaer:

- Plads til byens liv
- En klimavenlig hverdag
- En by for alle
- Samarbejde om byen

Visionen sætter retningen for strategier og handleplaner på klima-, teknik- og miljøområdet og skal realiseres igennem otte strategier og en række handleplaner. Af de otte strategier er tre vedtaget, og fem er under udarbejdelse. Indtil de nye strategier er vedtaget, er eksisterende planer, politikker og strategier (vist på forrige side) indenfor områderne, fortsat gældende.

I det omfang det er muligt, kan det igangværende strategiske arbejde med fordel indtænkes i arbejdet med Den Grønne Boulevard



udpluk af nuværende strategier, politikker og handleplaners forskellighed

Vedtagne strategier der skal realisere visionen:

- Ressource- og Affaldsstrategi 2030
- Klimastrategi 2035
- Strategi for Biodiversitet 2022-2050

Strategier under udarbejdelse:

- Arkitektur- og Planlægningsstrategi 2035
- Byliv- og Byrumsstrategi 2035
- Bynaturstrategi 2035
- Klimatilpasningsstrategi 2035
- Mobilitetsstrategi 2035

Under strategierne er følgende handleplaner:

- Handleplan for Klimastrategi
- Handleplan for Biodiversitetsstrategi
- Kvarterplaner for Områdefornyelserne

Ny tilgang til det strategiske arbejde
Som led i at realisere Vores København er der igangsat et større strategiarbejde i forvaltningen.

Strategiarbejdet har bl.a. til formål at sikre bedre overblik over de politiske produkter for udvalg og Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen, ved at reducere antallet af strategier og handleplaner samt sikre større ensartethed i produkterne.

At reducere antallet af produkter blev politisk besluttet pba. en evaluering, der viste, at der hidtil har været mindst 45 politiske produkter med stor variation i opbygning, format, navngivning mv.

Den videre proces
Forvaltningen er fortsat i gang med at udvikle de fem nye strategier og et nyt koncept for lokale handleplaner.

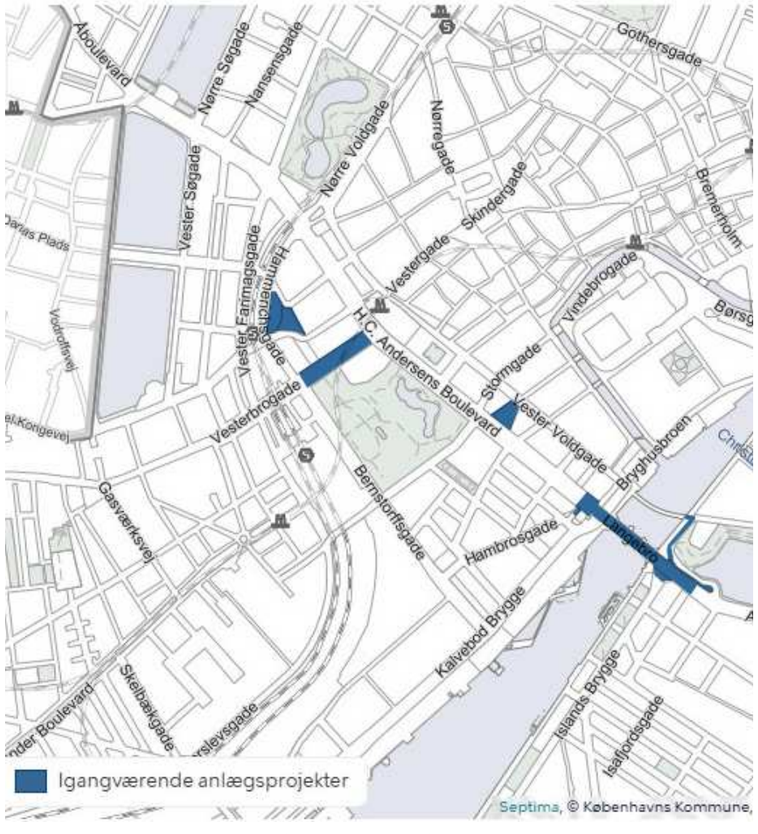
1.2 Igangværende udviklingsprojekter
Lokal skala

Afsnittet omhandler hvilke igangværende anlægs- og udviklingsprojekter der har relevans for projektet indenfor projektområdet.

7. BYDELE I FOKUS
Indre By (fra Kommuneplan 2024)

- *I den indre del af København er en række nye erhvervsprojekter på vej til at blive realiseret.*
- *Derudover er der igangsat en undersøgelse af muligheden for at omdanne den inderste del af Vesterbrogade på grænsen til Vesterbro, også kaldet Vesterbro Passage, og Axeltorv til en ny grøn og rekreativ bypark.*
- *De senere år er der desuden sket en løbende udvikling i den eksisterende ejendomsmasse, hvor en del af Indre Bys erhvervslokaler konverteres til boligformål.*
- *Endelig er der, med beslutningen om en kommende nedlæggelse af en stor andel af terrænparkeringspladser i Middelalderbyen, en række nye byrum på vej i området.*

(Kommuneplan 2024, Københavns Kommune)



Kort over igangværende udviklingsprojekter (Københavns Kommune)

Gennemgribende renovering af Langebro

- Renovering af Langebros beton og murværk afsluttes i 2026. Renovering af Langebros broklapper har en planlagt udførelse i 2028 og 2029. Endelig forventes det, at Langebro skal om-isoleres i begyndelsen af 2030'erne.
- Langebros parkeringskælder forventes at genåbne ultimo 2026. Parkeringskælderen befinder sig under Langebros rampe på Sjællandssiden med ind- og udkørsel til anlægget fra Puggaardsgade.

Lokalplan Palads

- Et lokalplansforslag og forslag til kommuneplanstillæg for Palads og den nordlige del af Axeltorv har været i høring ultimo 2025. Lokalplansforslaget muliggør en udvidelse på 5.900 m2 af den eksisterende bygning i form af en påbygning i 5 etager og en maksimal bygningshøjde på 34 m. Lokalplansforslag og forslag til kommuneplantillæg forventes endelig politisk behandlet i Klima-, miljø-, og teknikudvalget den 13. april 2026 og i Borgerrepræsentationen den 30. april 2026.

Parkeringskælder under Dantes Plads

- Q-Park opfører en parkeringskælder under Dantes Plads. Anlæg opstartede i 2025 og forventes færdigt i 2028. Københavns Kommune skal fremover drifte pladsen. Mange af de 24 eksisterende træer der fældes, skal genplantes efterfølgende. Der nedlægges 49 p-pladser på Dantes Plads og etableres 150 p-pladser i parkeringskælderen. Parkeringskælderen holder sig inde på pladsen som i dag og kommer ikke ud over fortovet på H.C. Andersens Boulevard. Tilgangen til parkeringskælderen bliver fra Vester Voldgade.

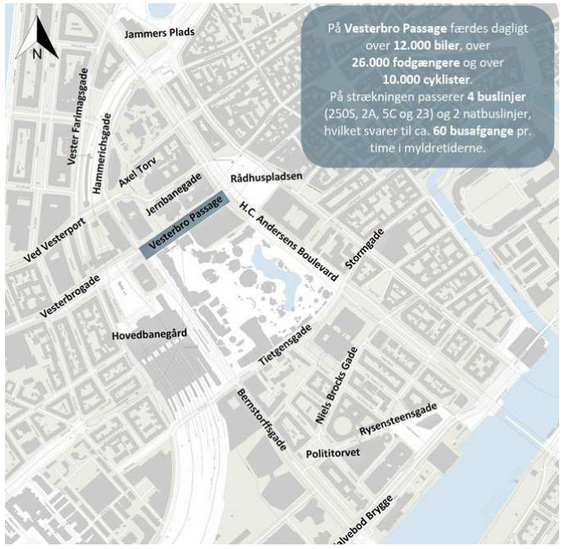
Vesterbro Banegrav

- Lokalplanarbejdet er sat i bero

Vesterbro Passage
Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune har med Budget 2022 besluttet, at arbejde med muligheden for at etablere en bypark i Vesterbro Passage, der er strækningen på Vesterbrogade mellem H. C. Andersens Boulevard og Bernstorffsgade. Projektet er blevet screenet og ikke vurderet lokalplanspligtigt.

I løbet af 2026 bliver projektområdets nuværende forhold registreret og der udarbejdes forskellige foranalyser, herunder egenartsanalyse, behovs- og byrumsanalyser for området. Desuden skal trafikanalysen fra 2024 kvalificeres og der skal arbejdes videre med at busserne omlægges af Hammerichsgade i et permanent projekt.

Et midlertidigt byrumsforsøg med lukning af strækningen for gennemkørende biltrafik afvikles medio 2026 og en arkitektkonkurrence for området forventes igangsat medio 2027.



Oversigtskort over projektområdet og vejnettet omkring Vesterbro Passage (Københavns Kommune 2025)

Byrums- og Trafikplan for Middelalderbyen
Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen er udviklet i dialog med beboere, erhvervsliv og brugere, og vedtaget af Borgerrepræsentationen i 2023. I 2024 besluttede Teknik- og Miljø udvalget principperne for fremtidig bil- og cykelparkering.

Planen fokuserer på at omdanne Middelalderbyen, så de historiske bygninger og byrum træder tydeligere frem, og så der bliver mere plads til at gå, cykle og opholde sig. Frem til marts 2025 er der derfor fjernet 525 p-pladser i området. På den frigjorte plads er der kommet flere cykelstativer og på sigt mulighed for at indrette nogle bedre byrum.



Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen (Københavns Kommune 2023)

Foranalyse af omdannelse af Åboulevarden, H.C. Andersens Boulevard, m.fl.
Med Overførselssagen 2025-2026 (Københavns Kommunes halvårlige budgetforhandling) blev det besluttet at igangsætte en foranalysen, der undersøger mulighederne for at indskrænke og omdanne vejarealet fra Bispeengbuen langs Ågade, Åboulevard, Gyldenløvesgade, H. C. Andersens Boulevard, Langebro og Amager Boulevard frem til Ved Stadsgraven, med henblik på bl.a. at skabe begrønning, bedre byrum og bedre gang- og cykelforhold. Scenariet indeholder ikke en tunnelløsning. Foranalysens resultater forventes forelagt Klima-, Miljø- og Teknikudvalget primo 2028.



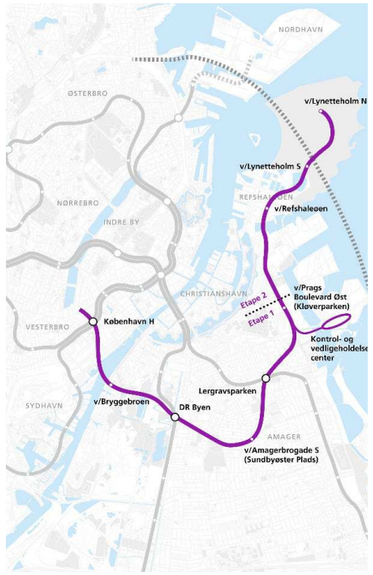
Overførselssag 2025-2026 (Københavns Kommune 2026)

1.3 Igangværende undersøgelser og infrastrukturelle udviklingsprojekter

Regional skala

- En trafikal ændring af H. C. Andersens Boulevard har pga. sin placering og størrelse mulighed for at indgå som en væsentlig brik i et større strategisk arbejde med Indre By og Københavns mobilitet.

Afsnittet omhandler igangværende anlægs- og udviklingsprojekter med mobilitet som fokus, der har relevans for projektet set i en større kontekst.



Metro M5 (Aftale om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholmen, Københavns Kommune 2025)



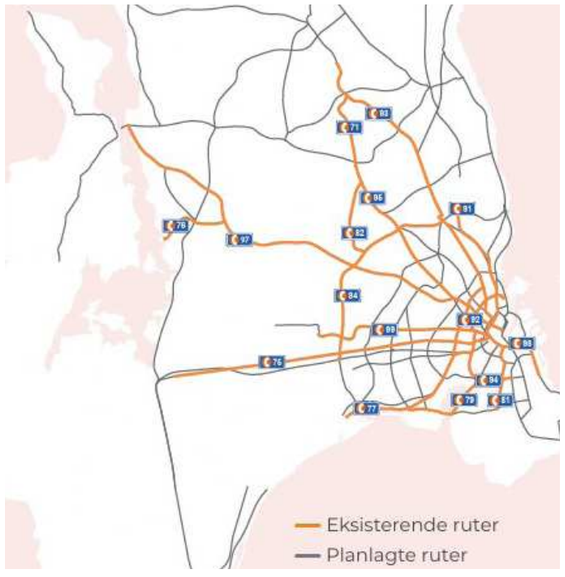
S-tog eksprestunnel (Helhedsplan for jernbanen i Hovedstadsområdet, Transportministeriet 2025)



Østlig Ringvej (oestligringvej.dk 2026)



Mobilitetesplan/ BRT-linjer i Metropolnetværket (Københavns Kommune 2024)



Supercykelstier (Supercykelstier - Vision 2045, Sekretariatet for Supercykelstier 2023)

Fremtidige forhold

På regional skala indgår Den Grønne Boulevard i et samspil med flere igangværende og planlagte infrastrukturelle projekter, som samlet påvirker trafikstrømme og mobilitet i hovedstadsområdet.

Centralt står planerne om 1. etape af Østlig Ringvej, mellem Nordhavn og Lynetteholmen, og på længere sigt en videreførelse mod Amager og Øresundsmotorvejen, som forventeligt vil aflaste H. C. Andersens Boulevard. I foranalysen for Den Grønne Boulevard indgår første etape af Østlig Ringvej samt forudsætningen om, at den sydlige af broerne ved Bispeengbuen rives ned. Det betyder, at al biltrafik skal afvikles på én bro, og antallet af kørespor reduceres fra 6 til 4 frem til krydset ved Borups Plads.

Derudover spiller den eksisterende og fremtidige metro- og jernbaneinfrastruktur, herunder Boulevardbanen, en afgørende rolle. Krydsningen af denne udgør et teknisk og kapacitetsmæssigt kritisk punkt, hvor anlæg af tunnel er fravalgt da den indledende screening bl.a. viste, at det vil være nødvendigt at lukke Boulevardbanen for togtrafik i en periode på 6 – 24 måneder En evt. fremtidig etablering af eksprestunnelen til S-tog forventes evt. også at kunne aflaste H. C. Andersens Boulevarden for biltrafik.

Endelig indgår lokale, men strategisk vigtige projekter som omdannelsen af Vesterbro Passage i et større mobilitetsbillede. En mulig lukning for biltrafik her vil omfordele trafik i hele det centrale vejnet og dermed indirekte påvirke belastningen på Den Grønne Boulevard og de tilstødende gader.

Samlet set er Den Grønne Boulevard tæt afhængig af disse regionale infrastrukturelle tiltag, som både kan reducere gennemkørende trafik, ændre trafikmønstre og skabe forudsætninger for en omprioritering af byens gaderum fra trafik til byliv. Det er dog primært en evt. etablering af en tunnel og spærringer af gennemkørende biltrafik på terræn, der har størst indflydelse på trafikken.

Movias Mobilitetsplan 2024

Metropolnetværket er en udbygning af Fingerplanen med letbane og BRT (Bus Rapid Transit), som blev introduceret i den politiske aftale fra 2021 om udvikling af infrastrukturen i Danmark (Infrastrukturplan 2035).

BRT er et busbaseret transportsystem med højt serviceniveau, der kører i egne busbaner og stopper ved stationslignende stoppesteder. Staten gennemfører forundersøgelser og miljøkonsekvensvurderinger i de kommende år, i tæt samarbejde med de involverede kommuner, region og Movia.

Supercykelstier

Siden etableringen af Supercykelstisamarbejdet i 2009 er både samarbejdet og visionen vokset markant. I 2025 omfatter det 27 kommuner og Region Hovedstaden samt en visionsplan med over 850 km supercykelstier fordelt på mere end 60 ruter, der forventes færdige frem mod 2045.

Siden åbningen af den første rute i 2012 er netværket udvidet til 16 etablerede ruter med en samlet længde på 244 km. Målet er et sammenhængende net, der dækker hele hovedstadsregionen og gør det lettere at cykle på arbejde på tværs af kommune- og regionsgrænser. Ruterne er udpeget i samarbejde med kommunerne og godkendt politisk, og de etableres løbende i takt med fælles prioritering mellem kommuner og stat frem mod 2045.

1.4 Andre aktørers projekter & visioner for området

Relevante politikker & visioner

Afsnittet omhandler lokalpolitiske og kulturelle organisationers visioner, målsætninger og ønsker for projektområdet.

Indre By Lokaludvalg/ uddrag fra Bydelsplan

Vision: Plads til det mangfoldige hverdagsliv i Indre By – en beboet bydel

I Indre By Lokaludvalg arbejder vi for plads til det mangfoldige hverdagsliv i vores bydel – både for beboere og besøgende.
Vi arbejder for rum til, at alle i vores bydel – beboere, lokale erhvervsdrivende (herunder butiksdrivende) og besøgende – kan leve gode liv og have gode oplevelser i Indre By. Indre By skal opleves som et godt sted at bo, have et varieret erhvervsliv og fortsat være en unik bydel i København.

Metropolzonen

Metropolzonen er defineret af kulturinstitutioner såsom Tivoli og Glyptoteket, og afgrænses af Skt. Jørgens Sø mod vest. Her er beboelsesejendomme, men også hotel-, administrations- og kontorbygninger. Kvarteret præges af flere store og tungt trafikerede gader, blandt andet H. C. Andersens Boulevard. Kvarteret mangler på sine steder nærmiljø og atmosfære.

Samarbejde om Nørre Voldgade

Miljøpunkt Indre By & Christianshavn og Indre By Lokaludvalg arbejder sammen om at gentænke Nørre Voldgade som en grøn kile og et samlingspunkt for bynatur, fællesskab og formidling. Visionen er at omdanne den trafiktunge strækning mellem Jarmers Plads og Nørreport til et grønt byrum, hvor både natur og byliv kan blomstre.

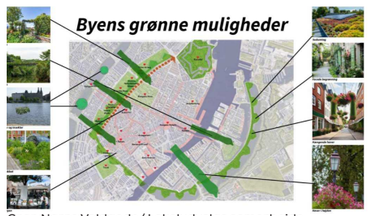
Kilde INDRE BY BYDELSPLAN 2023-2026 – Baggrund for bydelsplanen

Indre By Lokaludvalg mener:

- At Paladsbygningen på Axeltorv skal bevares. Eventuelt nye biografsale kan bygges under jorden
- At de mange kontorbygninger omkring Nyropsgade skal omdannes til boliger
- At en eventuel nedgravning af H. C. Andersens Boulevard skal ske under forudsætning af, at mængden af trafik ikke øges andre steder i Indre By
- Lokaludvalget er involveret i arbejdet med en evt. omdannelse af Vesterbro Passage og udviklingen af området omkring Axeltorv (herunder Palads), Jernbanegade og den vestlige del af Studiestræde. Vi er i det hele taget optaget af, hvorledes kvarteret kan blive et af Københavns samlingspunkter.



Bydelsplan/ Indre By Lokaludvalg



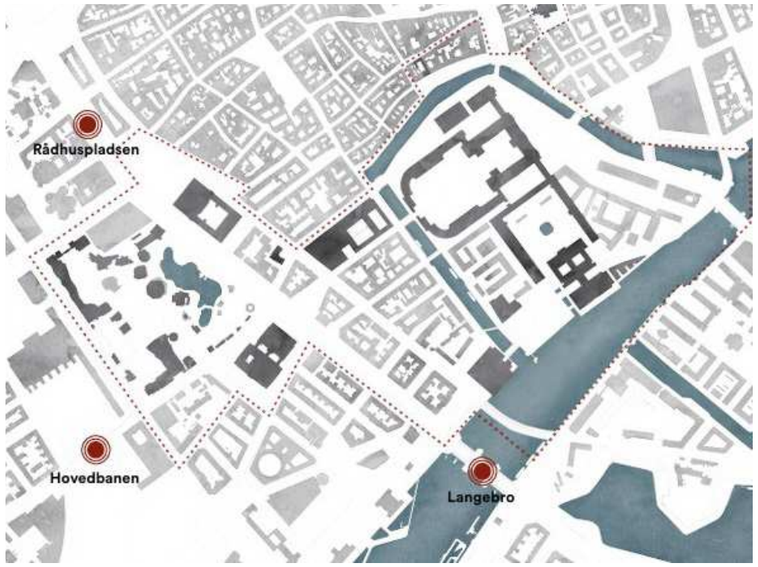
Grøn Nørre Voldgade/ Lokaludvalgs samarbejde



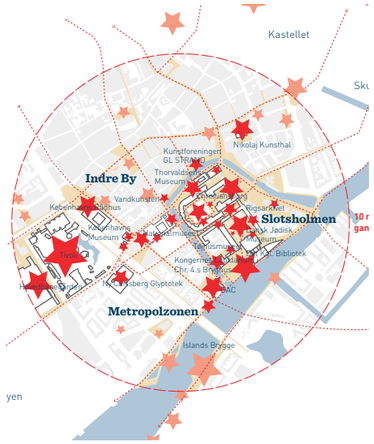
Temaer i Bydelsplanen/ Indre By Lokaludvalg



Forslag til Dantes Plads (Norrøn 2020)



Oversigtskort Kulturkvarter (Norrøn 2020)



Københavns Kulturkvarter (Gehl Architects 2016)



Eksempel på forbindelser (Norrøn 2020)

Københavns Kulturkvarter

Københavns Kulturkvarter blev stiftet i 2016 og har til formål at styrke samarbejdet mellem centrale kultur- og demokratiinstitutioner i Indre By. Visionen er, at skabe et sammenhængende område, hvor kultur, historie og demokrati er mere tilgængelige for borgere og besøgende – en slags Københavnsk "Museums Insel" med inspiration fra Berlin.

Kulturkvarterets institutioner består af; Christiansborg slot, DAC, Dansk jødisk museum, Folketinget, Gammel Strand, Kongernes Lapidarium, Københavns stadsarkiv, Nationalmuseet, Nikolaj Kunsthal, Teatermuseet i Hofteatret, Thorvaldsens Museum, Tivoli, Vartov - Grundtvigsk Forum.

Ambitionen er, at samarbejdet skaber et Kulturkvarter hvor de forskellige institutioners funktioner og rolle i byen genererer mere liv og aktivitet både gennem det tværfaglige samarbejde men også ved i fællesskab at udvikle de by – og mellemrum der forbinder dem. Det skal blandt andet ske ved udvikling af byrummene gennem bedre skiltning og belysning, nye og flere cafetilbud og opholdsmuligheder samt aktiviteter omkring kvarterets mange pladser. Projektet ønsker at forbedre tilgængeligheden i området, gennem at skabe bedre fysisk sammenhæng mellem institutionerne.

Målet er at skabe sammenhæng mellem destinationerne både programmatisk og fysisk ved at arbejde med belægninger, skabe passager, åbne porte og bygge broer der fremmer forbindelser og sammenhænge.

Strategiske pejlemærker for Kulturkvarter

- Kulturkvarteret skal være en oplevelsesdestination på internationalt niveau.
- Kulturkvarteret skal være et laboratorium for udvikling af tidssvarende modeller for bæredygtig turisme- og destinationsudvikling i det 21. århundrede.
- Kulturkvarteret skal være dagsordenssættende i forhold til tilgængelighed, inklusion og diversitet.
- Kulturkvarteret skal være kendt af alle danskere og turister, der besøger byen.

Proces

De konkrete projekter vil løbende blive realiseret efterhånden som der er opbakning og finansiering. Kulturkvarteret administreres af en styregruppe bestående af repræsentanter fra de 16 institutioner.

Gehl Architects lavede de første anbefalinger og byrumsanalyser, og sidenhen har Norrøn arkitekter bidraget, se illustrationer.

1.5 Visionsprojekter gennem tiderne

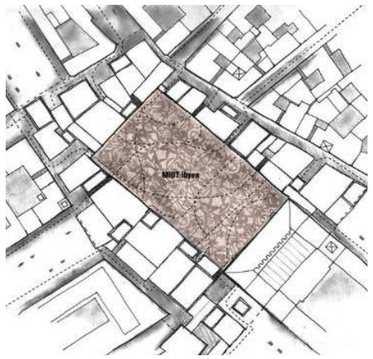
Relevante politikker & visioner

- Mængden og variationen af publicerede visioner for projektområdet, og i særlig grad Rådhuspladsen, vidner om forskellige tiders idealer og peger samtidig på at stedet fremstår rumligt uforløst.

Afsnittet omhandler et indblik i hvilke forskellige visionsprojekter der gennem tiderne har været for og i projektområdet. Derudover eksemplificeres der med referencer af tilsvarende typer projekter fra ind- og udland.

Et område der altid har været til forhandling

H. C. Andersen Boulevard og Rådhuspladsen har i mere end hundrede år været genstand for idéer, drømme og store armbevægelser. Som et af Københavns mest markante stræk og byrum har området tiltrukket visionsprojekter, der har villet gentænke rummets rolle – fra trafikal åre til grønt byrum, fra repræsentativ plads til levende mødested. Hver tid har sat sit aftryk i form af planer, konkurrencer og forslag, der afspejler skiftende idealer om mobilitet, byliv og identitet. Rækken af visioner fortæller historien om en by i konstant bevægelse, forandringer i mobilitetsbehov men måske også om et sted der aldrig har været færdigt, aldrig helt forløst og derfor måske fortsat er til forhandling.



Fortætning af Rådhuspladsen (Louise Marie Fischer 2012)



Enhedslistens forslag om grøn byoase (JAJA Arkitekter 2025)



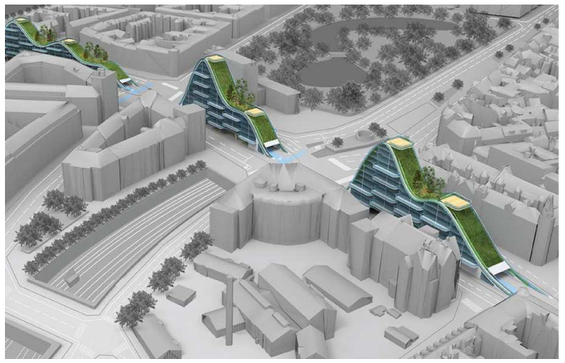
Metropolzonen (Københavns Kommune 2008)



Idékonkurrence Rådhuspladsen (Martin P. Schmidt 2012)



Metropolparken (SLA 2007)



Copenhagen Slopes (Copenhagenize Design Co. 2016)



Politiken konkurrence (Schønherr 2012)



Rådhusstrand (billedkunstner Rikke Diemar 2012)

Metropolzonen/ åben idékonkurrence

i 2007 udskrev Københavns Kommune en åben konkurrence om området i ønsket om at styrke sammenhængen mellem Metropolzonens kulturattraktioner og gøre plads til nye former for rekreation og fritidsliv.

Et af de mere radikale bud på en forandring af området var landskabstegnestuen SLA´s forslag om, at flytte Tivoli til Ørestad. Forslaget brugte forlystelsesparken som katalysator for, at skabe liv og udvikling i Ørestad samtidig med, at det oprindelige Tivoli blev frigivet som åbent grønt byrum / offentlig park midt i byen.

Infrastrukturen blev i forslaget nedgravet og Tivolis grønne område indtog byrummet i et organisk formet landskab. Forslaget introducerede, i sin samtid, en ny måde at tænke bynatur mere vild og utæmmet, på.

Politikens åbne idékonkurrence

Politiken udskrev i 2012 en åben idékonkurrence for Rådhuspladsen i forbindelse med metrobyggeriet og nedrivning af busterminalen i 2010.

Konkurrencen blev udskrevet med afsæt i Politikens debat med overskriften ”50 års diskussion om Rådhuspladsen”. Konkurrencen havde til formål, at skabe nye forslag til byens mest centrale plads.

Konkurrencen førte til mange forslag fra lægfolk såvel som professionelle der tilvejebragte idéer om alt fra at bygge højt til landskabelige og højtidelige rum.

Visionsprojekter gennem tiderne / fortsat

Visionsoplæg for H. C. Andersens Boulevard
I 2017 udarbejdede Miljøpunkt Nørrebro et visionsoplæg i samarbejde med tegnestuen Tredje Natur. Et forslag til en Åboulevard-tunnel og genåbning af Ladegårds Åen. Oplægget blev udarbejdet over flere år sammen med forskellige interessenter og fagpersoner. I forslaget løber "Den Grønne Boulevard" fra Bispeengbuen til Christianshavns Vold og erstatter den 8-sporede vej, der i dag slanger sig gennem forskellige kvarterer og forbi Rådhuset. Det fem kilometer lange forløb har fået sit navn efter de boulevarder der er i dag: Åboulevarden, H. C. Andersens Boulevard og Amager Boulevard.

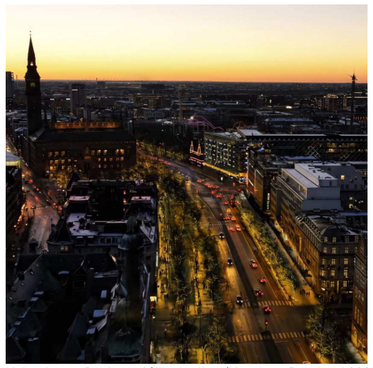
JAJA Arkitekter har ligeledes bidraget til forslaget om 'Den Grønne Boulevard', uden en biltunnel og foreslår en neddrosling af H. C. Andersens Boulevard med plads til midterstribe til ophold og park.

Københavns Boulevard
Kragh og Berglunds visionsoplæg fra 2025 peger ligeledes på en tunnelfri løsning for området der tager afsæt i strækningens forhistorie som klassisk boulevard med lige rækker af træer der opdeler gaderummet i forskellige hierarkier for blød og hård trafik.

Antallet af kørebaner reduceres og vejsideparkering fjernes for at gøre plads til trærækker og bløde trafikanter. Københavns Boulevard er, tilsvarende Miljøpunkt Nørrebro, en tanke om at tænke forløbet i en større sammenhæng.

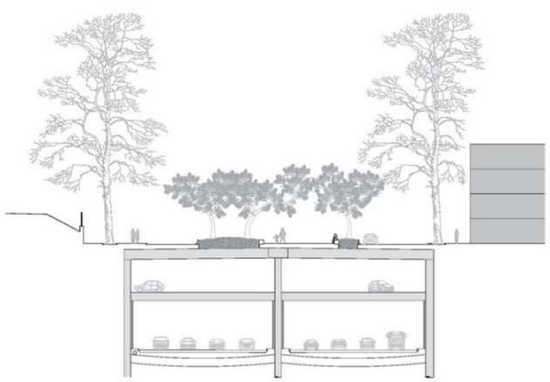

Københavns Boulevard/ illustration (Kragh og Berglund 2025)


Den Grønne Boulevard/ Miljøpunkt Nørrebro (Tredje Natur 2017)


Københavns Boulevard/ illustration (Kragh og Berglund 2025)


2018 H. C. Andersens Boulevard (JAJA arkitekter 2018)

Referenceprojekter /eksempler


Madrid Rio (WEST 8 2026)


Madrid Rio (WEST 8 2026)


Thomas B. Thriges Gade, Odense Kommune 2014- 2021


Big dig, Boston 1991- 2006


Boulevard Foch (Harmonic + Masson 2012)

Referenceprojekter
Der har gennem de sidste 30 år været en stigende tendens til, at udfordre hvor meget infrastrukturen skal fylde i vores byer. I Danmark, er Thomas B. Thriges Gade i Odense et interessant eksempel på hvordan en byomdannelse, erstatter en tidligere firesporet gennemfartsvej og omdanner rummet til en tæt bydel med boliger, byrum og erhverv samtidig med at forbindelsen til bymidten, genetableres.

I udlandet gør samme tendens sig gældende, hvor forskellige projekter placerer tung biltrafik i tunneler i tætte byområder, for at frigøre plads på overfladen til andre byfunktioner, grønne områder og opholdsrum. De følgende eksempler er både realiserede og i visionsfasen.

Madrid Rio / Madrid
Af realiserede projekter udgør Madrid Rio et omfattende eksempel. Madrid omlagde en stor del af ringvejen M-30 til underjordiske tunneler og fjernede motorvejen langs Manzanares-floden. Dette frigjorde store arealer, som er forvandlet til parkområdet Madrid Río med grønne områder, cykelstier og sportsfaciliteter

Big Dig / Boston
Et andet eksempel er infrastrukturprojekt er Big Dig i Boston (1991-2007) der erstattede en overbelastet, hævet motorvej med et moderne, underjordisk tunnelsystem. Det forbedrede trafikken, reducerede forurening og skabte den 27 hektar store Rose Kennedy Greenway - en lineær park der forbinder forskellige kvarterer i Down Town Boston. Området består af anlagte haver, promenader, pladser, springvand, kunst og specielle belysningssystemer, der strækker sig over en kilometer som et sammenbindende grønt rum i byen.

Boulevard Foch / Paris
Tegnestuen Harmonic + Masson udarbejdede i 2012 et visionsoplæg for Boulevard Foch i Paris. En 140m bred boulevard der stråler ud fra Triumfbuen hvor oplægget undersøger forskellige løsninger for hvad rummet kan bruges til når det frigives for biler.

Projektet har mange lighedstræk med nærværende opdrag til den Grønne Boulevard med eksempelvis ønske om et bebygget scenarie. Det eksisterende Boulevard Foch, udmærker sig ved en ældre beplantning af forskellige træsorter der adskiller sig fra de traditionelle og monokulturelt beplantede boulevarder.

2.0 Planmæssige forhold

Introduktion
Kapitlet gennemgår projektet for hvilke planmæssige bindinger der ligger i nærområdet. Der er taget udgangspunkt i en gennemgang af det samlede planhierarki jf. Planlovens forskellige dele samt Naturbeskyttelsesloven. Dette drejer sig om forhold til landsplanlægning, lokalplaner, servitutter, naturbeskyttelseslinjer, kulturarv, fortidsminder og arkæologi. Dertil kommer en gennemgang af Tingbogen for relevante servitutter på matrikler i projektområdet.

Formålet er at give projektet en bred screening for at kunne identificere forhold, der kan have væsentlig betydning, som der i en eventuel videre undersøgelse må nærstuderes. Dermed tages der også forbehold for at der kan være forhold, der ved nærmere undersøgelser kan vise sig at være væsentlige uden at de er fremhævet her.

Konklusioner
Projektområdet er placeret i den tætte by og med nabobebyggelser i umiddelbar nærhed. Der er relativt set få planmæssige restriktioner på arealerne og ej heller en lokalplan for selve projektområdet. Københavns Kommune er bygherre og myndighed for H.C. Andersens Boulevard. Der er dog en række forhold, der kræver opmærksomhed i en videre proces:

- For projektområdet mod Jarmers Plads er der en væsentlig overskridelse af fortidsmindebeskyttelseslinjerne for Jarmers Tårn og Ørstedsparken.
- Hele projektområdet er kulturarvsareal og med nærhed til en række områder udpeget som byarkitektoniske helheder, samt flere værdifulde kulturmiljøer i nærområdet. Derfor anbefales en forsigtig tilgang til udvikling i projektområdet, der respekterer eksisterende kvaliteter.
- De arkæologiske forhold vurderes potentielt set at kunne få betydning for projektets samlede tidsplan og økonomi, pga. indikationer fra tidligere fund i nærområdet.
- Metro Cityringen 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 indgående dialog med Metroselskabet for at afklare disse grænseflader.
- Der er foretaget en screening af alle lokalplaner i nærområdet. Få af lokalplanerne vurderes at kunne påvirke projektet, men særligt hvis der planlægges byggeri på overfladen af tunnelen, kan især lokalplanerne for hhv. Industriens hus og Rådhuspladsens Metrostationsplads, være relevante.

Referencer/ kilder
plandata.dk (januar 2026)
kort.plandata.dk/spatialmap (januar 2026)
kbhkort.kk.dk (januar 2026)
sgavmst.dk/natur-og-jagt/naturen-i-danmark/landskab/bygge-og-beskyttelseslinjer (januar 2026)
kulturarv.dk/fundogfortidsminder/Kort (januar 2026)
slks.dk/omraader/kulturarv/arkaeologi-fortidsminder-og-diger/arkaeologi-paa-land/kulturarvsarealer (januar 2026)
kp24.kk.dk/retningslinjer/kulturarv/vaerdifulde-kulturmiljoeer (januar 2026)
tinglysning.dk (januar 2026)

2.1 Forhold til anden planlægning

Planmæssige forhold

Afsnittet omhandler projektområdets forhold til landsplanlægning og redegør for hvad der kan have betydning.

Projektområdet for Den Grønne Boulevard, Etape 1 er blevet undersøgt for planlægningsmæssige forhold, der kan have betydning. På denne side screenes forhold i landsplanlægningen af Danmark, der kan have relevans samt til det relevante niveau i planhierarkiet for projektet.

Relevante områder i landsplanlægning
På kortet er vist Natura 2000-områder, kystnærhedszoner samt drikkevandsområder, som relevante temaer fra Plan- og Landdistriktsstyrelsens digitale kortlægning. Samtlige andre temaer, der er tilgængelige gennem styrelsens digitale kort er blevet gennemgået. Der er ikke fundet forhold, der vurderes at have afgørende betydning for projektet.

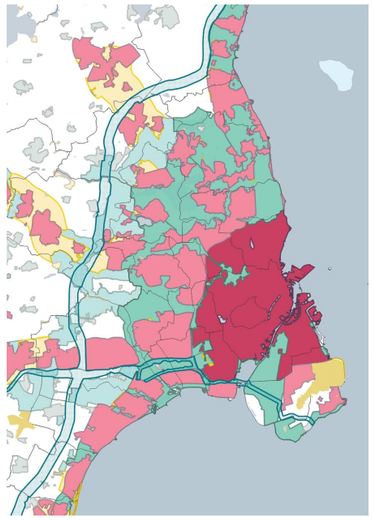
Fingerplan 2019
Københavns Kommune, og dermed hele projektområdet, er en del af Fingerplan 2019 (Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning) og placeret i Det indre storbyområde. Fingerplan 2019 vurderes ikke at hindre det påtænkte projekt, idet det dog bemærkes at princippet om stationsnærhed kan være relevant at forholde sig til. Hovedparten af projektområdet er stationsnært kerneområde, idet den nordlige del dog er væsentligt bedre stationsdækket end det sydlige.

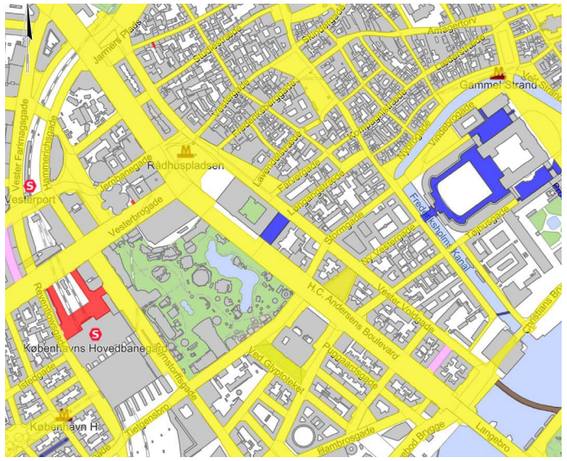
Kommuneplan 2024
Jf. planloven udarbejder Københavns Kommune kommuneplaner, der samler planlægningen for den samlede kommune. Kommuneplan 2024 er den gældende. I kommuneplanens udpegning af rammeområder, er projektområdet udlagt som 'Tekniske anlæg (veje mv.)'. Det vurderes at et projekt med tunnellægning af trafikken kan indeholdes i det eksisterende rammeområde. Hvis der ønskes byggeri oven på tunnelen, vil det kræve et kommuneplantillæg.

Trafik og mobilitet behandles særskilt i kapitel 5.0.

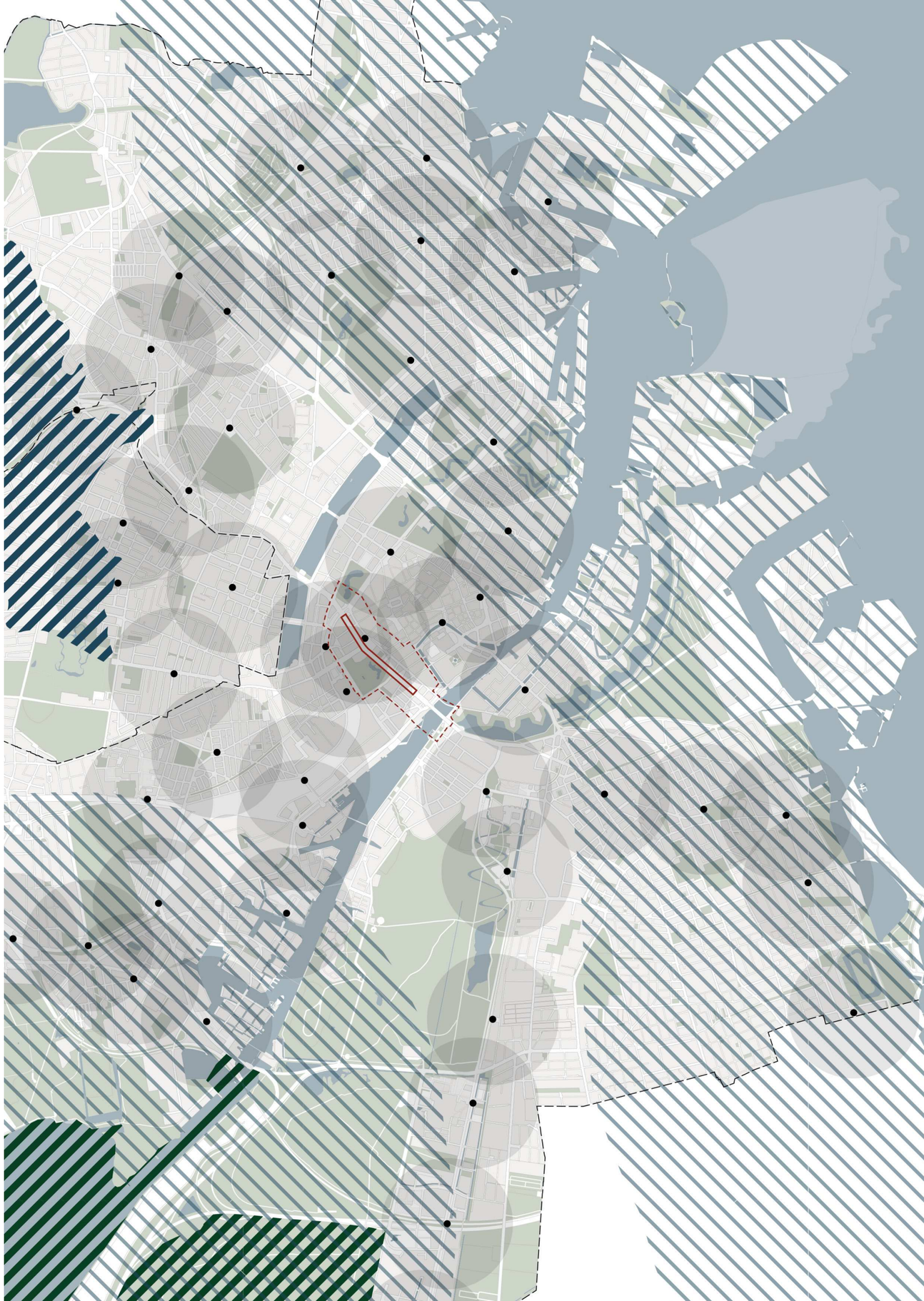
Der er få planmæssige bindinger på projektområdet, der samtidig er placeret stationsnært.

Hovedstadsområdet og de fire geografiske områdetyper. Den Grønne Boulevard, Etape 1 er placeret i 'Det indre storbyområde' markeret i mørkerød farve (Fingerplan 2019, Erhvervsstyrelsen)





Vejstatus (kbhdata, Københavns Kommune, 2026)



2.2 Naturbeskyttelseslinjer
Planmæssige forhold

Afsnittet redegør for hvorledes naturbeskyttelseslinjer påvirker projektområdet.

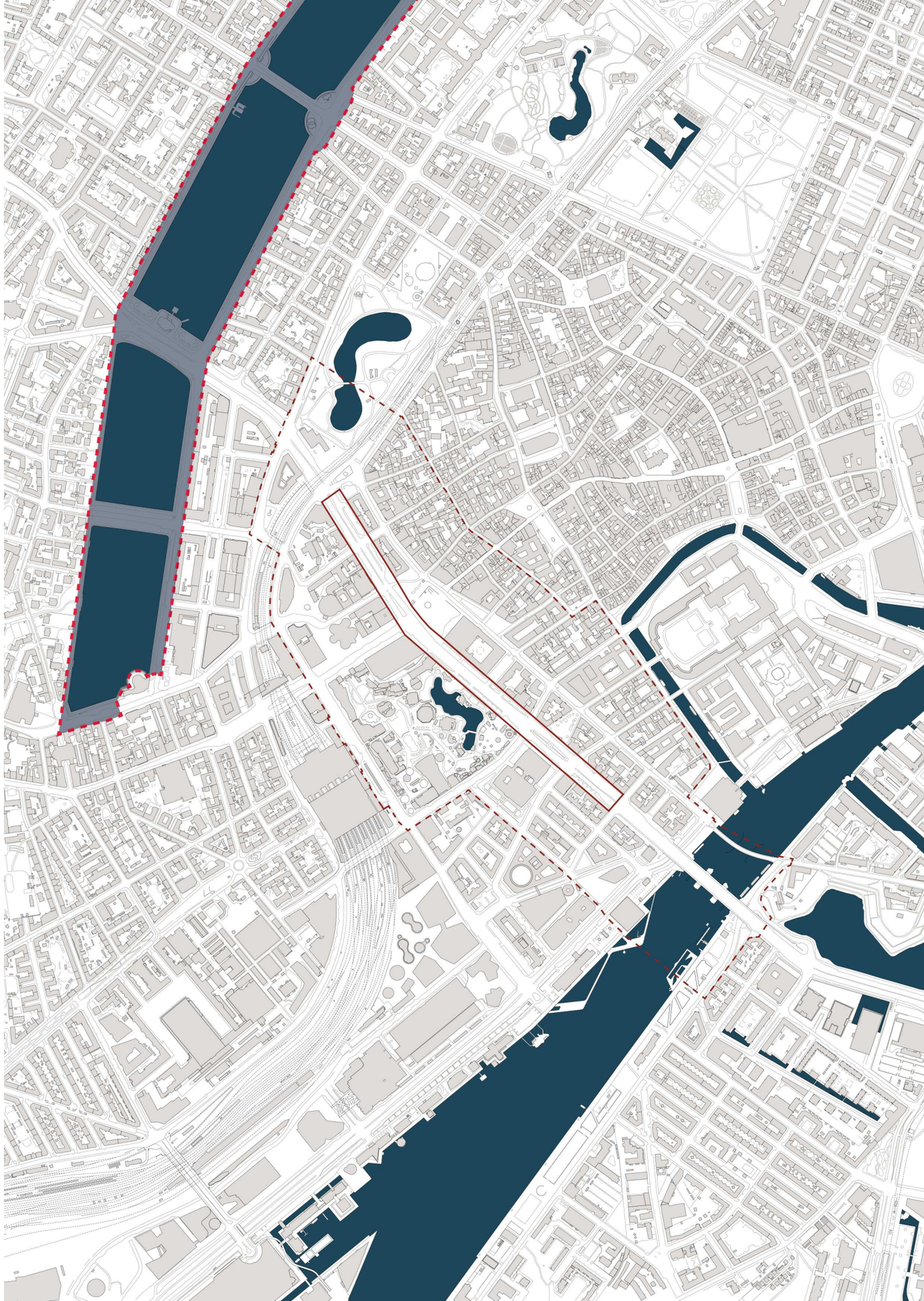
Strandbeskyttelseslinjer (Naturbeskyttelseslovens §15)
Der er ikke strande i projektområdet, hvor naturbeskyttelseslovens §15 finder anvendelse.

Sø- og åbeskyttelseslinjer (Naturbeskyttelseslovens §16)
'Søerne' (Sankt Jørgens Sø, Peblinge Sø og Sortedams Sø er underlagt naturbeskyttelseslovens §6 om beskyttelse af søer over 3ha. På kortet ses beskyttelseslinjen. Det vurderes ikke at være problematisk for nærværende projekt, da beskyttelseslinjen ikke ligger i projektområdet. Det skal dog bemærkes, at der for den fulde vision for Den Grønne Boulevard med en eventuel etape 2 og deraf et tunnelforløb fra Søerne til Bispeengbuen, vil være en overskridelse af beskyttelseslinjen medmindre der gives dispensation eller beskyttelseslinjen reduceres.

Der er ikke åer med beskyttelse i projektområdet.

Skovbyggelinjer (Naturbeskyttelseslovens §17)
Der er ikke skove i projektområdet, hvor naturbeskyttelseslovens §17 finder anvendelse.

- Naturbeskyttelseslinjer vurderes ikke at være problematiske for Den Grønne Boulevards etape 1.



Naturbeskyttelseslinjer
Projektområde
Nærområde
Søbeskyttelseslinje

1:10000

2.3 Fortidsminder

Planmæssige forhold

Afsnittet redegør for hvorledes fortidsmindebeskyttelse, påvirker projektområdet.

Fortidsmindebeskyttelseslinjen (Naturbeskyttelseslovens §18)
I nærhed til projektområdet findes en række fortidsminder, der er beskyttet af Naturbeskyttelseslovens §18 med en beskyttelseszone. Inden for beskyttelseszonen må der ikke foretages ændringer i beplantning eller terræn og ej heller bebygges, medmindre der gives dispensation eller beskyttelseslinjen reduceres.

I en nærhed på 2m til fortidsmindet må der endvidere ikke foretages jordbehandling, tilplantning eller bruges metaldetektor.

Dele af projektområdet ligger nær de fredede fortidsminder; Jarmers Tårn og Ørstedsparken. Den sidste eksisterende del af fæstningsmuren, Jarmers Tårn, blev bygget i 1520'erne. Ørstedsparken er en del af Københavns bastionære befæstning fra 1607. Jarmers Tårn og Ørstedsparken er omfattet af en 100 meter fortidsmindebeskyttelseslinje, som har til formål, at værne om fortidsminderne som landskabselementer i den bymæssige sammenhæng, samt sikre de arkæologiske lag. Københavns kommune kan i særlige tilfælde gøre undtagelse fra fortidsmindebeskyttelsens forbudsbestemmelse jf. naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 2. Den pågældende beskyttelseslinje kan også reduceres, eksempelvis i en lokalplan, for at muliggøre et byggeri jf. naturbeskyttelseslovens § 69.

Fortidsmindebeskyttelseslinjen for Tivolisøen er ophævet i forbindelse med en generel reduktion af beskyttelseslinjer i København af Skov- og Naturstyrelsen i 1996.

Mindesmærket ved Landsbyggefondens hus og Nulpunkt Vesterport på Rådhuspladsen vil være i udkanten af gravezonen for en mulig tunnel og vil sandsynligvis få overtrådt sin 2m beskyttelse, men uden at det er nødvendigt at flytte dem.

Monumenter
I projektområdet findes en række monumenter (statuer, steler mm.), der ikke er omfattet af naturbeskyttelsesloven, men som udgør en væsentlig kulturel værdi.

Det vil skulle undersøges om disse kan sættes i depot under en eventuel anlægsfase og om de skal opsættes igen. Ligeledes skal det undersøges, hvorvidt det er Københavns Kommune eller Staten, der forvalter og administrerer monumenterne.

Kirkebyggelinjen (Naturbeskyttelseslovens §19)
Kirker i nærområdet er alle omgivet af bebyggelse i hele beskyttelseszonen, hvorved de er undtaget fra loven.

- Københavns Kommune kan i særlige tilfælde gøre undtagelse fra fortidsmindebeskyttelsens forudbestemmelser. Den pågældende beskyttelseslinje i projektområdet kan reduceres i en lokalplan for at muliggøre byggeri.



Fortidsminder
- Projektområde
- Nærområde
- Kirker
- Fortidsmindeareal
- Fortidsmindebeskyttelseszone
- Fortidsmindebeskyttet monument
- Monument

1:10000

2.4 Kulturarv
Planmæssige forhold

Afsnittet redegør for kulturarvsmiljøer i og omkring projektområdet.

Kulturarvsarealer (Museumslovens §23, stk. 4)
Københavns Museum har arkæologisk ansvar for projektområdet og har fastsat et vejledende kulturarvsareal, inden for hvilket bygherrer bør være særligt opmærksomme på muligheden for arkæologiske fund ved gravearbejde. Området dækker hele projektområdet, og der må derfor i forbindelse med projektet forventes en længere proces omkring dette. Se også næste afsnit '2.5 Arkæologi'.

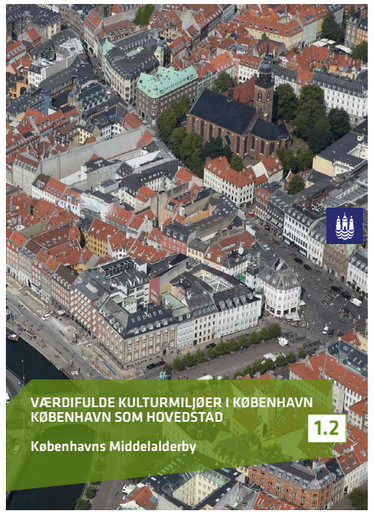
Værdifulde kulturmiljøer (Kommuneplan 2024)
Områderne er udpeget som led i kommuneplanen og er et værktøj for Københavns Kommune ift. at sørge for at udvikling i eller omkring disse områder, understøtter områdernes kulturelle værdier. Til hver udpegning knytter sig en baggrundsrapport, der specifikt udpeger hvilke værdier, der er relevante at søge bevaret. Værktøjet til dette vil være udviklingen af lokalplaner, der tager højde for de enkelte kulturmiljøer. I nærhed til projektområdet er udpeget følgende kulturmiljøer:

- København som hovedstad: Middelalderbyen
- København som hovedstad: Fæstningsringen
- Produktionens København: Carlsberg
- Københavns forsyning: Københavns Vandværk

Hele eller dele af områderne er bygningsfredede.

Byarkitektoniske helheder (Kommuneplan 2024)
I nærområdet findes en række områder udpeget som 'Byarkitektoniske helheder' i Kommuneplan 2024. Disse udpegninger pålægger ejere at om- og tilbygninger skal ske under hensyntagen til områdets/bygningernes arkitektoniske kvalitet og helhedspræg. De udpegede områder er placeret tæt op af projektområdet, hvilket understreger behovet for at der i planlægningen af projektet tages hensyn til disse eksisterende kvaliteter.

Projektet rummer en mulighed for at styrke kvaliteterne i de udpegede kulturmiljøer. Særligt er det interessant at tænke det i sammenhæng med fæstningsringen, idet Den Grønne Boulevard udgør et langstrakt areal i stor skala i det område hvor dele af Københavns befæstning var placeret.





Baggrundrapporter for et uddrag af de udpegede kulturmiljøer



2.5 Arkæologi
Planmæssige forhold

Afsnittet redegør overordnet for hvilke arkæologiske antagelser projektområdet kunne indeholde.

Arkivalsk kontrol udført af Københavns Museum
Københavns Museum har på baggrund af forespørgsel fra Københavns Kommune foretaget en arkivalsk kontrol af projektet den 20. marts 2026. Se i øvrigt bilag med sagsnr. 2026-0065521 for den fulde udtalelse.

Vurderingen er, at der er meget stor sandsynlighed for at der findes arkæologiske spor i projektområdet, der vil skulle undersøges og muligvis fjernes af museet, i forbindelse med en mulig udgravning til tunnel.

Tilgængelige registranter og arkivalier er blevet gennemgået og der er registreret omfattende fortidsminder af varierende typer (se kortet).

Det berørte område passerer tværs igennem Københavns befæstning med faser fra middelalder, renæssance og nyere tid. Blandt de mange registreringer indenfor projektområdet og i nærområdet til arealet, er der fund fra stenalderen, de allerældste tegn på urbanisering af Københavnsområdet fra tidlig middelalder, heriblandt en kristen kirkegård og kirke, Valkendorfs kanal fra sidste halvdel af 1500-tallet, krigergrave fra Stormen på København, samt spor efter bosættelse og håndværksaktiviteter helt tilbage fra middelalderen.

For at kunne vurdere de arkæologiske interesser i projektområdet er det nødvendigt at udføre en arkæologisk undersøgelse, hvor muséet afklarer omfanget af de arkæologiske spor. Denne forundersøgelse er frivillig, betales af bygherre og omfatter fx søgegrøfter.

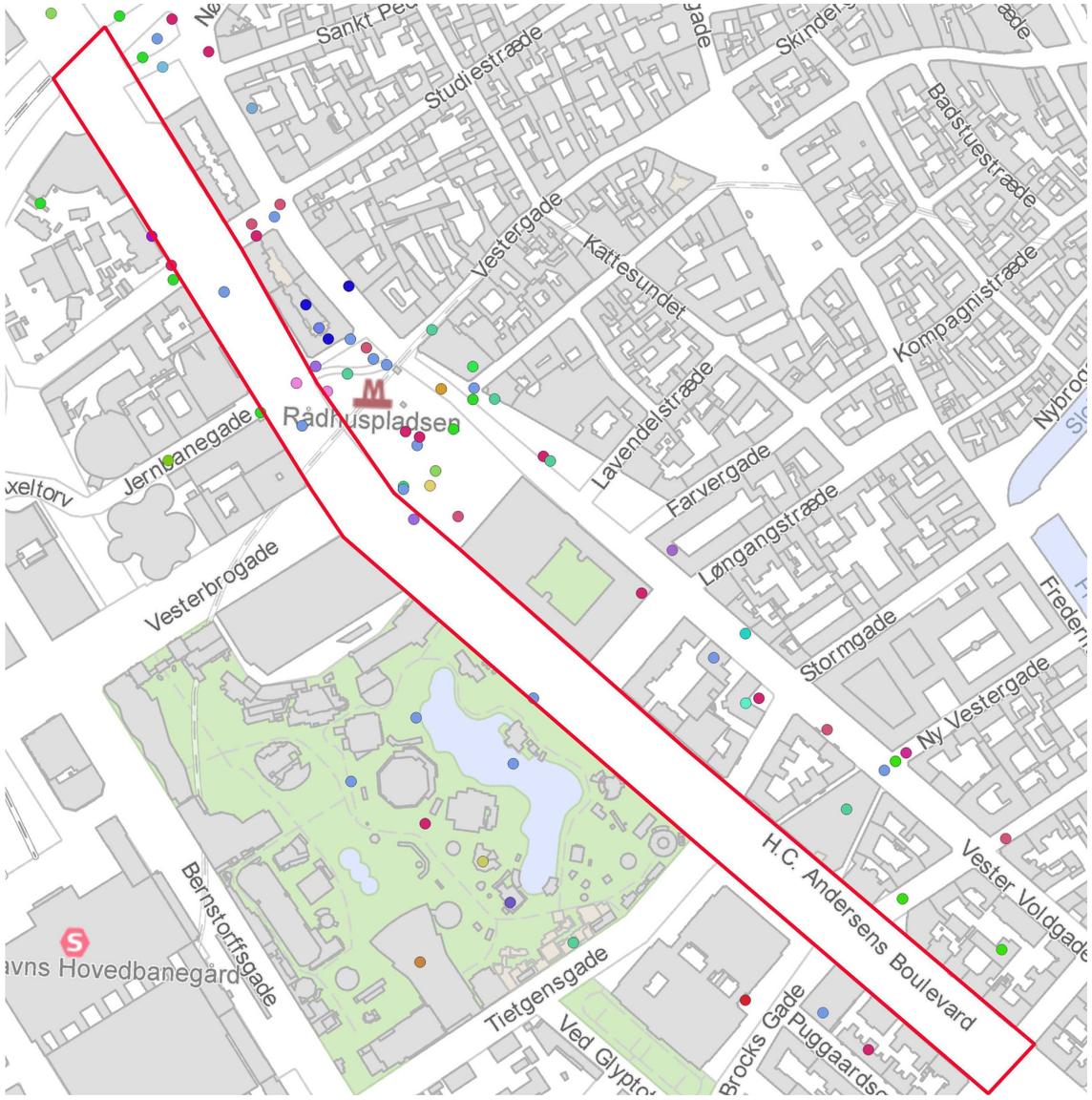
Københavns Museum anbefaler på baggrund af ovenstående, at der foretages en forundersøgelse tidligt, så det kan meddeles om der vil være krav om en egentlig undersøgelse i forhold til museumslovens bestemmelser.

På baggrund af udtalelsen fra Københavns Museum er det rådgivers vurdering at de arkæologiske forhold kan være af betydning for projektets tidsplan og logistik. Udover omkostninger til selve forundersøgelsen og de mulige efterfølgende egentlige arkæologiske undersøgelser, er det vurderingen at der også kan være en række udgifter forbundet med forskydning af tidsplanen eller ændret logistik i anlægsfasen. I den tidligere foranalyse (COWI 2025) er der afsat 20 mio. kr./km til arkæologiske undersøgelser.

Det anbefales af Københavns Museum at der foretages en arkæologisk analyse så de arkæologiske forholds betydning for tidsplan og økonomi kan estimeres mere præcist.

En væsentlig reference er udgravningen af Rådhuspladsen metrostation, hvor det tog ca. 1,5 år at færdiggøre de arkæologiske arbejder i forbindelse med anlægsarbejdet (Rådhuspladsen, KBM 3827, Cultural Historical Report, Metro Cityring Excavation, Københavns Museum 2015).

- Københavns Museum vurderer at der er stor sandsynlighed for at der findes arkæologiske spor i projektområdet. På baggrund af dette er det rådgivers vurdering at de arkæologiske forhold kan være af stor betydning for projektets samlede økonomi og tidsplan og emnet bør gives en høj opmærksomhed i videre undersøgelser.



Kendte fortidsminder i nærområdet

Københavns Museum/ kbhkort.kk.dk
Slots- og Kulturstyrelsens database Fund & Fortidsminder

- Affaldsgrube
- Befæstning
- Begravelse, uspec undergruppe
- Bolværk
- Bro
- Brønd
- Bygning
- Diverse anlæg og genstande, uspec undergruppe
- Enkeltfund
- Fyldskifte (uspecificeret)
- Genforeningssten
- Grøft (skel)
- Ildsted
- Industrianlæg
- Kampplads
- Kilometersten
- Kirkegård
- Krigergrav
- Kulturlag
- Mindesmærke
- Møllekanal
- Møntfund
- Rørledning
- Sekundær subsistens/produktion, uspec undergruppe
- Stenlægning/Stensamling
- Vandfyldt grav
- Vandledning
- Voldgrav
- Ødekirke

2.6 Anvendelse
Planmæssige forhold

Afsnittet redegør overordnet for anvendelser i projektområdet.

De eksisterende funktioner i nærområdet, vidner om hvordan området anvendes og derfor også hvordan biler, cykler, mennesker og varer bevæger sig i området.

I sin helhed bærer området præg af en stor diversitet i brug, men de historiske bydele adskiller sig dog fra hinanden, med en række karakteristika.

Middelalderbyen er i sin helhed omfattet af området for detailhandel og består af en blanding af boliger og serviceerhverv med en høj grad af butikker og restauranter/caféer. Bydelen tiltrækker i høj grad turister og besøgende fra andre bydele. En del af boligerne orienterer sig i en vis grad væk fra de mest befærdede områder som fx Strøget.

Den del af Vesterbro, der ligger hen mod projektområdet består, bortset fra Kødbyen, også primært af boliger og serviceerhverv. Denne del af bydelen er også detailhandelområde og Vesterbrogade opleves handels- og oplevelsesmæssigt som en forlængelse af Strøget.

Slotsholmen består udelukkende af offentlige institutioner som Christiansborg, en række ministerier, Christiansborg Slotskirke, Det Kgl. Bibliotek og en række muséer. I de omkringliggende områder af Middelalderbyen og Frederiksholmkvarteret findes ligeledes en række muséer og ministerier, hvorfor disse områder funktionelt fletter sammen.

Selve det område som H. C. Andersens Boulevard befinder sig i, Metropolzonen, er opstået senere, hvorfor bystrukturen har kunne rumme en række andre anvendelser, der kræver større bygninger/udlæg end hvad fx Middelalderbyen eller Vesterbro tillader. Her findes fx Hovedbanegården og dets baneterræn, Københavns Rådhus, Glyptoteket, Tivoli og forlystelsesetablissementerne omkring Axeltorv samt Postbyens store domiciler, Politigården og hotellerne ved Kalvebod Brygge. Ind mellem disse findes mere regulære områder med boliger og serviceerhverv som fx Rysensteenkvarteret. Metropolzonen indeholder i mindre grad detailhandel og restauranter bortset fra strækningen mellem Strøget og Vesterbrogade.

I nærhed til projektområdet findes varierende funktioner som boliger og serviceerhverv med varierende grader af detailhandel og restauranter i stueetagerne. En række muséer, større offentlige institutioner samt i særlig grad Tivoli skaber anderledes anvendelsesmæssige variationer.



2.7 Lokalplaner
Planmæssige forhold

Afsnittet redegør for hvilke lokalplaner der har indflydelse for projektområdet.

Lokalplanforhold
Der er foretaget en screening af alle lokalplaner i nærområdet.

Lokalplan nr. 436 indeholder bestemmelser der er relevante at forholde sig til projektet, særligt hvis der planlægges byggeri i umiddelbar nærhed til det pågældende lokalplan-område. Dette drejer sig bl.a. om facadens sammenhæng med Rådhuspladsen, kravet om åbenhed hertil samtidig med at bygningen skal danne 'hjørne' til Rådhuspladsen. Lokalplan nr. 480 indeholder ligeledes bestemmelser, med væsentlige forhold, idet den ret præcist beskriver Metrostationspladsens udformning.

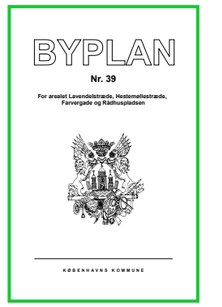
Tre af lokalplanerne (nr. 178, nr. 496 & nr. 528) indeholder forhold, der muligvis kan påvirke projektet, hvor en evt. dispensation eller ny lokalplan kan blive en løsning. Resten af lokalplanerne vurderes ikke at blive påvirket af projektet.

Lokalplanpligt for tunnel
Hvis projektet skal realiseres med en tunnel udløser dette ikke nødvendigvis i sig selv en lokalplanpligt for det berørte projektområde, men en række mulige forhold omkring tunnellens udformning som fx etablering af større teknikrum i terræn, indgangsportalernes udformning mm. vil kunne udløse en lokalplanpligt.

Lokalplanpligt for bygninger
Hvis der påtænkes byggeri ovenpå en mulig tunnel vil dette formentligt udløse lokalplanpligt for de områder, der bebygges. I så fald vil det være op til Københavns Kommune at afgrænse lokalplanområdet med hensyn til etapeplan, fremtidige ejerforhold, matrikulering osv., ligesom det kan overvejes om der skal udarbejdes forskellige lokalplaner til de forskellige dele af projektområdet. Hvis der i et kommende projekt ønskes bygninger på overfladen, kan en lokalplansproces også sikre en vis mængde tid afsat til høringer mm. pga. nærhed til naboer, og fordi der er en sandsynlighed for at byggeri i væsentlig grad vil påvirke miljøet i nærområdet.

To af lokalplanerne indeholder bestemmelser der har forhold af betydning hvis et tunnelprojekt på strækningen udføres. Det drejer sig i særlig grad om, hvis der påtænkes bygninger på det frigivne areal.

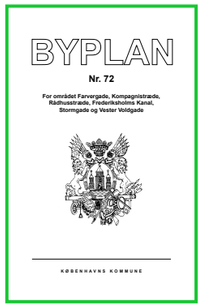
- Lokalplaner med uvæsentlige forhold
- Lokalplaner med mindre væsentlige forhold
- Lokalplaner med væsentlige forhold



Lokalplan 39
Karré mellem Farvergade & Lavendelstræde
Lokalplanen vurderes ikke at have betydning for projektområdet, idet den kun fastsætter forhold for den pågældende karré.



Lokalplan 63
Ny Kongensgade
Lokalplanen vurderes ikke at have betydning for projektområdet, idet den kun fastsætter forhold for den pågældende karré.



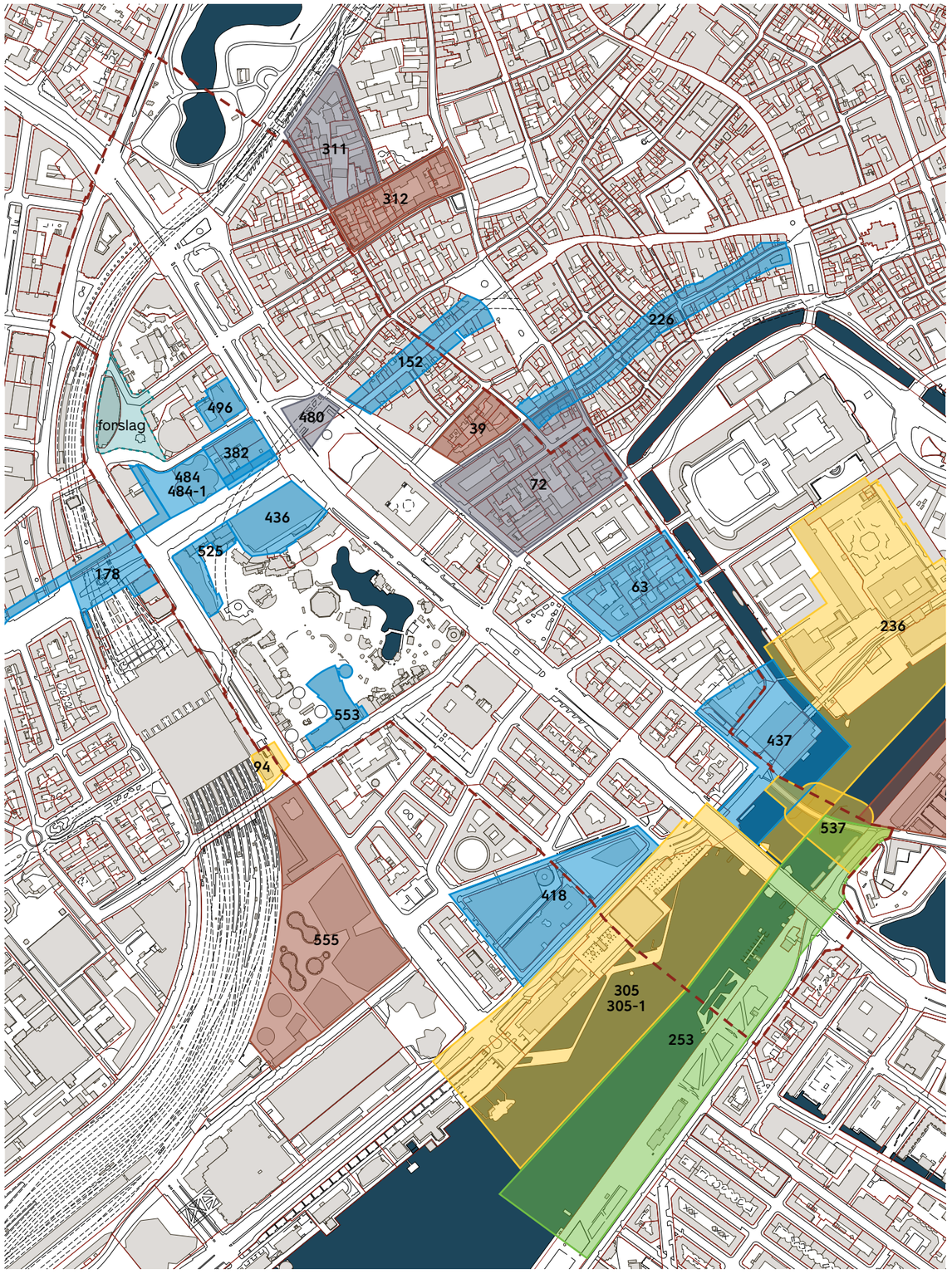
Lokalplan 72
Ny Kongensgade
Lokalplanen vurderes ikke at påvirke projektområdet, da den kun fastsætter retningslinjer for bebyggelsen og ikke for vejene.



Lokalplan 94
Hovedbanegården
Lokalplanen vurderes ikke at have betydning for projektområdet, da den ikke fastsætter retningslinjer for vejene og kun omfatter bebyggelsen.

Lokalplaner i nærhed til projektområdet

- Blandet bolig & erhverv
- Offentlige formål
- Erhvervsområde
- Anvendelse ikke reguleret
- Rekreativt område
- Forslag til lokalplan
- Projektområde
- Nærområde



1:7500



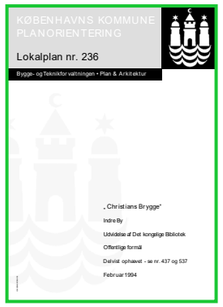
Lokalplan 152
Strøget
Lokalplanen forudsætter at Strøget opretholdes som en citypræget butiksgade, hvilket vurderes at være foreneligt med projektet.



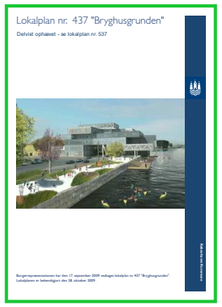
Lokalplan 178
Vesterbrogade
Lokalplanen forudsætter at Vesterbrogade opretholdes som handelsgade med butikker, restauranter o. lign. i stueetagen, hvilket omdannelse i projektområdet vil kunne påvirke.



Lokalplan 226
Strædet
Lokalplanen forudsætter at Strædet opretholdes som en citypræget butiksgade, hvilket vurderes at være foreneligt med projektet.



Lokalplan 236
Christians Brygge
Lokalplanen vurderes ikke at have betydning for projektområdet, idet den primært fastsætter forhold for byggeri langs havnekanten. Lokalplanen er delvist ophævet, se nr. 437 og 537.



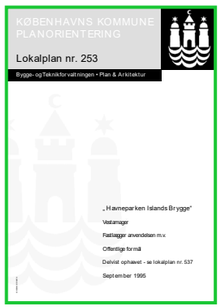
Lokalplan 437
Bryghusgrunden
Lokalplanens retningslinjer for ubebyggede arealer vurderes ikke at have betydning for projektet.



Lokalplan 480
Rådhuspladsen
Metrostationsplads
Lokalplanen definerer stramt anvendelse ift. metrostationen. Såfremt projektet vil ændre/omdanne hele eller dele af arealet defineret af lokalplanen, vil der være behov for et tillæg eller en ny lokalplan, særligt hvis der påtænkes bebyggelse i lokalplanområdet.



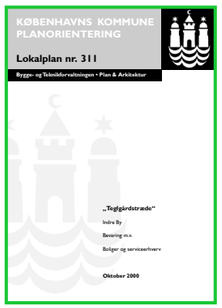
Lokalplan 484 / 484-1
Scala
Lokalplanens retningslinjer for ubebyggede arealer påvirker ikke direkte projektområdet og vurderes uproblematiske.



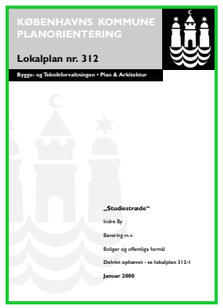
Lokalplan 253
Havneparken Islands Brygge
Lokalplanen vurderes ikke at have betydning for projektområdet. Sigtelinjer lagt til grund for lokalplanen kan opretholdes.



Lokalplan 305 / 305-1
Kalvebod Bølge
Lokalplanens formål om at skabe ny attraktion ved vandet vurderes godt foreneligt med formålet for Den Grønne Boulevard.



Lokalplan 311
Teglgårdsstræde
Lokalplanen vurderes ikke at have betydning for projektområdet, idet den kun fastsætter forhold for den pågældende karré.



Lokalplan 312
Studiestræde
Lokalplanen vurderes ikke at have betydning for projektområdet, idet den kun fastsætter forhold for den pågældende karré.



Lokalplan 496
Dagmarhus
Lokalplanen muliggør en forøget bygningshøjde ud mod H. C. Andersens Boulevard. Hvis projektet Den Grønne Boulevard medfører byggeri i nærheden af lokalplanområdet, vil lysforhold og skyggevirkning bygningskroppene imellem kunne ændre grundlaget for lokalplanen.



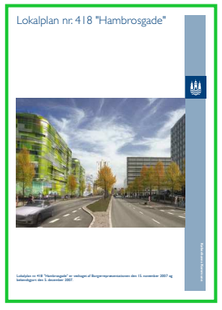
Lokalplan 525
Tivolihjørnet
Lokalplanens retningslinjer knytter sig primært til bebyggelsen og de nære ubebyggede arealer og vurderes ikke at kunne indvirke på projektet.



Lokalplan 528
Applebys Plads Karréen
Idet der planlægges for boliger, kan ændringer i trafikstøj som følge af projektet muligvis ændre forudsætningerne i lokalplanen.



Lokalplan 382
Jernbanegade
Lokalplanen delvist ophævet, se Lokalplan 484. Lokalplanens bestemmelser vurderes ikke at have betydning for projektområdet.



Lokalplan 418
Hambrosgade
Lokalplanen vurderes ikke at have betydning for projektområdet, idet bestemmelserne ikke har indvirkning på dette.



Lokalplan 436
Industriens hus
Lokalplanen indeholder en række forhold, der kan have betydning for et kommende projekt. Dette drejer sig bl.a. om facadens sammenhæng mod Rådhuspladsen, kravet om åbenhed hertil samtidig med at bygningen skal danne 'hjørne' til Rådhuspladsen. Desuden kan vejadgangen til P-kælderen udgøre en potentiel binding i et projekt.



Lokalplan 537
Bro ved Vester Voldgade
Lokalplanen vurderes ikke at have betydning for projektområdet, idet bestemmelserne specifikt omhandler placering af bro i lokalplanområdet.



Lokalplan 553
Tivolihuset
Lokalplanen vurderes ikke at have betydning, idet bestemmelserne specifikt omhandler en tilbygning ovenpå eksisterende bebyggelse.



Lokalplan 555
Postgrunden
Lokalplanen sikrer nye sigtelinjer og tilføjer pejlemærker, med betydning for oplevelsen fra projektområdet, men som vurderes forenelige med projektet.



Forslag
Palads
Vedtages lokalplanen muliggøres en forhøjelse af den eksisterende bygning. Dette vil i mindre grad påvirke Studiestræde-forbindelsen gennem projektområdet

2.8 Servitutter

Planmæssige forhold

Afsnittet redegør for den indledende screening af servitutter, der har været foretaget af landinspektørfirmaet CK-Land på vegne af Team Vandkunsten.

Forudsætninger & metode

Landinspektørfirmaet CK-Land har undersøgt tinglyste dokumenter for de på kortet markerede matrikler. Matriklerne er udpeget af rådgiver ud fra en vurdering af interesse for projektet og inkluderer direkte nabo-matrikler samt matrikler tilstødende Vester Voldgade, da denne trafikalt potentielt også kunne blive påvirket af projektet.

På ejendommene er der tinglyst ca. 670 dokumenter i perioden fra 1857 - 2025. Dokumenter tinglyst før 1927 skal som udgangspunkt bestilles på Rigsarkivet og er håndskrevne. Disse er ikke gennemlæst men er screenet på overskriftniveau.

På overskriftniveau er der undersøgt for en række relevante nøgleord, ligesom der er søgt i teksten, hvor det er muligt i de scannede dokumenter.

Der henvises i øvrigt til bilaget ' 2026-0010-DenGrønneBoulevard-screening servitutter-20260713'.

Screening af servitutter

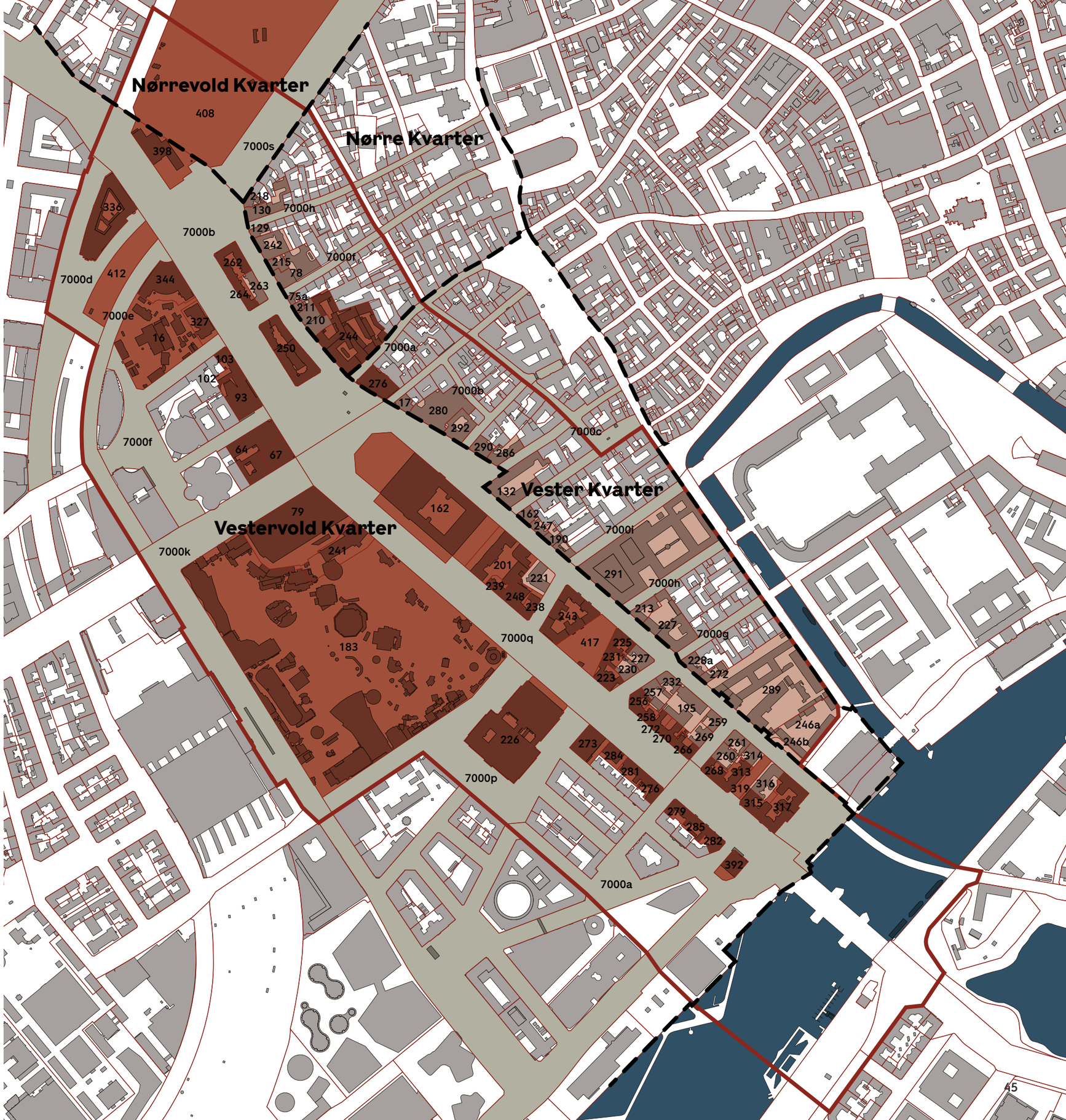
I screeningen er der udvalgt 110 til nærmere gennemgang og derpå udvalgt 9 servitutter af særlig interesse. Disse omhandler følgende:

- 13.05.1959-1208-01: Rettigheder for privat vejmatrikel op mod Langebro
- 04.10.1991-959984-01: Funderingsmetode og grundvandssænkning
- 24.02.1998-27861-01: Tilladelse til at udføre spuns og forankring ud over skel
- 12.01.1998-3583-01: Vedligeholdelse og brug af areal til trafikale foranstaltninger ved Jarmers Plads
- 29.01.1999-12392-01: Åbning af døre ud over skel mod boulevarden
- 26.10.2020-1012362572: Metroservitut (se afsnit 2.9)
- 12.01.2021-1012579003: Metroservitut (se afsnit 2.9)
- 07.03.2024-1015535437: Fredning af arealet om Tivolisøen (se fredningsbeskrivelse i baggrundsrapporten 'Egenartsanalyse')
- 03.04.2025-1016621554: Grænseflade mellem Langebro og tilgrænsende ejendomme, fx ift. vedligehold.

På baggrund af ovenstående må det konkluderes at der umiddelbart er få servitutter med direkte indvirkning på Den Grønne Boulevard, etape 1. CK-Land vurderer at de primære opmærksomheder bør være:

- Indgreb i eksisterende ejendommes forhold ift. overkørsler.
- Nødvendige ledningsomlægninger og hvorvidt disse er omfattet af vejlovens gæsteprincip.
- Restriktionerne fra metroens tracé, der passerer under projektområdet. Dette uddybes også i næste afsnit.

Landinspektørfirmaet CK-land vurderer at der kun er få servitutter med direkte relevant for projektet.



Matrikler af høj interesse

Matrikler af interesse

Offentlige vejmatrikler

1:5000

2.9 Servitut om Metro Cityringen

Planmæssige forhold

Afsnittet omhandler hvilke væsentlige begrænsninger servitut om metroen har for projektområdet,

Metro Cityringen
Metroens konstruktioner til Cityringen og tilhørende stationer under Rådhuspladsen og H. C. Andersens Boulevard udgør et vigtigt stykke infrastruktur, der pålægger en række begrænsninger for en del af projektområdet. Begrænsningerne er påtegnet matriklerne (der er vejmatrikler ejet af Københavns Kommune) med en servitut, der definerer, i hvilken grad Metroselskabet er påtaleberettiget.

Begrænsningerne handler primært om hvilken belastning der kan pålægges arealerne, hvor dybt der kan graves i nærhed til metroens konstruktioner, hvilke vibrationer der må skabes ved fx ramning, samt andre forhold om ledninger mm.

Servitutten vil udgøre en væsentlig faktor ift. hvordan der kan bygges, både i forhold til de undersøgte forhold i hovedforslagets om en gravet tunnel i nærhed til servitutområderne og i særdeleshed hvis man vælger at bygge andre konstruktioner over jorden, som fx boliger.

Tegninger og forklaringer i dette kapitel er et resumé af dokumentet 'ARL-0-AR-EKSPR-Rhp-FOR-006'. Ved yderligere undersøgelser eller uklarheder skal der tages udgangspunkt i servitutten og ikke dette resumé.

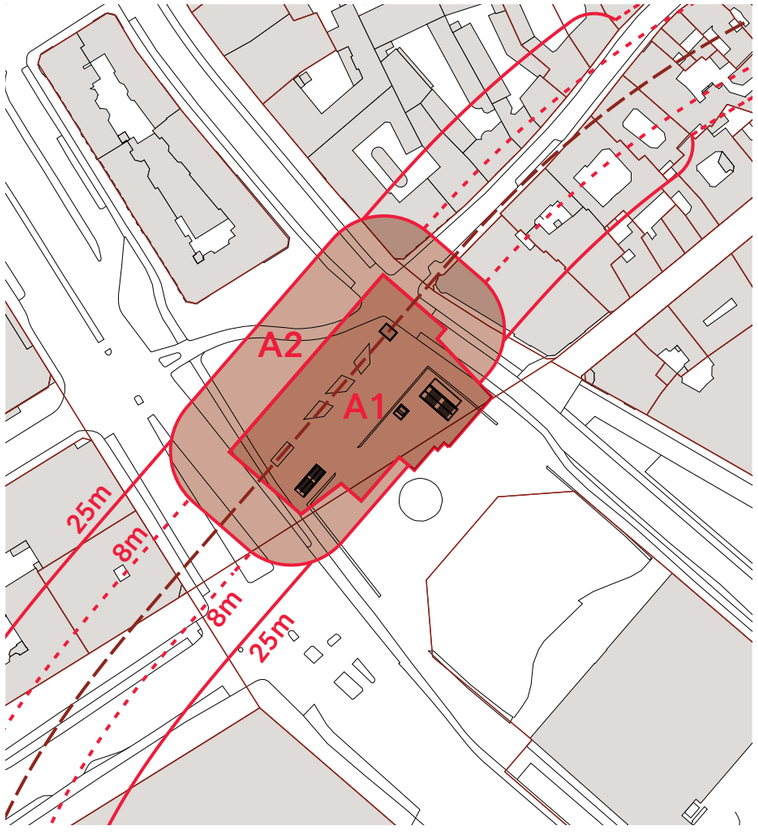
Belastningsbegrænsning
Servitutlinjerne på kortet viser begrænsningerne ift. belastning som defineret i servituttens §2.

Servitutten definerer grænseværdier for trykpåvirkning (samlet egenlast og nyttelast), for de forskellige zoner, samt i et bestemt kote-interval, som hvis de overskrides skal godkendes af Metroselskabet.

Det må forventes at en mulig tunnel vil skulle godkendes af Metroselskabet, i sig selv fordi terrænet udgraves under opførslen. Det skal endvidere undersøges om lasten fra tunnellen vil overskride grænserne i servitutten.

Byggeri på overfladen i servitutområdet må ligeledes forventes at kræve en godkendelse fra metroselskabet.

> Servitutten vil udgøre en væsentlig faktor ift. hvordan der kan bygges, både i forhold til konstruktion af en gravet tunnel i nærhed til servitutområderne og i særdeleshed hvis man vælger at bygge andre konstruktioner over jorden, som fx bygninger.

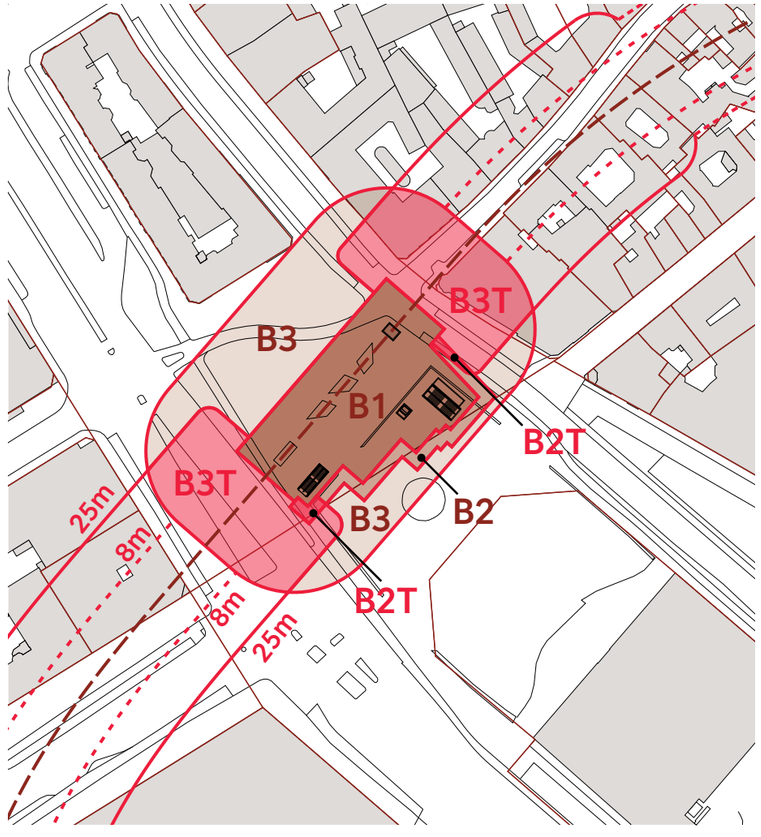


1:2000

Dybdebegrænsning/udgravning
Servitutlinjerne på kortet viser begrænsningerne ift. udgravning/ramning af pæle og spuns jf. servituttens §3.

Begrænsningerne bestemmer i hvilken kote der må udgraves eller rammes pæle i de forskellige servitutområder. Dertil kommer begrænsninger i forhold til anvendelse af grundvandssænkning, brug af jordankre mm.

Ved konstruktion af en mulig tunnel eller byggeri over denne, må det forventes at der derfor skal søges tilladelse hos Metroselskabet.



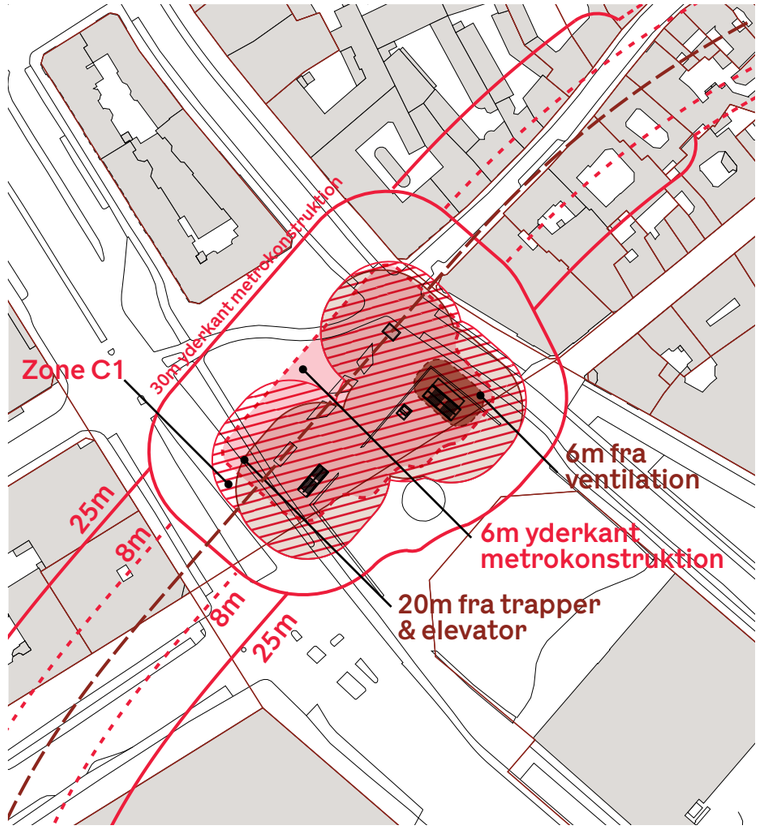
1:2000

Øvrige forhold
Servitutlinjerne på kortet viser begrænsningerne ift. en række forskellige forhold jf. servituttens §§4 - 10.

Begrænsningerne omhandler vibrationer, oplag, ledninger med brandfarlige gasser, ledninger med brandfarlige væsker, ledninger med væsker under tryk, vagabonderende strømme/potentialudligning, beplantning, kraner samt konstruktioner.

Ved omlægning af ledninger ifm. anlæg af en mulig tunnel vil disse forhold skulle granskes for mulige overtrædelser af begrænsningerne.

Derudover vil særligt begrænsninger på vibrationer udgøre en væsentlig udfordring for konstruktion af tunnel samt for muligt byggeri på overfladen.



1:2000

3.0 Tekniske forudsætninger

Introduktion
Kapitlet behandler de tekniske forudsætninger, der gælder for anlægget af en gravet tunnel samt afledte effekter heraf. Kapitlet indledes med et kort resumé af de forudsætninger, der er blevet defineret i tidligere undersøgelser af projektet. Derefter analyseres de eksisterende forhold for ledninger i jorden, terrænforhold, geologi, grundvand samt regnvand og forurening både i jord og i luft. Dette er alle emner, der vil blive påvirket af anlæggelse af en tunnel i varierende grad, hvilket også underbygges. Formålet med dette kapitel har især været at afdække nogle af de forhold der tidligere kun har været belyst i mindre grad.

Konklusioner
På baggrund af kapitlets analyser, er det rådgivers vurdering, at følgende gør sig gældende hvis man arbejder videre med anlæg af en cut'n'cover tunnel:

- 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 området ledes i dag til fælleskloak. Der kan generelt være behov for opmagasineringskapacitet i området. Opførelse af rampeanlæg til tunnel vil ændre de steder hvor regnvand opsamles i dag.

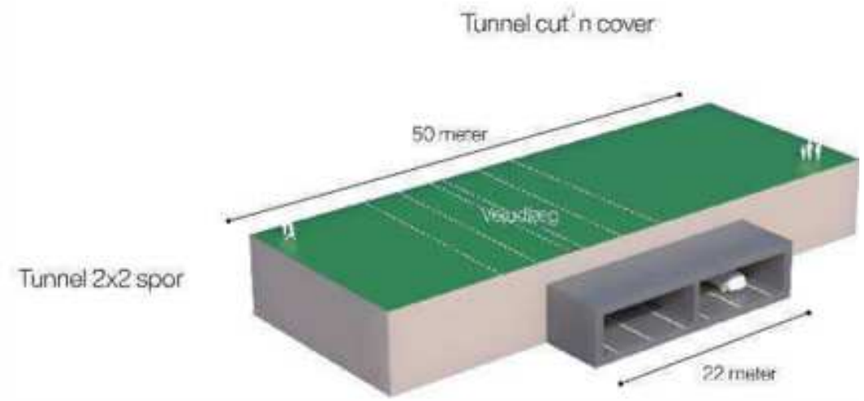
- Jordforurening forventes ikke at udgøre en væsentlig hindring for projektet. En stor del af den opgravede jord kan dog ikke genindbygges og det forventes, at ca. 14.800 antal læs med jord skal bortkøres.

- H. C. Andersens Boulevard har høje forekomster af luftforurening, hvilket det vil være muligt lokalt at forbedre ved at føre biltrafik i tunnel.

Referencer
colt. (nn). Følgebrev ved anmodning om ledningsoplysninger.
COWI. (2023). Foranalyse af Den Grønne Boulevard, afsluttende fase 1.2.
COWI. (2025). Den Grønne Boulevard - Ramper og trafikafvikling, østlig tunnel.
Danske Regioner ved Arealinformation. (december 2025). Jordforurening, V1 flader og V1 flader. Hentet fra Arealinformation - Danmarks Miljøportal: https://danmarksarealinformation.miljoeportal.dk/
Geo. (december 2025). GeoAtlas Live.
Klimadatastyrelsen. (27. marts 2024). Danmarks Højdemodel. Hentet fra Højdekurver 0,5 m: https://www.klimadatastyrelsen.dk/groen-omstilling-og-klimasikring/klimasikring/danmarks-hoejdemodel
Retsinformation. (august 2019). BEK nr 811 af 14/08/2019. Hentet fra Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om sikkerhed for udførelse af elektriske anlæg: https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2019/811
Team Vandkunsten. (2026). Egneartsanalyse - Den Grønne Boulevard.
Telia/Norlys mobil. (nn). Betingelser for benyttelse af Telia Danmarks ledningsoplysninger .
DMI Klimaatlas (2025)
Scalgo Live. Skybrudskort (2026)

3.1 Tekniske forudsætninger fra tidligere rapporter

Tekniske forudsætninger



Tværsnit af tunnel cut`n`cover/ illustration COWI

Afsnittet omhandler en kortfattet oplistning af de tekniske forudsærninger fra tidligere rapporter

Tunnelkonstruktionen
I dette afsnit oplistes de væsentligste forudsætninger fra tidligere undersøgelser (COWI 2023 og 2025) af tunnelkonstruktion:

- Tunnelen (etape 1) strækker sig fra Nørre Voldgade til Rysensteensgade.
- Der er tale om en gravet tunnel (cut & cover).
- Da udgravningen kommer væsentligt under grundvandsspejlet, og udføres i kraftigt vandførende lag, vil der være behov for en afskærende byggegrubeindfatning på begge sider.
- Der vil være behov for omfattende grundvandskontrol.
- En mulig tunnel udføres med et jorddække, der tillader at overfladenære ledninger kan krydse, og at der udføres beplantning på toppen.
- COWI har vurderet at en mulig tunnel kan passere henover Metro City Ringen.
- I tilfælde af brand skal det være muligt at flygte til modsatte tunnelrør.
- Centerlinje af tunnel er i hovedforslaget lagt i vejmidten.
- Der forligger en analyse af anlægsfasen, der illustrerer at midlertidig ensrettet trafikafvikling på hver side af tunneludgravningen, er mulig når tunnelen er lagt i vejmidten. Dette er under forudsætning af, at almindelig biltrafik ikke benytter H. C. Andersens Boulevard.
- Der er udført en nøjere detaljering af ramperne i begge ender i (COWI 2025), hvor gradienten på rampen ved Rysensteensgade er 6% og 7,4% for rampen ved Studiestræde. Dertil er rampeåbning på opkørselsrampen i (COWI, 2025) udformet med 3 kørespor fordelt på 1 højresvingsspor og 2 ligeud-spor, for at forbedre trafikafviklingen.

◉ Hovedforslaget om en tunnel forudsætter et anlæg som en gravet cut & cover-løsning med afskærende byggegrubeindfatning på hver side og mulighed for midlertidig trafikafvikling under anlægsfasen, hvis almindelig biltrafik ikke benyttes vejstrækningen. Tunnellen planlægges med to kørespor i hver retning, højresvingsspor ved rampeåbningen og specificerede gradienter for hovedtunnel og sideramper.

Nøgletal for cut'n'cover tunnel i fuld bredde
(etape 1)

Samlet Totalbevilling:
2.408 mio. kr.
Inkl. 50% korrektionstillæg

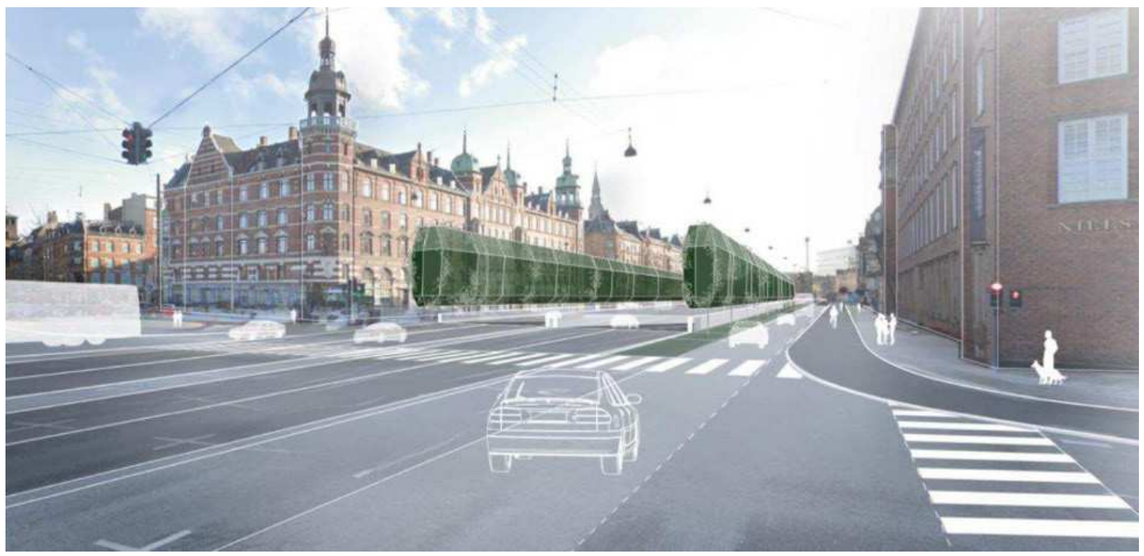
Forventet anlægsperiode:
8,5 - 10 år

Hvoraf de tunge anlægsarbejder udgør:
4 år

Nøgletal fra tidligere afrapporteringer (Foranalyse af Den Grønne Boulevard, Etape 1 (COWI 2025)

Vejdirektoratets anbefalinger
Som udgangspunkt benyttes Vejdirektoratets anbefalinger for fastsættelse af de trafiktekniske og geometriske parametre. For projektet (COWI, 2023) er valgt følgende:

- Dimensioneringshastighed på 60 km/t, med forventning om en hastighedsgrænse på 50 km/t
- Frihøjde i tunnel på 4,63m plus plads til tavler, ventilation mm.
- Tunneltværsnit med 2 × 2 kørespor af hver 3,5m. Ved rampeåbningerne er der også et højresvingsspor 3,5m (COWI, 2025).
- Gradient på:
  - > Hovedtunnel: +/- 5% (maksimale gradient på vejen i hovedtunnel)
  - > Sideramper i tunnel: +/- 8% (maksimale gradient ramper til/fra tunnelen når de er overdækket))
  - > Sideramper, åbne: +/- 6% (maksimale gradient ramper til/fra tunnelen når de er åbne) Dette overstiges for rampe ved Studiestræde (Det anbefales i foranalysen (COWI 205), at der i en evt. senere fase udarbejdes en analyse for at kortlægge eventuelle risici ved de stejle ramper samt eventuelle afværge foranstaltninger)



Visualisering af tunnelåbning cut`n`cover / illustration COWI

3.2 Kortlægning af infrastruktur & ledningsforhold

Tekniske forudsætninger

Afsnittet omhandler hvordan infrastruktur og ledningsforhold kan få indflydelse på projektområdet.

Ledningsforhold
De eksisterende ledningsforhold er undersøgt ved at indhente ledningsoplysninger fra Ledningsejerregisteret (LER) den 15-12-2025. Ledningernes forløb er vist på Tabel 1 og her fremgår det, at der er følgende forsyningsarter:

- Afløb
- El
- Gas
- Telekommunikation
- Termisk (fjernvarme/fjernkøling)
- Vand

Andet
- Københavns Kommune: Spunsvægge på Rådhuspladsen
- HOFOR Gas: Beskyttelsesplader og -rør samt koblinger
- HOFOR Varme: Ventilation permanent ude af drift

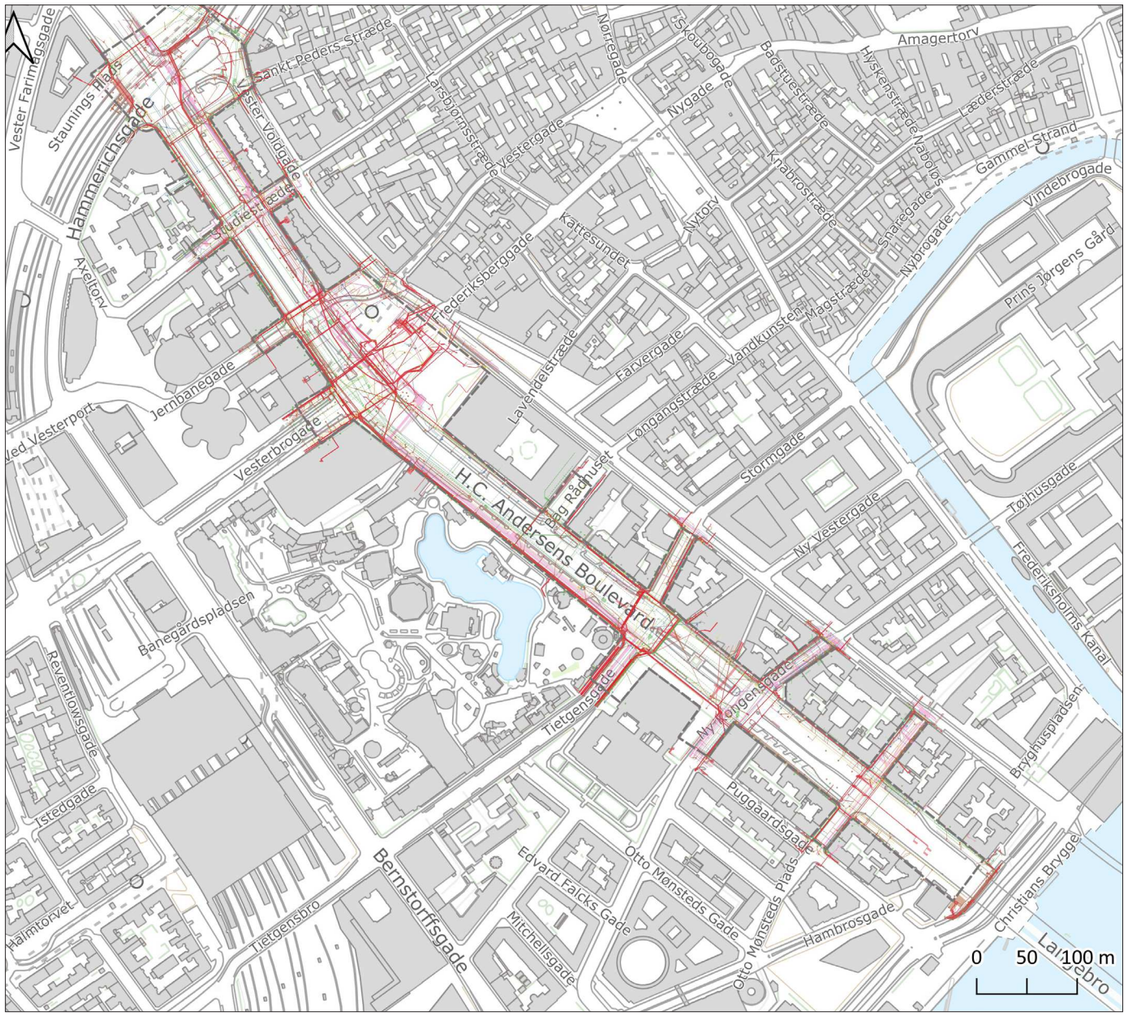
Ukendt forsyningsart
- Radius Elnet: Ledninger permanent ude af drift

Fra Jarmers Plads til Rysensteensgade ligger ledninger til afløb, el, gas, telekommunikation, termisk og vand både langs hele H.C. Andersens Boulevard samt på tværs af vejen og ud i sidegaderne.

De eksisterende ledningsforhold omfatter en tæt og kompleks infrastruktur af især afløb, el, tele, gas og termiske ledninger. Flere steder ligger ledningerne tæt på eller i konflikt med en mulig tunneludgravning. Der vil derfor være behov for koordinering, omlægning og særlige hensyn ved projektets udførelse. Omlægning af ledninger anses ikke umiddelbart som problematisk, men forventeligt projektets størrelse og kompleksitet taget i betragtning.

CVR	Ledningsejer	Forsyningsart
30823699	METROSELSKABET I/S	Afløb Vand
42885746	EV Infra Denmark ApS	El
32468349	CLEVER A/S	El
17143611	Rigspolitiet	Telekommunikation
40075267	TDC NET A/S	Føringsrør Ledningstrace Telekommunikation
25760352	COLT TECHNOLOGY SERVICES A/S	Føringsrør Ledningstrace Telekommunikation
29915458	Radius Elnet A/S	El Ledningstrace Ukendt forsyningsart Telekommunikation
36462272	Norlys Mobil A/S	Ledningstrace Telekommunikation
18632276	Banedanmark	Afløb El Føringsrør Telekommunikation
26759722	GLOBALCONNECT A/S	Ledningstrace
64942212	Københavns Kommune	Afløb Anden El Telekommunikation Vand
26085799	HOFOR BYGAS P/S	Anden Gas
34607397	HOFOR VAND HOLDING A/S	Føringsrør Vand
26089263	HOFOR FJERNVARME P/S	Afløb Anden El Føringsrør Termisk
34887411	HOFOR SPILDEVAND HOLDING A/S	Afløb Telekommunikation

Tabel 1/ Præsenterer de 15 ledningsejere, der har ledninger inden for det forespurgte område, samt hvilke forsyningsarter de har liggende.



Figur 1/ Eks. ledninger i H. C. Andersens Boulevard. Kilde/ Ledninsgejere gennem LER

Graveforespørgsel

Komponenter
- Afløb
- El
- Gas
- Telekommunikation
- Termisk
- Vand
- Anden
- Anden

Ledninger
- Afløb
- El
- Gas
- Telekommunikation
- Termisk

Føringsrør
- el
- fjernvarme/fjernkølir
- olie
- telekommunikation
- vand

Ledningstrace
- telekommunikation

Større komponenter
- Afløb
- Anden
- El
- Telekommunikation
- Termisk

Nødvendige ledningsomlægninger
De nødvendige ledningsomlægninger på hele strækningen af H. C. Andersens Boulevard fra Jarmers Plads til Rysensteensgade analyseres for at give et indblik i omfang og tid ved forberedende arbejder af ledningsomlægninger, inden anlægsarbejdet med tunnelen igangsættes.

Givne forudsætninger
Etablering af en tunnel kræver omlægning af ledninger, der berører traceet for tunnelen. Det er forudsat i COWI's rapport om Den Grønne Boulevard østlige del, der omhandler H. C. Andersens Boulevard, at tunnelen har to rampeanlæg på hver 115 meter;

- Et fra H. C. Andersens Boulevard nr. 2 til nr. 11, hvilket er lige inden krydset med Studiestræde, og
- Et andet fra H. C. Andersens Boulevard nr. 34 til nr. 40, hvilket er mellem krydsene med henholdsvis Ny Kongensgade og Rysensteensgade (COWI, 2025).

Dybden af tunnelen er ikke indledende fastsat, men i COWI's rapport redegøres der for, at der kan være et jorddække på 1,75-2,0 meter over tunnelen, hvor ledninger og lignende kan føres med hen over en tunnel. Det vil medføre, at vejen i tunnelen skal ligge ca. 8-8,25 m under overfladen (frihøjde 4,63 m + 1,0 m til ventilation/skilte + 1 m topplade + 1,75-2,0 m til ledninger i jorddækket over tunnelen) (COWI 2025). Jorddække vil betyde en dybere tunnel, og dermed et større anlægsoverslag, men det vurderer COWI ikke kritisk for anlæg/bygbarhed.

Derudover redegøres der for, at vejen i tunnelen skal ligge på min. 5,78 m under overfladen ved rampeåbningens start/slut (tunnelportal) (frihøjde 4,63 m + 1 m topplade + 0,15 m vejopbygning) (COWI, marts 2025). Dermed vil jorddækket over tunneldækket ved portalen være minimalt, hvilket vil vanskeliggøre muligheden for krydsning af ledninger i nærheden af portalen. Eventuelle krydsende ledninger må derfor omlægges til at krydse tunnelen et stykke fra tunnelportalen/rampen, hvor der er tilstrækkeligt jorddække over tunnelen.
I rapporten skønner COWI, at ledningsomlægninger på den 1 km strækning vil tage 2-3 år, med mulighed for, at det kan koordineres med selve anlægget af tunnelen.

> Det vurderes, at ledninger generelt kan omlægges til en fremtidig placering, som hvis det er nødvendigt, kan passere hen over en mulig tunnel. Afløb kræver særlig opmærksomhed, da ledningerne er mere begrænset i deres mulige forløb.

Vurdering
I det følgende vurderes hvilke forsyninger, der er nødvendige at omlægge samt omfanget af omlægningen.

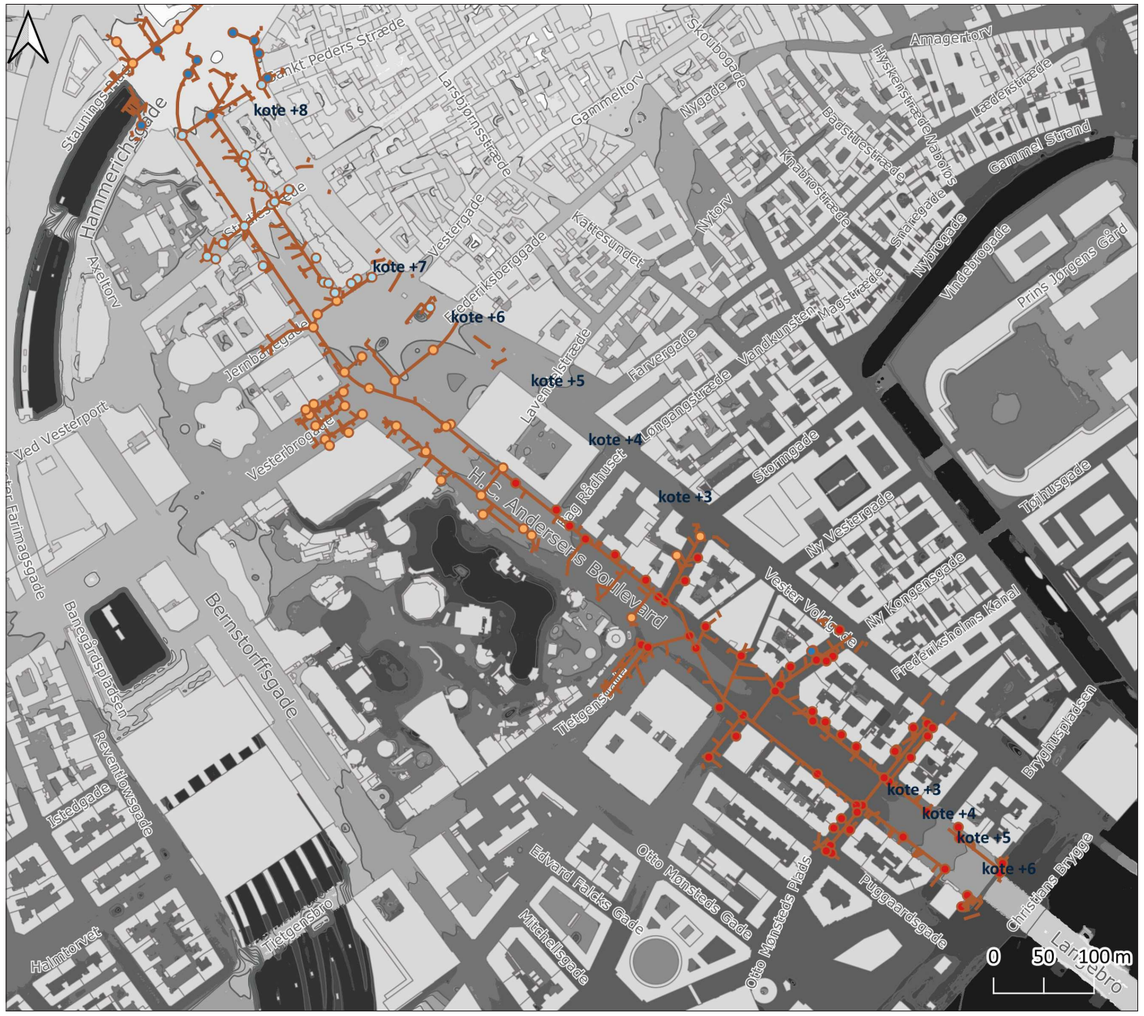
Der er flere ledninger og komponenter på H.C. Andersens Boulevard, der jf. LER-oplysninger er permanent ude af drift. En stor del af disse stammer fra den dampbaserede fjernvarmeforsyning, der nu er udfaset. Disse kan derfor nedlægges i forbindelse med anlægsarbejdet.

En del elledninger og telekommunikationsledninger vil skulle omlægges. Da ledningerne er terrænnære, vurderes det muligt i forhold til en fremtidig tunnel. Elledninger er 0,35-2,00 meter under terræn (Retsinformation, 2019) (Radius Elnet, nn). Ligeledes forventes telekommunikationsledninger at være 0,2-0,9 meter under terræn (colt, nn) (Telia/Norlys mobil, nn). Top- eller bundkoter er ikke indeholdt i LER-oplysningerne, hvorfor ovenstående generelle ledningsdybder benyttes.

Der er taget kontakt til HOFOR for at vurdere omfanget af nødvendige omlægninger af HOFOR´s ledninger. Omfanget kendes for nuværende ikke.

Bortset fra afløb vurderes ovennævnte ledninger generelt at kunne omlægges til en fremtidig placering, der om nødvendigt kan passere hen over en fremtidig tunnel. Etablering af passage kan ske samlet for flere forsyningsarter, for at vegetation mv. kan overholde respektafstande til ledningerne. For mange af ledningerne vil der blive behov for midlertidige omlægninger gennem anlægsfasen, for at kunne opretholde de relevante forsyninger.

Afløbsledninger kræver speciel opmærksomhed, da det som udgangspunkt er gravitationsledninger, der ikke vil kunne krydse hen over en fremtidig tunnel, medmindre denne sænkes yderligere. Det vurderes, at afløbene i en



Figur 2 Eksisterende afløbsledninger og -komponenter i drift i H.C. Andersens Boulevard. Kilde: Ledningsejere gennem LER.

fremtidig situation med tunnel formentligt vil skulle omlægges, så der vil være sammenhængende ledninger i hver side af vejen (på hver side af fremtidig tunnel). Eksisterende afløbsledninger på strækningen fremgår af Figur 2. Der er typisk afløbsledninger i begge sider af vejen, med flere tværgående forbindelser. Ledningerne har som udgangspunkt fald fra Jarmers Plads mod havnen. Den sammenhængende hovedledning krydser to steder hen over H.C. Andersens Boulevard (ved Rådhuspladsen og ved Glyptoteket). Der er tale om ledninger af stor dimension, hvoraf nogle er murede og helt tilbage fra 1885. Derfor vil omlægningen formentligt stemme med planer om udskiftning af nogle af ledningerne.

Det vil i en senere projektfase skulle afklares, i hvilket omfang ledningsomlægningerne er mulig inden anlægsarbejdet af tunnelen opstartes, eller om der vil være behov for koordinering med omlægning af ledninger ifm. anlægsarbejderne.

Bygning

Afløb, i drift
Ledning

Komponent, bundkote
-0,7 - 1,5
1,5 - 3,6
3,6 - 5,7
5,7 - 7,8

Terrænkoter, DHM
<= 0
0 - 1
1 - 2
2 - 3
3 - 4
4 - 5
5 - 6
6 - 7
7 - 8
8 - 9
> 9

Alle koter er i DVR90.

3.3 Terrænforhold over og under jorden

Tekniske forudsætninger

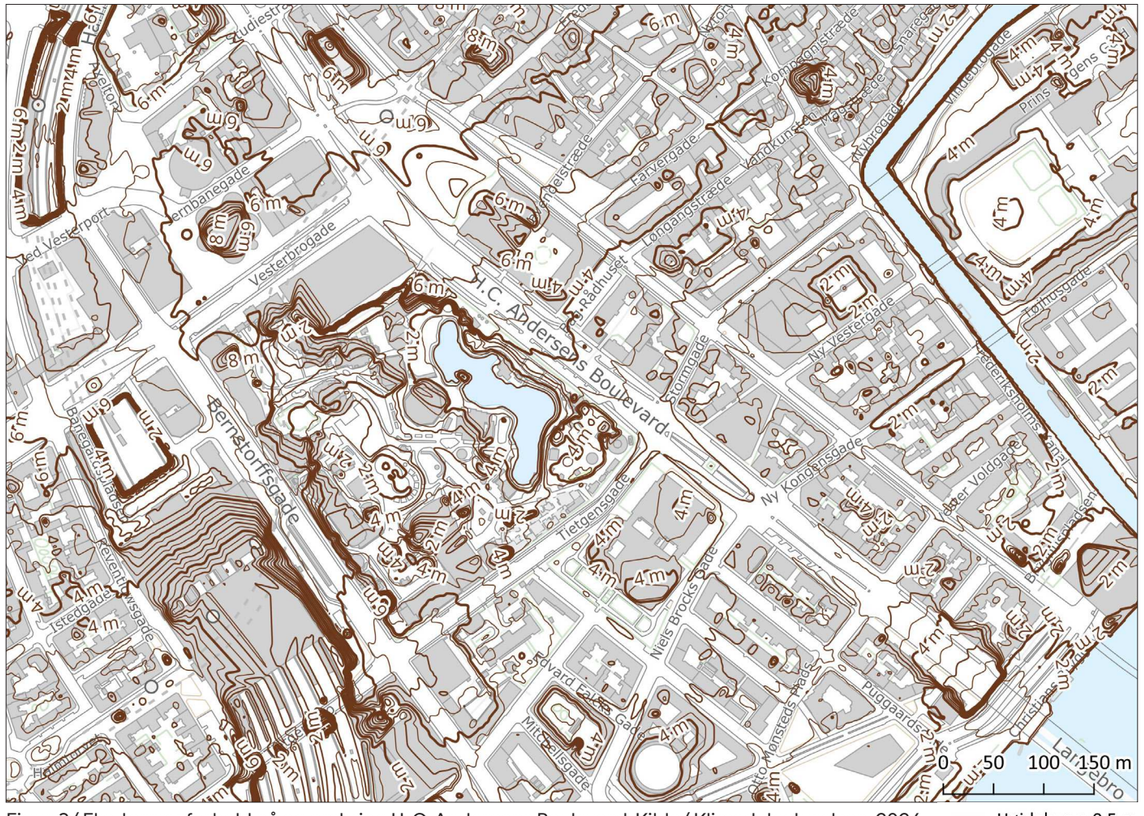
Afsnittet omhandler terræn og undergrundsforhold og deres indflydelse for projektområdet.

Arkivundersøgelse af eksisterende forhold
Grundlaget for beskrivelse af terræn-, jordbunds- og grundvandsforhold er foranalysen fra COWI udarbejdet i 2023. Beskrivelser af jordbunden er suppleret med oplysninger fra GeoAtlas Live, der er en database over boringer og jordbundsmodeller. Derudover er der inddraget oplysninger om terræn fra Klimadatastyrelsen (KDS), og fra Scalgo Live vedrørende regnvandsstrømninger. Alle angivne koter er i DVR90.

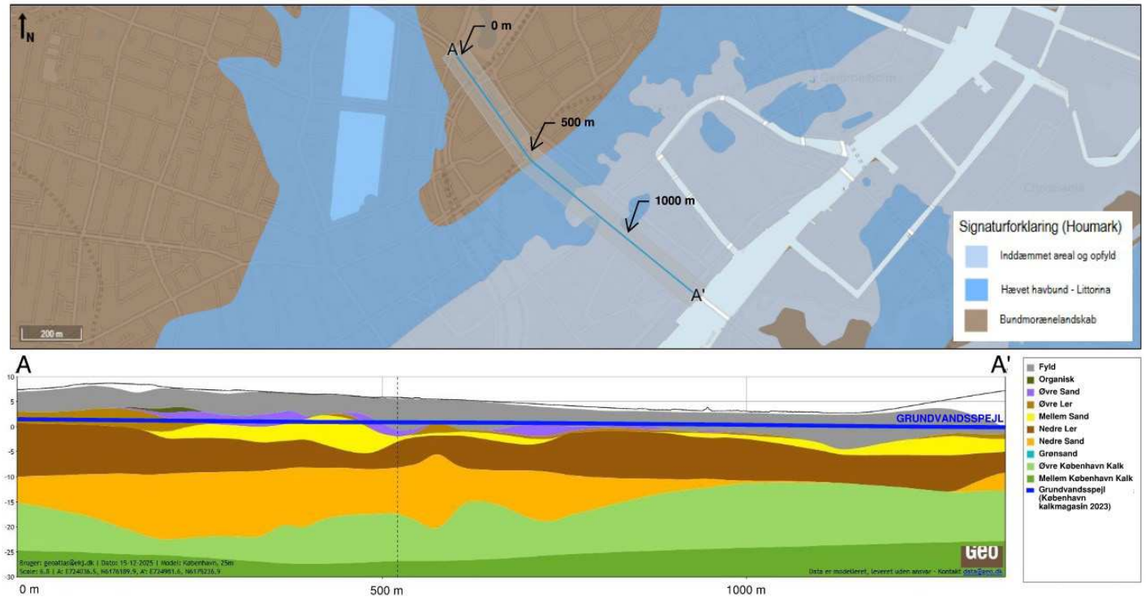
Terrænforhold
Terrænet falder seks meter fra Jarmers Plads til Rysensteensgade fra kote +8,5 til +2,5. Herefter hæver terrænet sig for at H.C. Andersens Boulevard kan komme op i niveau med Langebro med topkote +8. Langebro begynder før kajkanten, således, at der er plads til Kalvebod Brygge/ Christians Brygge, der er en tværgående vej under Langebro. Terrænet er illustreret på Figur 3 ved højdekurver per 0,5 meter (Klimadatastyrelsen, 2024).

Jordbundsforhold
H. C. Andersens Boulevard løber fra nordvest mod sydøst, hvor havnekanten og Langebro begynder. Strækningen er præget af forskellige terrænelementer, der er skabt under og efter den sidste istid (kaldt Weichsel-istiden). Terrænelementerne er vist på landskabskortet øverste på Figur 4 (Geo, 2025). Som det fremgår af kortet, er den nordligste strækning præget af bundmorænelandskab, hvilket kan aflæses i det nuværende terræn, idet det er strækningens højdepunkt. Den midterste del af strækningen er hævet havbund fra Littorinahavet, mens den sydligste strækning er defineret ved inddæmmet areal og opfyld. Dette kan aflæses ved at terrænet er faldende, samt at jordbundsforholdene adskiller sig.

- Terræn og undergrund langs strækningen er kompleks med store niveauforskelle, fyldlag og varierende geologi, herunder kalk, moræneler og organiske aflejringer, som påvirker stabilitet og funderingsmuligheder.



Figur 3/ Eks. terrænforhold på og omkring H. C. Andersens Boulevard. Kilde/ Klimadatastyrelsen, 2024 — Højdekurve 0,5 m



Figur 4 / Geologisk profil af H. C. Andersens Boulevard med signaturforklaring i nedre højre hjørne. Oversigtskortet viser placeringen af profilet samt landskabskort fra Houmark (Geo, 2025).

- De geotekniske forhold medfører behov for omfattende grundvandshåndtering i projektets udførelse, da der forventes meget stor grundvandstilstrømning til udgravningen, der primært vil være under grundvandsspejlet.

Geologisk model
Et geologisk længdeprofil for H.C. Andersens Boulevard fremgår nederst på Figur 4. Det starter i nordvest og slutter i sydøst ved kajkanten (Geo, 2025). Strækningen er også vist på kortet øverst på Figur 4, fra A til A'. Lagfølgen er følgende fra terræn og nedefter, hvilket også er beskrevet i (COWI, 2023):

1. Fyld
2. Organisk (sporadisk mod nordvest)
3. Øvre sand (sporadisk mod nordvest og midtfor)
4. Øvre ler (sporadisk mod nordvest og midtfor)
5. Mellem sand
6. Nedre ler
7. Nedre sand
8. Øvre København kalk
9. Mellem København kalk

Lagfølgen indeholder både hydrostratigrafiske og geologiske lag, hvilket betyder, at hvert lag består af jordarter med forholdsvist ensartede hydrologiske egenskaber. Dermed vil lerlagene både inkludere moræneler og smeltevandsler. Lokalt i længdeprofilet kan der indgå flager eller underordnede lag af afvigende litologier i samtlige lag. Disse er ikke vist i længdeprofilet.

Det øverste lag er fyld i 4-5 meters tykkelse, og det er derfor forventeligt, at laget er stærkt vekslende og kan omfatte alle kornfraktioner. I de havnenære områder består fyldet ofte af materiale fra uddybning af havnebassiner, primært sand, der lokalt er gytjeblandet. Der kan stedvis indgå aske og slagger fra kraftværker og mur- og betonbrokker og andre menneskeskabte komponenter i fyldlag (COWI, 2023).

Under fyldet er de kvartære jordlag af varierende tykkelse. De to dominerende kvartære jordlag er nedre ler (5-10 meters tykkelse) og nedre sand (0-15 meters tykkelse). De kvartære jordlag underlejres af prækvartære jordlag: Københavner kalk fra Danien, som inddeles i Øvre, Mellem og Nedre Københavner kalk. I kalken, særligt i Øvre og Nedre Københavner kalk, indgår der bænke af meget stærkt hærdet kalk og flint, som kan udbredes over lange afstande med tykkelser på op til og lokalt over 1 meter (COWI, 2023). Længdeprofilet illustrerer Københavner kalkens uregelmæssige overfladekote, der varierer mellem kote -11 og -23 på strækningen.

I kalkens lavninger, dvs. hvor koten er lavest, findes 'Nedre Sand', der er smeltevandsand og -grus.



Figur 5 / Illustration af Rådhusdalen. Slice af geologisk model i kote -16 DVR90. Kilde: (Geo, 2025) (Geo, 2025).

Strukturelle forhold
H.C. Andersens Boulevard krydser Rådhusdalen, der er en erosionsdal i kalken mellem Nørre Farimagsgade og Tietgensgade. Desuden ligger Carlsbergforkastningen 2,2 km vest for H.C. Andersens Boulevard, hvorfor vejstrækningen ikke er berørt at forkastningens vandførende evne.

Rådhusdalen er orienteret fra Rådhuspladsen i nordvestlig-sydøstlig retning, og er dybest omkring Rådhuspladsen som vist på Figur 5 (orange farve). Her er Geos geologiske model slicede i kote -16, men Rådhusdalen er eksisterende op til kote -11, og dalen er således eroderet ned i København kalken. Direkte på den sprækkede kalkoverflade findes tykke lag af højpermeabelt sand og grus, hvorfor den samlede vandføringsevne af det primære magasin langs med Rådhusdalen er overordentlig høj (COWI, 2023).

Grundvandsforhold
Grundvandsspejlet for det primære grundvandsmagasin er beliggende fra kote ca. +1,5 (7 m u.t.) ved Jarmers Plads til kote 0 (2,5 m u.t.) ved havnen (Geo, 2025). Se den blå linje nederst på Figur 4. Etablering af tunnelen betyder at udgravninger kommer væsentligt under grundvandsspejlet

Jf. den præsenterede viden om jordbundsforhold må der forventes meget stor vandtilstrømning, specielt i Rådhusdalen, som udgør en væsentlig del af strækningen.
Etablering af en tunnel vil kræve en tæt byggegrubeindfatning (spuns eller sekantpælevæg formentlig helt ned i kalken) samt en omfattende grundvandskontrol med reinfiltration. Samtidig vil der være behov for konstant overvågning af omkringliggende bygninger for at imødekomme risikoen for sætninger.

Udfordringen var bl.a. til stede ved etablering af Metro Cityringen på Rådhuspladsen. Her blev der foretaget omfattende injicering (grouting) i Rådhusdalen pga. massive problemer med grundvandtilstrømning ved en pludselig opstået utæthed i betonvæggen. Da udgravningen til en tunnel under H.C. Andersens Boulevard ligeledes vil være under grundvandsspejlet er forholdene sammenlignelige.

For at imødegå risikoen for sætninger samt risikoen for at flytte på eventuelle grundvandsforureninger må man i Københavns indre by kun etablere grundvandskontroller. Her skal stort set alt vand, der pumpes op af formationen, tilbage igen via reinfiltrationsboringer. Ud fra grundlaget vurderes det sandsynligt, at vandet skal renses inden reinfiltration grundet forurening.

Metro Cityringen
Metroen krydser H. C. Andersens Boulevard ud for Dagmarhus med sporniveau 21 m u.t. og toppen af metrotunnelen ca. 17 m u.t. Selve metroens stationskasse er beliggende på den nordlige del af Rådhuspladsen.
Det er i tidligere undersøgelser (COWI, januar 2023) vurderet, at en fremtidig tunnel geometrisk vil kunne passere hen over metroen. Det vil kræve en omfattende dialog med Metroselskabet for fastlæggelse af betingelserne for denne passage, da der vil være restriktioner i forbindelse med bl.a.:

- Midlertidig afgravning over metrotunnelrør
- Udførelse af byggegrubeindfatning henover og i nærhed af metrotunnelrør
- Grundvandssænkning i nærheden af metrotunnel rør
- Etablering af jordankre (permanente/midlertidige) nær metrotunnelrør
- Aktiviteter nær stationen på Rådhuspladsen

Denne dialog forudsættes henlagt til en senere projektfase.

Andre forhold
Boulevardtunnelen er en jernbanekrydsning under Gyldenløvesgade ved Jarmers Plads. Rampeanlægget begynder først syd for Boulevard-tunnelen, og tunnelerne vil derfor ikke have indflydelse på hinanden.

- Metrotunnellen ved Rådhuspladsen medfører væsentlige geometriske og udførelsesmæssige restriktioner, som kræver tæt koordinering med Metroselskabet. Jernbanekrydset ved Gyldenløvesgade ligger uden for påvirkningsområdet og forventes derfor ikke at have indflydelse på projektet

3.4 Regnvandsforhold

Tekniske forudsætninger

- For nuværende ledes alt regnvand direkte til det fælleskloakerede system langs H.C. Andersens Boulevard. Ved store regnhændelser medfører terrænfaldet, at vandmængder ledes mod sydøst. Som et generelt behov for klimasikring af området og dets opland kan der være behov for nye opmagasinerings- og aflastningsløsninger, så kloakken ikke overbelastes ved kraftig regn og skybrud i fremtiden.

Afsnittet omhandler regnvandsforhold for projektområdet ved forskellige kategorier af hændelser .

Regnvand

Den eksisterende regnvandshåndtering er undersøgt. H. C. Andersens Boulevard afvandes ved nedløbsriste til fælleskloak (Københavns Kommune, 2018).

Regnvandets strømning på overfladen er indledende undersøgt i Scalgo Live, der ud fra en højdemodel modellerer vandets strømningsretning samt opmagasineringsvolumener. Inputtet er en regnvandsmængde trukket ud fra DMI Klimaatlas for år 2071-2100 ved et meget højt drivhusgas-udledningsscenarie (RCP8,5) for Københavns Kommune:

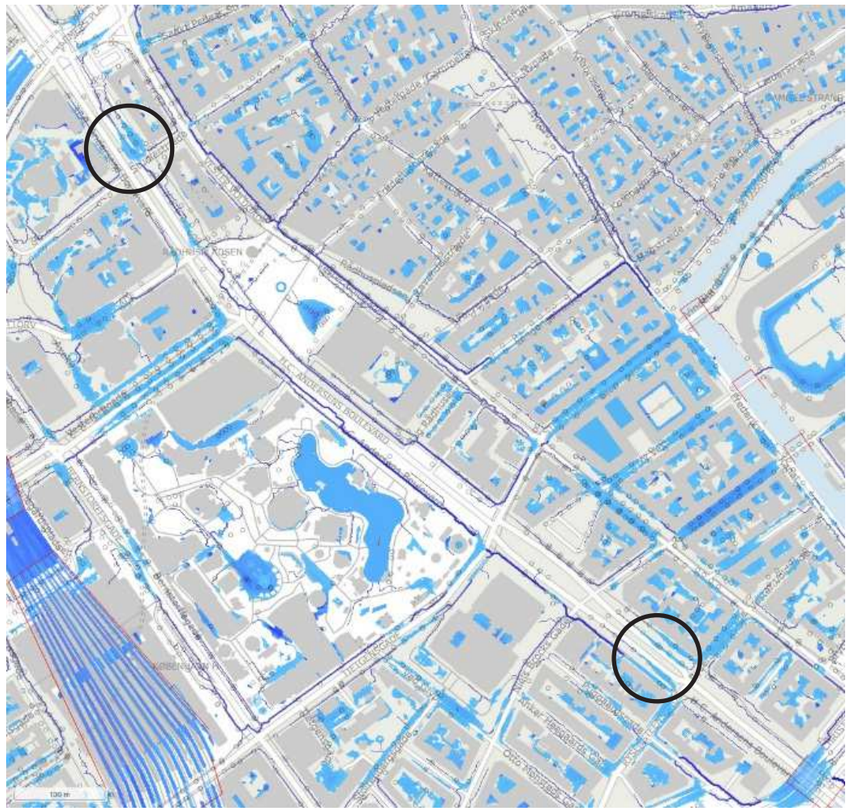
10 års regnhændelse: 73 mm
100 års regnhændelse: 120 mm

Resultatet af de to regnhændelser ses på Figur 6 og 7. Her fremgår det, at vejstrækningen har tilstrækkelig med hældning til, at der som udgangspunkt ikke opmagasineres vand på overfladen.

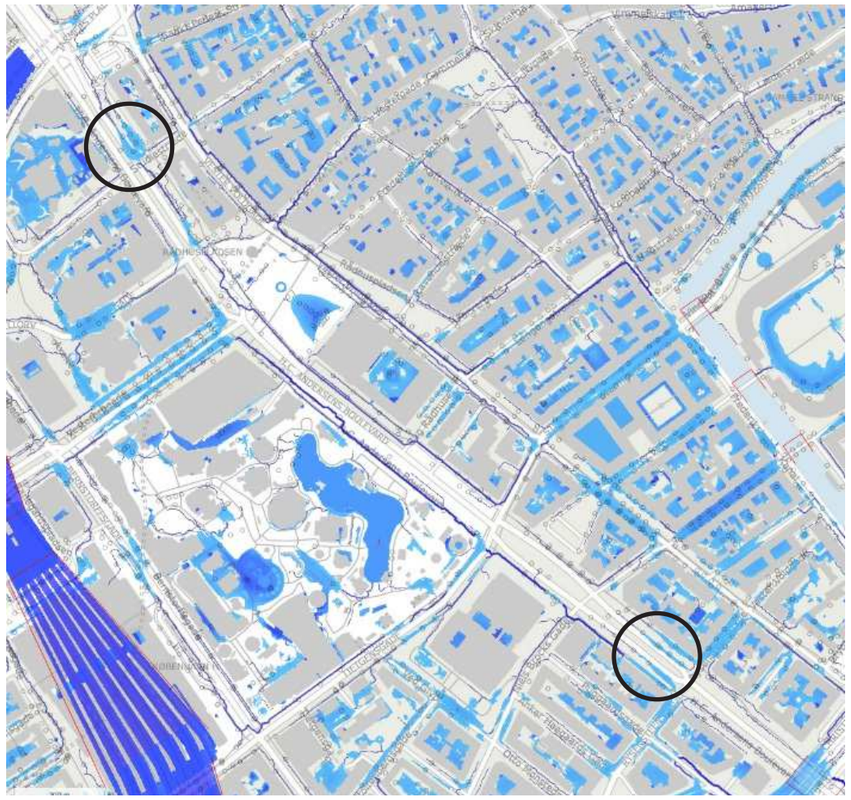
I stedet strømmer vandet på hver side af vejen ned mod havnen eller Slotsholmskanalen. Der er dog to områder, hvor terrænet medvirker til, at der kan opmagasineres vand, se markeret på Figur 6 og 7. Ved normale forhold vil der ikke opmagasineres vand, da det løber direkte i nedløbsriste. Opmagasineringen vil kun ske i tilfælde af, at afløbskloakken er fyldt eller, når afløbssystemet ikke kan følge med den tilførte vandmængde.

Det første område er ved krydset med Studiestræde, hvor der er er plads til at opmagasinere ca. 40 m³. Det andet område er ved krydset med Rysensteensgade, hvor der er fire mindre lavninger fordelt på hver side af vejmidten. De kan opmagasinere ca. 50 m³ tilsammen. Det er minimale mængder i forhold til den totale regnvandsmængde, der falder inden for projektområdet, allerede ved en hverdagsregn.

De to områder vil opgraves da de ligger, hvor der planlægges rampeanlæg. Efter færdigt anlægsarbejde vil der således ikke opstuves regnvand i områderne, da terrænet vil være udformet anderledes.



Figur 6/ Resultater fra analyser i Scalgo Live fra 73 mm (10 års regnhændelse)



Lavninger, der opstuver regnvand

Strømningsveje

Større lavning på H. C. Andersens Boulevard

Figur 7/ Resultater fra analyser i Scalgo Live fra 120 mm (100 års regnhændelse)

3.5 Forurening

Tekniske forudsætninger

- Antallet af forureningskortlægninger fra tidligere aktiviteter er begrænset. Dog kan punktvise forureninger samt historiske aktiviteter på vejstrækningen stadig kræve opmærksomhed ved udgravning, men de forventes ikke at udgøre en væsentlig hindring for projektet.
- En stor del af den opgravede jord kan ikke genindbygges og skal bortkøres i et betydeligt antal læs, mens den opbrudte asfalt genanvendes som fyld eller i ny asfaltproduktion.

Afsnittet omhandler hvilke forureningskategorier der har indflydelse på området.

Jordforureningsforhold

Der er få matrikler der støder op til H.C. Andersens Boulevard der er kortlagt forurenet. Vejarealer kan ikke kortlægges. De kortlagte matrikler er vist på Figur 8. På H. C. Andersens Boulevard nr. 12 mod nord, er der fundet olie-benzin i grundvandet, mens der på H.C. Andersens Boulevard nr. 50 mod syd, er fundet olie-benzin i jorden (Danske Regioner ved Arealinformation, 2025). På begge grunde er der registeret tidligere servicestationer i tidsperioden mellem cirka år 1950-1980.

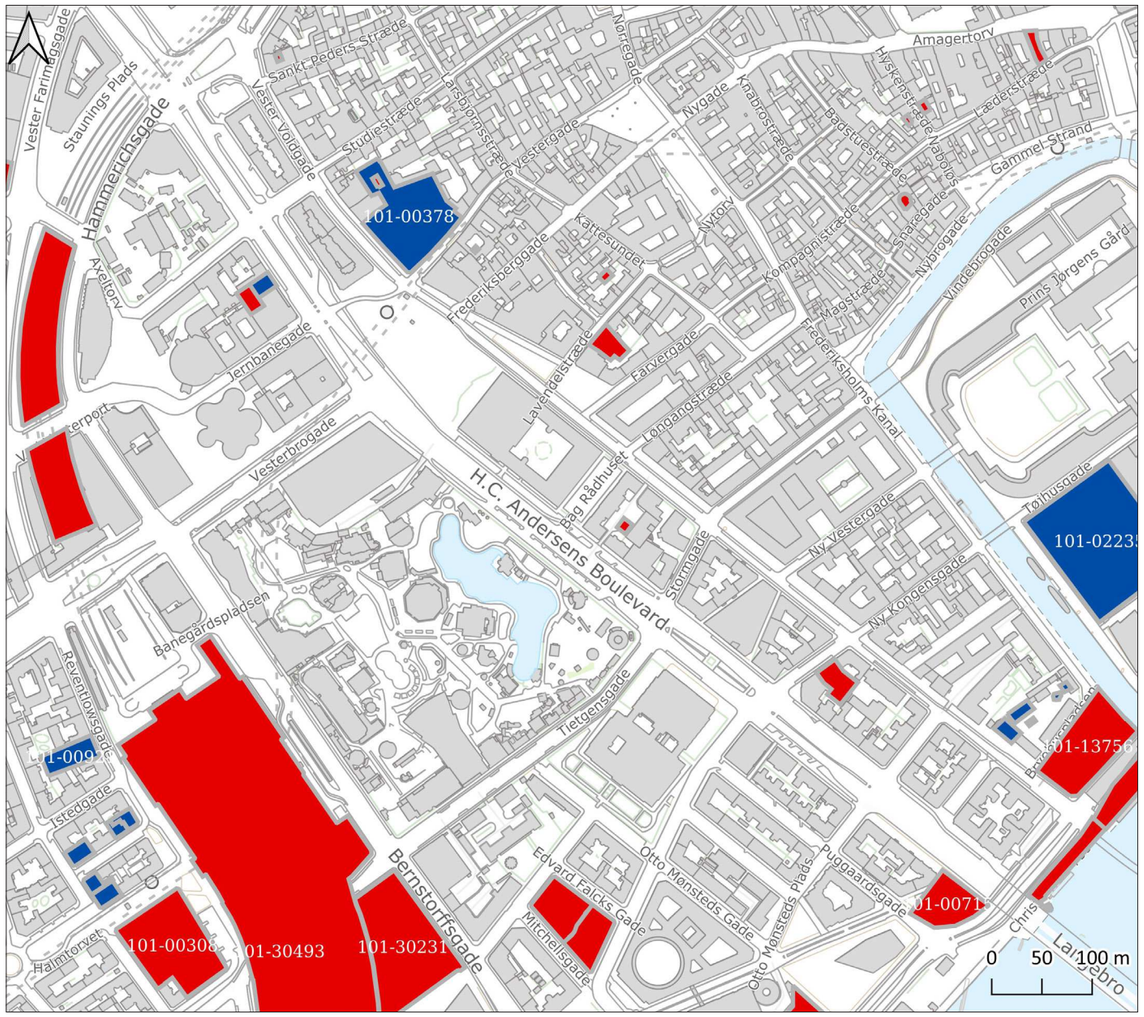
Før H.C. Andersens Boulevard var en vejstrækning, ved vi, at strækningen var en del af forsvarsværket, der var til stede ca. fra år 1620 til 1880 (Egenartsanalysen for Den Grønne Boulevard, Team Vandkunsten, 2026). Det har derfor været muligt at forurene jord og grundvand, da der har været frit vandspejl samt ubefæstede arealer. Nogle forureningstyper kan være naturlig nedbrudt, mens andre fortsat kan være bundet i jorden. Undersøgelser og beslutninger i en senere projektfase skal derfor tage højde for, at der kan være væsentlige dybereliggende forureninger udover de allerede kendte.

Der er en risiko for, at grundvandskontrollen i forbindelse med anlægsarbejdet, kan flytte på grundvandsforureningen. Risikoen skal undersøges og grundvandskontrollen vil skulle etableres, så risikoen mindskes. Denne undersøgelse og vurdering forudsættes henlagt til en senere projektfase.

Forventet jordhåndtering

En stor del af jord fra udgravningen kan ikke genindbygges. Dette er dels grundet volumenet som tunnelen vil udfylde, samt forventningen om, at størstedelen af jorden ikke er ren nok til at kunne genindbygges direkte i forbindelse med opfyld mellem elementer, ledningsarbejder og muld ved beplantning. Grusmaterialers forureningsgrad kan undersøges inden opgravning og evt. genbruges efter frasortering af affald/materialer, hvis det er muligt. Jord, der ikke kan genindbygges skal bortkøres til godkendte jordmodtagere.

Ved én udgravning til begge tunnelrør, skønnes det, at der udgraves cirka 200.000 m³ jord og genopfyldes 25.000 m³ omkring tunnelerne og lægges 46.000 m³ muld ovenpå. Ved bortkørsel af alt jord samt tilkørsel af muld kræver det omkring 14.800 fyldte lastbiler hvilket svarer til 30 ture pr. hverdag, hvis udgravningen pågår over 4 år som anslået af Cowi (2025). De 30 ture inkluderer et fyldt læs på 15 m³ på vej ud og tomt returlæs. Hvis udgravning i stedet udføres i to omgange, skal der udgraves cirka 257.000 m³ jord og genopfyldes 50.000 m³ omkring tunnelerne og lægges 54.000 m³ muld ovenpå. Det svarer til 17.400 fyldte lastbiler og dermed gennemsnitlig 20 ture pr. hverdag for 7 år.



Figur 8 / Kortlagt forurening omkring H.C. Andersens Boulevard. (Danske Regioner ved Arealinformation, 2025)

Signaturforklaring

Jordforurening, V1 kortlagt

Jordforurening, V2 kortlagt

Håndtering af belægning

Størstedelen af belægningen på H. C. Andersens Boulevard er asfalt, der skal brydes op. Asfalt kan genanvendes i produktionen af varm asfalt, eller nedknuses og bruges som opfyld i vejen.

Eksisterende brolægning kan lægges i depot og genindbygges.

4.0 Beplantning og grønne områder

Introduktion
Kapitlet analyserer træerne og de grønne flader i nærområdet og der foretages en biofaktor beregning for selve projektområdet. Træerne i projektområdet er blevet arts- og aldersbestemt, ligesom der er foretaget en VAT19 analyse for at stadfæste træernes økonomiske værdi. Kapitlet beskriver kun overfladisk træernes rumlige kvaliteter.

Konklusioner
Analyserne kommer frem til følgende konklusioner og betragtninger:

- De grønne områders omfang og kvalitet i projektområdet er begrænset, men 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.

4.1 Opmåling/biofaktor

Beplantning & grønne områder

De grønne områders omfang og kvalitet
Omfanget af grønne arealer inden for projektområdet er begrænset. Der findes kun to egentlige grønne flader – ved Glyptoteket og langs Rådhusets facade. Samlet udgør de grønne flader 4,06 % af det samlede areal. Langs Rådhuset bidrager Rådhushaven desuden med bede med sommerblomster til en mindre forøgelse af biofaktoren.

Inden for området står 70 træer, hvis samlede kronedække udgør 1,8 % af arealet. Beregningen af kronedækket er baseret på en modtaget 2D-fil med registrering af trækroner fra 2024, udleveret af Københavns Kommune. Det samlede grønne omfang er således lavt, primært som følge af de omfattende hårde befæstelser.

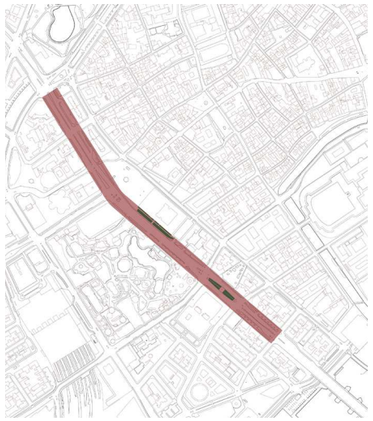
Beregning af biofaktor
Københavns Kommune har udviklet et værktøj til beregning af 'biofaktor' til at supplere de kvalitative læsninger af grønne områders kvalitet med en kvantitativ opgørelse. Ovenstående opgørelser af tilplantede flader, permeable belægninger, vandspejl, trækronedække, mm. vægtes op mod arealet for projektområdet.

Den samlede biofaktor for området er beregnet til 0,10 når trækronedækket fra Tivoli medregnes og 0,06, hvis det ikke gør. Vurderingen af biofaktor foregår på en skala fra 0 - 3, hvor 3 er højest. Vurderingen af projektområdet er derfor at det har en meget lav biofaktor med stort potentiale for forbedring.

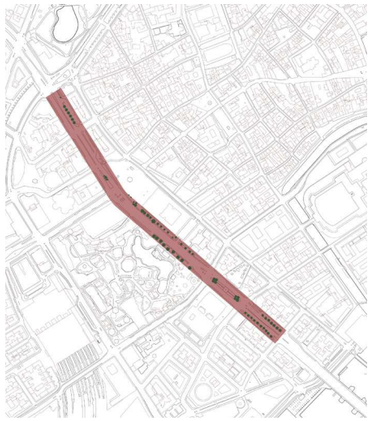
Boulevarden har et begrænset grønt omfang med lavt kronedække og biofaktor, men rummer en relativt høj artsvariation blandt træerne.

Biofaktor: 0,06
(Ekskl. Tivoli)

Biofaktor: 0,10
(Inkl. Tivoli)



Grønne flader - 1970m2 (4,06%)



Kronedække - 875m² (1,8 %)

Arealer:

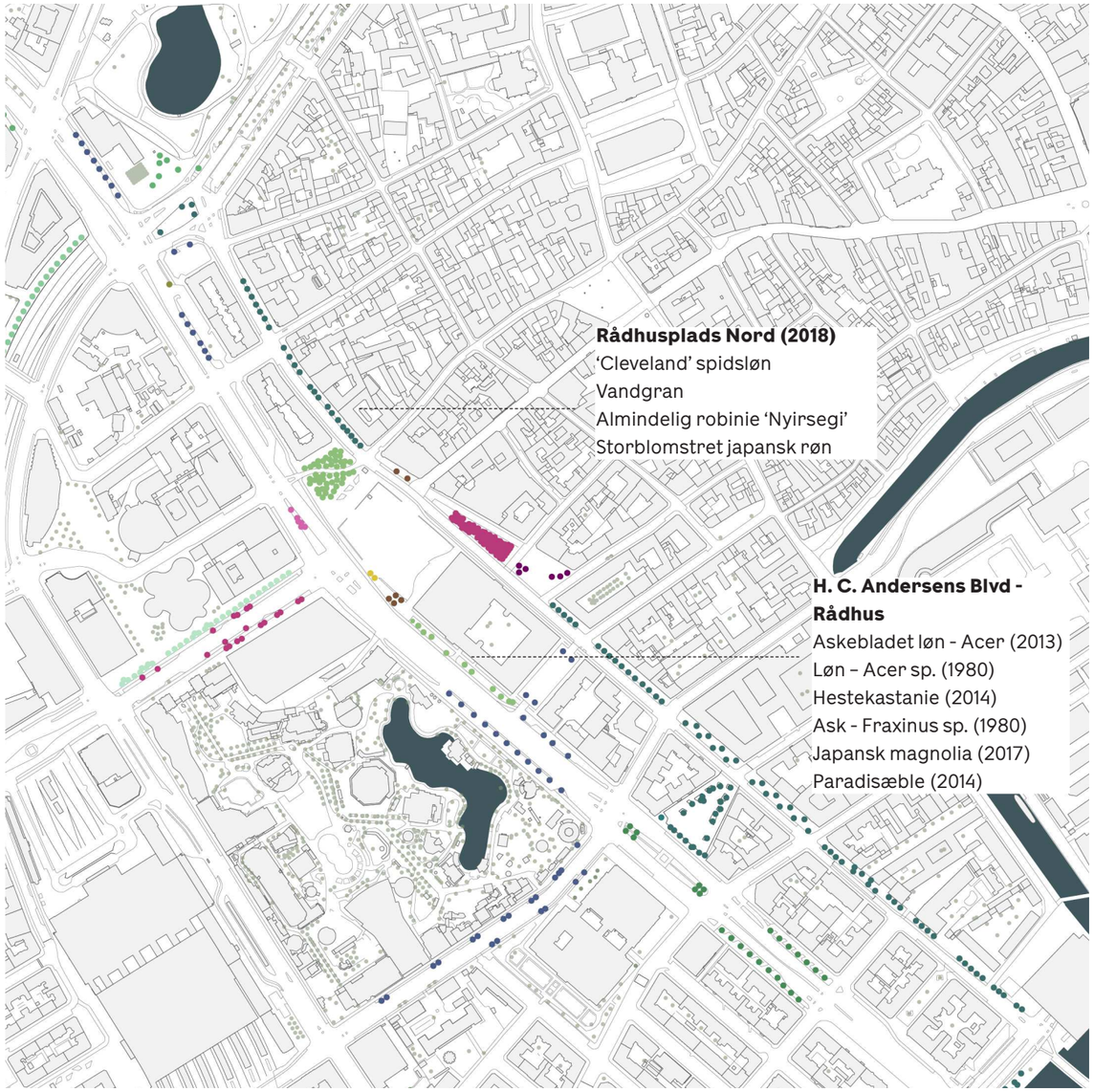
Områdeafgræsning: 48.431 m²
Asfalt og fliser: 46.141m²
Grusarealer, græsarmering: 320m²
Klippet græs: 1.657m²
Staudebed: 313m²
Kronedække: 875m² (ekskl. Tivoli)
Kronedække: 16.700m² (Inkl. Tivoli)
Grøn facade (Tivoli): 500m²



Registreringsfoto, Grøn flade i midterarealet ved Glyptoteket



Registreringsfoto, grøn flade i Rådhushaven.



Kortlægning af træarter
Træerne langs strækningen på H. C. Andersens Boulevard omfatter flere forskellige arter. På langs af projektområdet står sporadiske vejtræer i rækker, primært klassiske gadetræsarter som platan og lind. Foran Ny Carlsberg Glyptotek står fire kejserlind med særlig tilknytning til museet og dets forplads. Omkring Rådhuset ses en større variation af arter, herunder både blomstrende træer og træer med forskellig størrelse og karakter. Beplantningen har en prydværdi og fremstår med større variation end langs boulevardens øvrige forløb. Tilsvarende ses ved Rådhuspladsen en større gruppering af træer med artsvariation. På sideveje og parallelgader er robinia og fuglekirsebær blandt de mest fremtrædende arter.

- Hestekastanie – Aesculus hippocastanum
- Almindelig trompetkrone – Catalpa bignonioides
- Japansk prydæble – Malus sieboldii 'Hesse'
- Platan – Platanus hybr. acerifolia
- Fuglekirsebær – Prunus avium
- Japansk Prydkirsebær – Prunus umineko
- Almindelig robinie – Robinia pseudoacacia
- Robinia 'Umbraculifera' – Robinia pseudoacacia 'Umbraculifera'
- Kejserlind – Tilia hybr. europaea 'Pallida'
- Park-Lind – Tilia europaea
- Storbladet lind – Tilia platyphyllos
- Ungarsk lind – Tilia tomentosa 'Brabrant'
- Elm (Lobel) – Ulmus hybr. 'Lobel'
- Øvrige træer

4.2 VAT19

Beplantning & grønne områder

Træernes værdi
Træernes økonomiske værdi er beregnet ud fra en VAT19-værdisætning foretaget i februar 2026. Træerne langs H. C. Andersens Boulevard er placeret i et stærkt urbant vejrum og må antages at være udsat for betydelig stress som følge af høj trafikbelastning, herunder vejsalt og luftbårne partikler.

De fleste træer er etableret i plantehuller med vækstmedier som rodvenligt bærelag, alletræsmuld eller rodgrus, afhængigt af placering. I belagte arealer – eksempelvis i midterhellen ved Rådhuspladsen – er der etableret større, sammenhængende rodvenlige bærelag på ca. 15 m² pr. træ, som giver bedre vækstbetingelser. De åbne plantebede er opbygget med rodgrus eller alletræsmuld. Træerne er generelt placeret under udfordrende bymæssige forhold med vindpåvirkning og begrænset plads. Der er derfor arbejdet målrettet med at skabe så gode vækstvilkår som muligt, velvidende at træer på denne type lokalitet er maksimalt udfordrede

Som metodisk udgangspunkt er alle træer derfor tildelt en sundhedsvurdering på 2 (neutral). Herefter er der foretaget en individuel vurdering af hvert træ, hvor sundhedskarakteren er justeret op eller ned afhængigt af visuel trivsel. Da registreringen er foretaget i februar med snedække, har det ikke været muligt at foretage en fuldstændig sundhedsvurdering. Svampeforekomster har ikke kunnet registreres, og hverken løv, rodhals eller jordoverflade omkring træerne har været fuldt synlige grundet sne på overfladen.

Særlige træer
I VAT19-registreringen er der foretaget værdisætning af de træer, der ligger inden for projektområdet. Værdisætningen fokuserer på træernes økonomiske værdi. Langs vejforløbet – herunder på tilstødende pladser og enkelte steder inden for projektområdet – er der registreret træer med en særlig rumlig og kulturhistorisk værdi. Bl.a. har de otte kejserlind på Dantes Plads en stærk rumlig sammenhæng med både Glyptoteket og pladsens udformning. Dertil er det store egetræ og de stedsegrønne træer omkring Glyptoteket markante på grund af deres alder, størrelse og nære relation til museets arkitektur. På selve Dantes Plads bidrager det ældre robiniatræ på hjørnet med en særlig karakter, alder og historie, som giver det en høj oplevelsesmæssig værdi. Robiniatræerne fra 1930 ved Jarmers Plads har ligeledes en særlig status, både på grund af deres alder og deres tilknytning til pladsens historiske udvikling.

I videre undersøgelser af projektet er det relevant at beskrive træernes herlighedsværdier for rummet i en større detaljeringsgrad.

- Træerne på og omkring H.C. Andersen Boulevard spænder fra træer med kulturhistorisk betydning og rumskabende karakter til mere ordinære gadetræer, der primært understøtter boulevardens struktur og rytme. Tilsammen bidrager de med en aldersmæssig og rumlig variation.

Samlet økonomisk værdi af træerne (VAT19):

2.243.600 kr.


Lunden ved Rådhuspladsen


Kejserlind ved Glyptoteket


Robinietræer v. Jarmers Plads



Kortlægning af træernes plantningsår

Registreringen af træerne langs og i nær relation til H.C. Andersens Boulevard viser en variation i alder. De ældste træer findes ved Jarmers Plads omkring Jarmers Tårn, hvor tre robiniatræer nærmer sig 100 år siden plantning. Derudover er robiniatræerne på Dantes Plads, som er omkring 60–70 år gamle, samt træerne fra 1980'erne i haven i tilknytning til Rådhuset, væsentlige at fremhæve. Størstedelen af træerne langs boulevarden er plantet i perioden 2001-2025. Blandt de nyest tilførte beplantninger er træerne ved Rådhuspladsen samt kirsebærtræerne i midterrabat ved Rådhuspladsen. Aldersspredning vidner om at beplantningen ikke er etableret som én samlet helhed, men afspejler løbende tilplantninger. Det har generelt været politisk prioriteret og ønsket med grønne tiltag på strækningen igennem de seneste år.

- 2001 - 2025
- 1981 - 2000
- 1961 - 1980
- > 1960
- Øvrige træer

5.0 Trafik & mobilitet

Introduktion
Kapitlet undersøger de trafikale forhold for nærområdet til projektet i dag og beskriver samtidig de trafikale forhold, der tidligere har været undersøgt for Den Grønne Boulevards Etape 1. Det må forventes at der ved et evt. kommende projekt sker væsentlige ændringer af de eksisterende forhold på overfladen, hvorfor eksisterende trafikmængder af både cykler, køretøjer og gående vil ændre sig. Derfor er kapitlets formål hovedsageligt at pege på nogle af de udfordringer, der findes i dag i projektområdet og som et eventuelt projekt med at føre biltrafik i tunnel potentielt set vil kunne ændre.

Konklusioner
Analyserne foretaget i dette kapitel kommer frem til følgende konklusioner vedrørende trafik & mobilitet:

- H. C. Andersens Boulevard er i dag en stærkt trafikeret vej, der afføder en række uhensigtsmæssige forhold for især fodgængere og cyklister og derfor også de byrum og bygninger, der ligger i nærområdet, herunder stor barriereeffekt.

- Cyklisternes fremkommelighed og tryghed er begrænset og der er potentiale for at forbedre fremkommelighed, tryghed og sikkerheden for disse.

- Den kollektive bustrafik kan i myldretiden opleve forsinkelser pga. den store mængde biltrafik. Stort set hele området er stationsnært og med god opkobling til Metro, S-tog og regionaltog.

- I området er der 158 parkeringspladser på terræn, samt en række private parkeringsanlæg. Det vurderes at adgangen til eksisterende og kommende private parkeringsanlæg kan opretholdes. Dog er det nødvendigt med en afklaring af tilgængeligheden til vejnettet for Hovedstadens Beredskab.

- 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.

Referencer/ kilder
Artelia. (2024). Trafikal analyse Bypark Vesterbro Passage.
COWI, & Schønherr. (2023). Foranalyse af Den Grønne Boulevard, Fase 1.2 - rapport.
Kommune, K. (u.d.). Koordineringskort Pro. Hentet fra https://kbhkort.kk.dk/spatialmap?profile=koordineringskort_pro
Københavns Kommune. (Juni 2025). Mobilitetsredegørelse 2025. Hentet fra https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=2945
Movia. (u.d.). Movia WebGIS. Hentet fra https://webgis.moviatrafik.dk/Html5Viewer_DK/Index.html?viewer=Movia
Københavns Kommune (2020). KbhKort Natur, miljø og klima. Hentet fra https://kbhkort.kk.dk/spatialmap?profile=kbhkort_natur_miljoe_klima- DCE (2021).
Air View Data on the spatial variability of air pollution in Copenhagen. Hentet fra https://dce.au.dk/fileadmin/dce.au.dk/Udgivelser/Notater_2021/N2021_40.pdf

5.1 Eksisterende cykel-, gang- og biltrafik

Trafik & mobilitet

Korridoren fra Bispeengbuen til Langebro (Ågade–Åboulevard–Gyldenløvesgade–H. C. Andersens Boulevard) udgør en af Københavns vigtigste trafikårer og er blandt de mest trafikerede urbane vejstrækninger i Danmark. Langs strækningen (på etape 1) passerer der 28.500 cykler, 9.300 fodgængere og 56.700 motorkøretøjer dagligt (HVDT) hvilket betyder et meget højt trafiktryk i et tæt byområde. (Se diagram på s. 74)

I Kommuneplan 2024 er Boulevarden klassificeret som regionalvej. Klassifikationen for en regionalvej er beskrevet som følgende:

"De regionale veje skal forbinde København og den øvrige region. Der skal her sikres en hensigtsmæssig og glidende afvikling af biltrafikken. Gennemkørende biltrafik, herunder en stor del af den tunge trafik, søges samlet på de regionale veje under størst mulig hensyntagen til miljø og trafiksikkerhed. Busfremkommeligheden skal forbedres for de store buslinjer (A-busser og S-busser). De regionale veje er også vigtige cykelforbindelser, og cykeltrafikkens fremkommelighed skal ligeledes prioriteres."

Den fremtidige funktion af Boulevarden skal således fortsat opretholde god afvikling af biltrafikken (i evt. tunnel) samt sikre fortsat god busfremkommelighed og fremkommelighed for cyklister. Korridoren har dermed stor betydning for den kollektive trafik, med flere højfrekvente buslinjer samt Metro Cityringens stationer, der giver forbindelse mellem bydelene og centrale knudepunkter som Nørreport, Rådhuspladsen og Hovedbanegården. Samtidig ligger Boulevardbanen – den centrale jernbaneforbindelse gennem København – under dele af korridoren og udgør et afgørende regionalt infrastrukturanlæg for både S-tog og regionaltog.

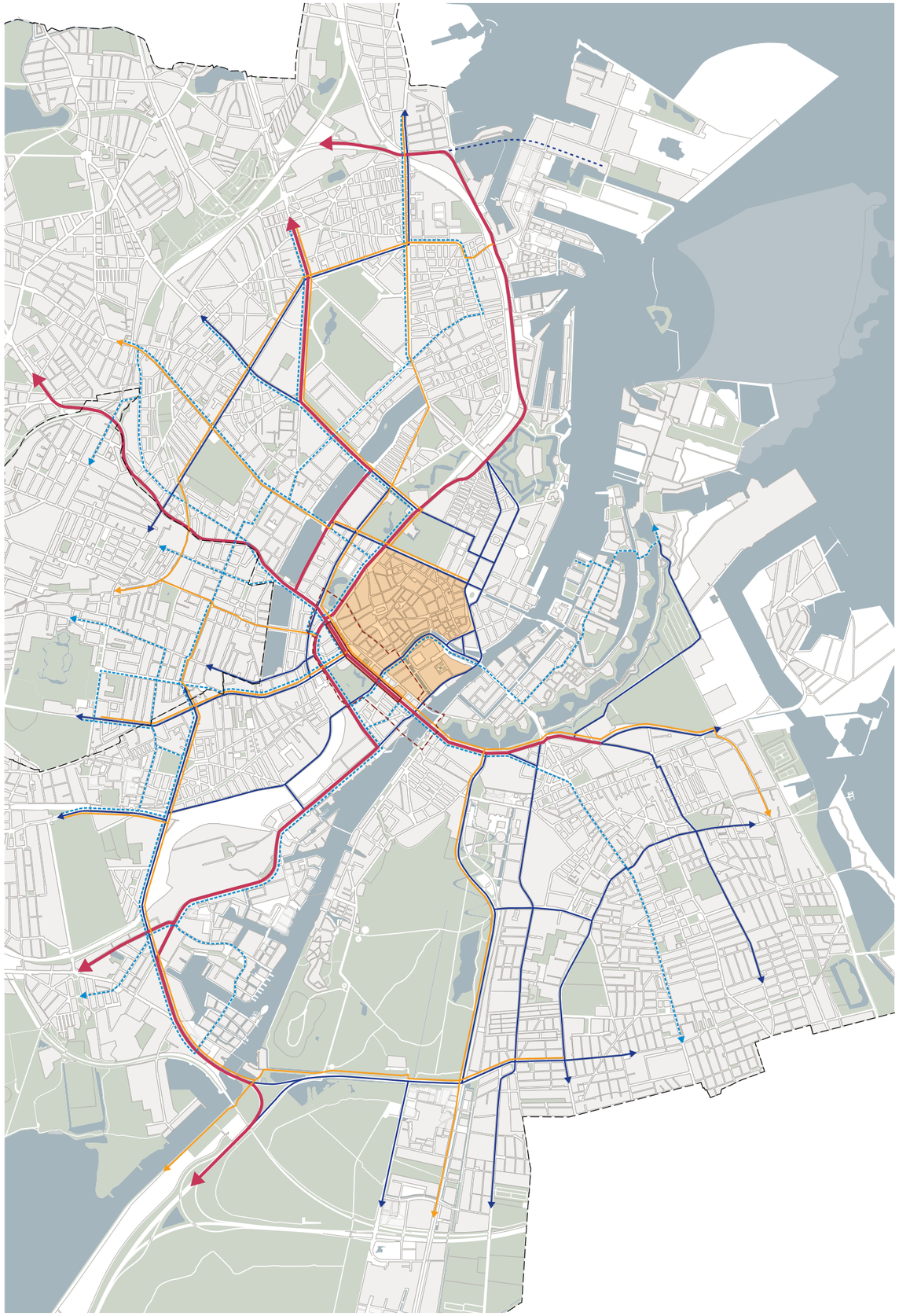
Boulevarden fungerer i dag som en central forbindelsesakse mellem de vestlige bydele (Frederiksberg og Nørrebro), Indre By og Amager. Samtidig indgår strækningen i det overordnede regionale vejnet og har derfor både en lokal fordelingsfunktion og en gennemgående trafikfunktion.

Selvom biltrafikken fylder meget i gaderummet, anvendes strækningen også intensivt af cyklister og fodgængere. Mobiliteten i korridoren er således karakteriseret ved en kompleks blanding af trafikarter i et begrænset byrum.

De nuværende forhold for cyklister og fodgængere på H.C. Andersens Boulevard understøtter ikke i tilstrækkelig grad de eksisterende og forventede fremtidige store trafikstrømme, hvilket understreger behovet for at udvikle infrastrukturen.

Meget af den lokale trafik, har behov for at krydse Boulevarden, der i dag er domineret af biltrafik i flere kørespor i hver retning. De store trafikmængder og selve vejudlægget, betyder at Boulevarden udgør en stor barriere for især fodgængere, kollektiv transport og cyklister der ønsker at komme på tværs af Boulevarden. En evt. tunnellægning af den gennemkørende biltrafik, vil kunne reducere barrierer virkningen fra Boulevarden.

- H. C. Andersen Boulevard er den færdselsåre i København hvor der dagligt afvikles mest trafik – herunder en væsentlig mængde af gennemkørende trafik.



1:40000 Diagram over vejinfrastruktur i København

Eksisterende trafik i projektområdet
H. C. Andersens Boulevard er den centrale færdselsåre i København, hvor der dagligt afvikles mest trafik, herunder en væsentlig mængde af gennemkørende bil- og cykeltrafik. Det brede tværprofil og høje trafikmængde medfører en stor barrierevirkning, som adskiller bydelene på hver sin side af strækningen. Øst for H. C. Andersens Boulevard ligger Langebro, som udgør en vigtig forbindelse til Amager, mens Gyldenløvesgade vest for strækningen sikrer forbindelse mellem området og Frederiksberg samt Nørrebro, og videre mod ringvejsnettet omkring København.

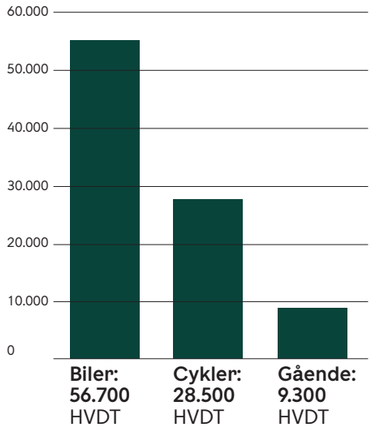
Boulevarden er samtidigt også en af de vejstrækninger hvor der er størst udfordringer med trafiksikkerheden.

Alene indenfor etape 1 er der udpeget fire af de mest uheldsbelastede kryds i København (mobilitetsredegørelse 2025 baseret på data fra 2019-2023)
To af de udpegede kryds (H. C. A. / Studiestræde + H. C. A. / Vesterbrogade) vil blive kraftigt reduceret i forbindelse med en evt. tunnellægning af trafikken, mens de to andre kryds (H. C. A. / Jarmers Plads + H. C. A. / Tietgensgade) fortsat vil være kryds med meget krydsende trafik, og endda blive endnu mere belastede ved et evt. tunnelprojekt da de to kryds vil udgøre de to kryds hvor tunnelen er udpeget til at begynde og ende, hvilket vil gøre den trafikale situation endnu mere kompleks.

Det vil derfor være en vigtig parameter i en evt. fremtidig udformning af krydsene at have ekstra fokus på at reducere antallet af uheld og tilskadekomne.
H. C. Andersens Boulevard er en 6-sporet vej, hvor der langs strækningen både er etableret cykelstier og fortove, som sikrer, at cyklister og fodgængere holdes adskilt fra biltrafikken. Krydsning af boulevarden er imidlertid begrænset til de signalregulerede kryds, hvor der både er etableret fodgænger- og cykelfelter. Desuden er området centralt for den kollektive trafik, med metrostationen ved Rådhuspladsen, busstoppesteder langs boulevarden og på Vesterbrogade samt kort gåafstand til Københavns Hovedbanegård.

Boulevarden har flere steder mindre parallelgader der primært anvendes til parkering og som cykelforbindelse. På flere af parallelgaderne foregår cyklingen mellem de parkerede biler, hvilket både er utrygt og kan medføre uheld ved parkeringsmanøvre. Det er således en udformning der bør genovervejes i et projekt hvor Boulevarden evt. lægges i tunnel.

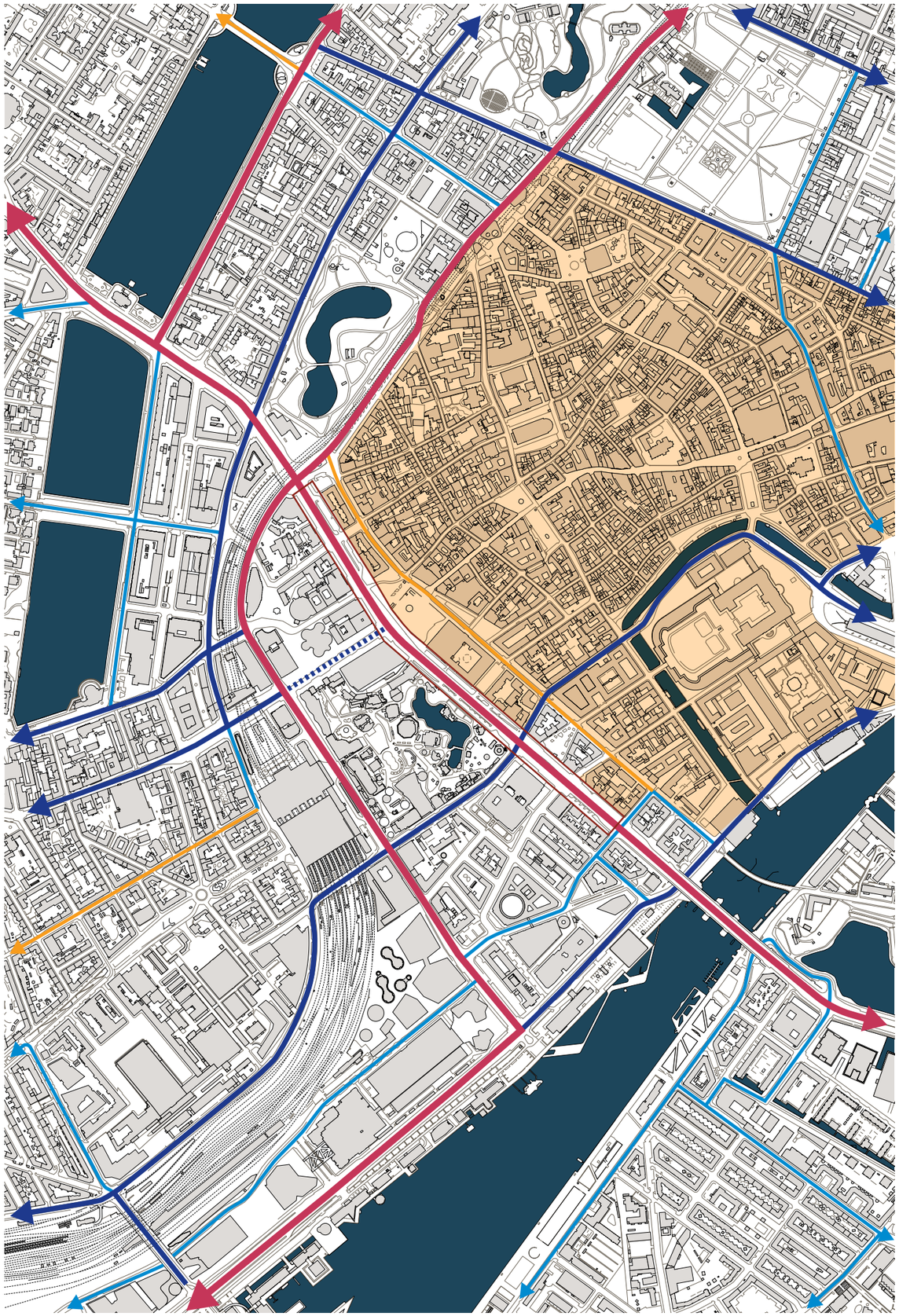
Trafik på langs



kbhkort.dk, Københavns Kommune 2026

H. C. Andersen Boulevard er i dag en 6-sporet vej med cykelstier og fortove. Området har god opkobling til den kollektive trafik.

Vejinfrastruktur
- Regional vej
- Fordelingsgade
- Fordelingsgade midlertidigt lukket
- Strøggade
- Bydelsgade
- Trafikzone Middelalderbyen



1:10000 Diagram over eksisterende vejforhold

Eksisterende fodgængertrafik i projektområdet
Den høje andel af gennemkørende biltrafik og de mange vognbaner på H. C. Andersens Boulevard skaber en barriere på tværs af byen, særligt for fodgængere, og kan gøre det mindre trygt at krydse boulevarden.

Den store mængde bil- og cykeltrafik og vejens brede tværprofil medfører, at krydsning af boulevarden er begrænset til de signalregulerede kryds. Der er derfor ofte store mængder af fodgænger der afventer krydsning ved de signalregulerede fodgængerfelter, hvilket reducerer fremkommeligheden for øvrige fodgængere, grundet pladsmangel. Forholdene for fodgængere i krydsene kan opleves som mindre trygge, da fodgængere ikke har meget grøntid i signalerne, hvorfor man som fodgænger tit kan opleve at H. C. Andersens Boulevard ikke kan krydses i ét tempi, hvorfor man skal have ophold på støttepunkter midt i boulevarden, hvilket især i myldretiden kan føles meget utrygt.

Der er på store dele af den vestlige side i den nordlige ende af Boulevarden ingen afgrænsning mellem bil- og cykeltrafik, i form af beplantning eller træer, hvilket også kan gøre det utrygt at færdes langes boulevarden som fodgænger.

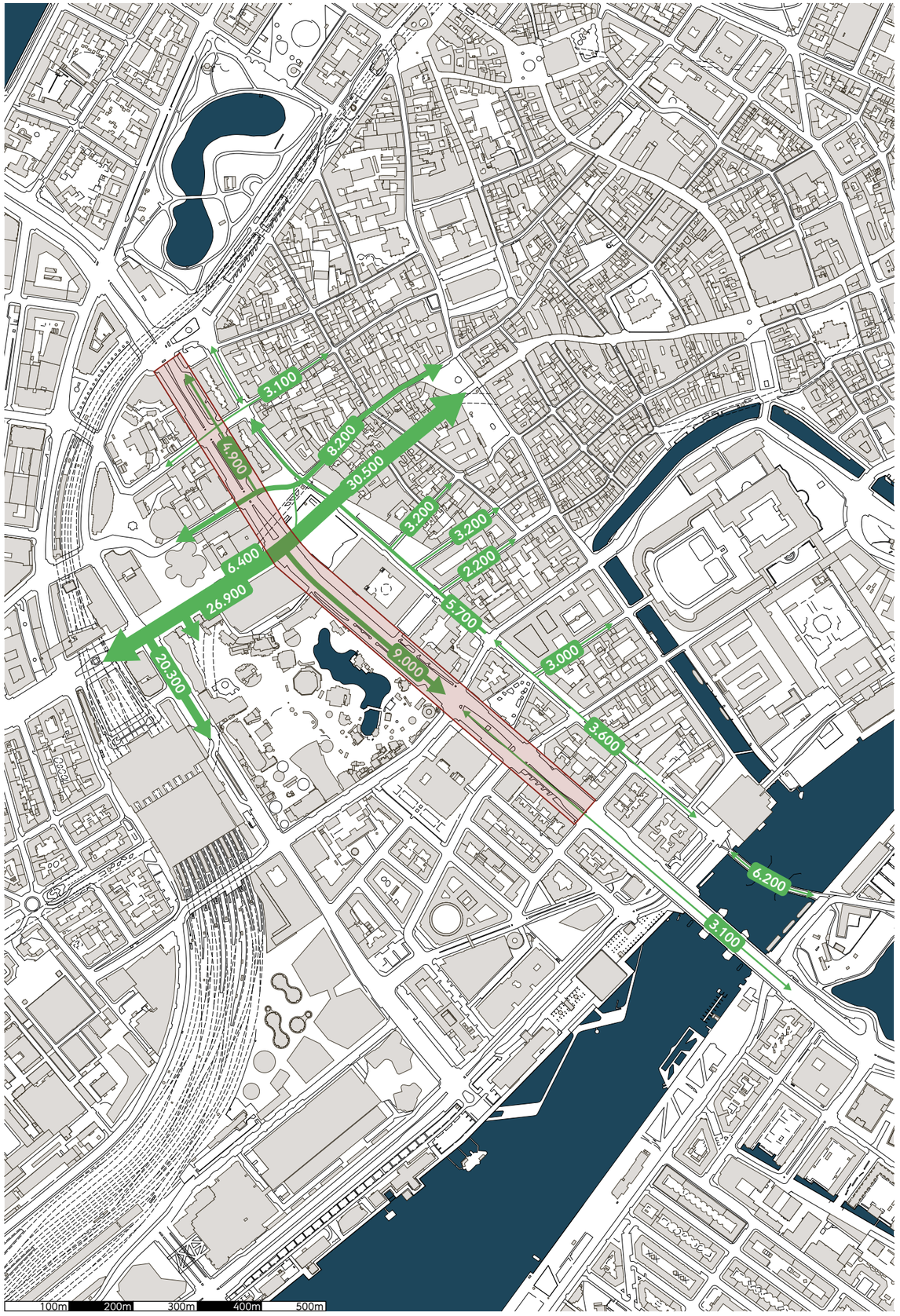
Fodgængeraktiviteten er især høj ved Rådhuspladsen og langs Strøget, hvorfra der bl.a. er videre forbindelse til Amagertorv og Kongens Nytorv. Her færdes omkring 30.500 fodgængere dagligt. I modsat retning, på den vestlige side af boulevarden, er den primære fodgængerforbindelse langs Vesterbrogade mod indgangen til Tivoli, hvor omkring 26.900 fodgængere dagligt færdes (kbhkort.dk, Københavns Kommune 2024).

Langs boulevarden er fodgængeraktiviteten derimod mere begrænset sammenlignet med de primære fodgængerforbindelser. Her færdes syd for Rådhuspladsen ca. 9.000 fodgængere dagligt, mens der nord for pladsen færdes ca. 5.000 fodgængere dagligt.

- Den brede vejprofil og høje trafikmængde medfører en barrierevirkning, som adskiller bydelene på hver sin side af strækningen for fodgængere.



Fodgængerfelt ved Rådhuspladsen



Signaturforklaring
Projektområde
Bevægelsesmønster fodgængere

1:7500 Kort der viser bevægelsesmønstre for fodgængere med angivelse af HVDT (hverdagsdøgntrafik)

Eksisterende cykel-, gang-, og biltrafik / Cykeltrafik

Eksisterende cykeltrafik i projektområdet
H. C. Andersens Boulevard er en del af Københavns hovedstinet (PLUSnet). Korridoren på H. C. Andersens Boulevard mellem Gyldenløvesgade og Langebro er udpeget som en af seks cykelkorridorer, hvor cykeltrafikken og -infrastrukturen skal forbedres. Korridoren har en høj og gennem årene stigende mængde cykeltrafik (28.500 cykler per hverdagsdøgn, 2024) der kræver, at cykelinfrastrukturen og fremkommeligheden for cyklister bliver forbedret (kbhkort.dk, Københavns Kommune 2026).

De nuværende cykelstibredderne varierer mellem 2-3 m, hvilket er smallere end anbefalingerne (minimum 4 m jf. Cykelfokus 2024), hvilket kan medføre trængsel og utryghed blandt cyklisterne. I dele af området ophører cykelstien og passerer igennem parkeringsgader parallelt med boulevarden. Disse situationer opleves utrygt for cyklister. Ved en fuld udbygning af Den Grønne Boulevard forventes mellem 38.600 og 50.500 cyklister (HVDT udtræk af COMPASS beregning, tabel 6-6, COWI/Schønherr 2023), alt efter hvilken del af strækningen, der kigges på. Dette svarer til en spidstimebelastning på mellem 4.300 og 4.900 cyklister. Ved denne cykeltrafikmængde anbefales minimum 4m brede cykelstier og udvidelse til 5 m før signalregulerede kryds for at muliggøre opdeling på cykelstien og bedre afvikling af cykeltrafikken.

I projektområdet og på selve på H. C. Andersens Boulevard ligger der flere Supercykelstier: fra Nørre Farimagsgade til Rådhuspladsen er det "Lyngbyruten", og fra Rådhuspladsen til Langebro er det "Københavnerruten", der forbinder videre til det østlige Amager. På Vesterbrogade frem til H. C. Andersens Boulevard er det supercykelstien "Roskilderuten", der bl.a. skaber forbindelse til Frederiksberg og Vesterbro. Strækningen er derfor en væsentlig del af det overordnede cykelnet.

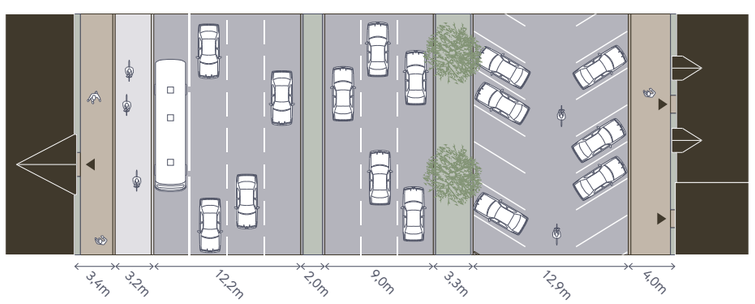
På begge sider af boulevarden er der en række vigtige cykelforbindelser, som også er en del af PLUS nettet, der giver adgang til forskellige rejsemål. Der er blandt andet høj cykelaktivitet på fordelingsgaderne Vestergade, Vesterbrogade, Tietgensgade og Stormgade, hvor der dagligt færdes over 20.000 cyklister. Ligesom Vester Voldgade og forbindelsen til Lille Langebro en vigtig cykelforbindelse i projektområdet.

Den store mængde biltrafik og vejens brede tværprofil medfører, at krydsning af boulevarden er begrænset til de signalregulerede kryds, hvilket har betydning for cyklisternes fremkommelighed. Forholdene i krydsene kan desuden opleves som mindre trygge for cyklister, blandt andet på grund af svingende biltrafik og for små venteareales til cyklister. I det signalregulerede kryds ved Rysensteensgade er det samtidig ikke muligt for cyklister at krydse boulevarden i nordøstlig retning, hvilket forringer fremkommeligheden og medfører en omvej for cyklister. I flere kryds er der etableret afkortede cykelstier, hvilket kan opleves som utrygt for cyklister, idet de blandes med biltrafikken på en strækning med høj trafikbelastning.

- Den høje andel af gennemkørende biltrafik og vejens bredde medfører, at krydsning af boulevarden er begrænset til de signalregulerede kryds, hvilket kan have betydning for cyklisternes fremkommelighed.

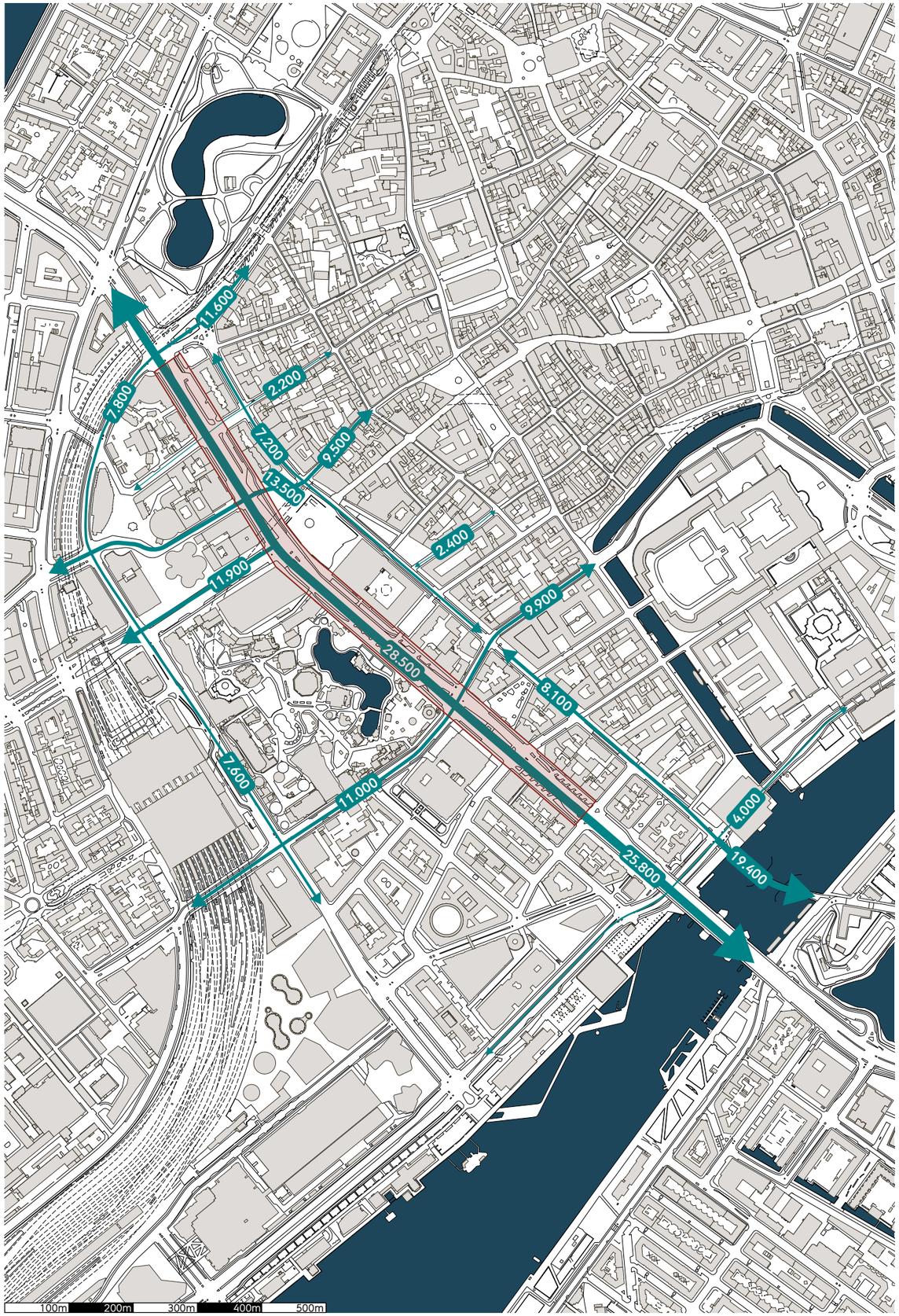


Cykelsti H.C Andersens Boulevard mod Langebro



Eksisterende forhold ved parallelgader på H. C. Andersens Boulevard

Signaturforklaring
Projektområde
Bevægelsesmønster cyklister

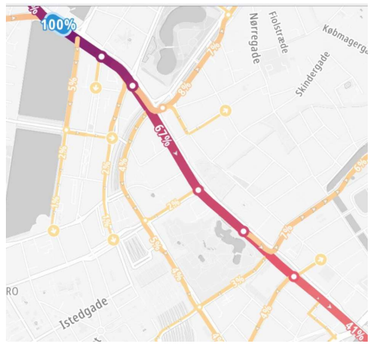


1:7500 Kort der viser bevægelsesmønstre for cyklister med angivelse af HVDT (hverdagsdøgntrafik)

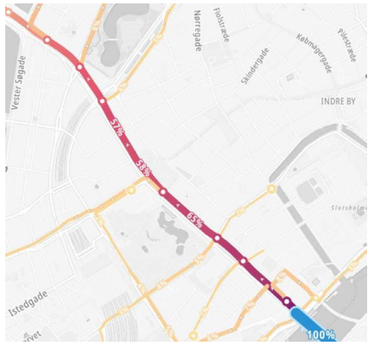
Eksisterende cykel-, gang-, og biltrafik / Biltrafik

Eksisterende biltrafik i projektområdet
På H. C. Andersens Boulevard, der i dag er klassificeret som regionalvej færdes der 56.700 biler per hverdagsdøgn, hvilket betyder, at biltrafikken dominerer gaderummet (COWI & Schønherr, 2023). Biltrafikken består af både lokal og gennemkørende trafik, og afvikles i flere vognbaner i hver retning. Indenfor projektområdet (etape 1) er den gennemkørende trafik mellem Søsnittet og Langebro ca. 49 % (begge retninger tilsammen) som det fremgår nedenfor. Boulevarden anvendes således i stor stil også til fordeling af lokal trafik. Ved en eventuel tunnellægning skal lokaltrafikken stadig kunne afvikles, enten via lokalgader, andre ruter eller en kombination af disse.

- På H. C. Andersens Boulevard færdes der 56.700 biler i døgnet, hvilket betyder, at biltrafikken dominerer gaderummet Biltrafikken består af både lokal og gennemkørende trafik og afvikles i flere vognbaner i hver retning.



(Tom Tom Data 2025)



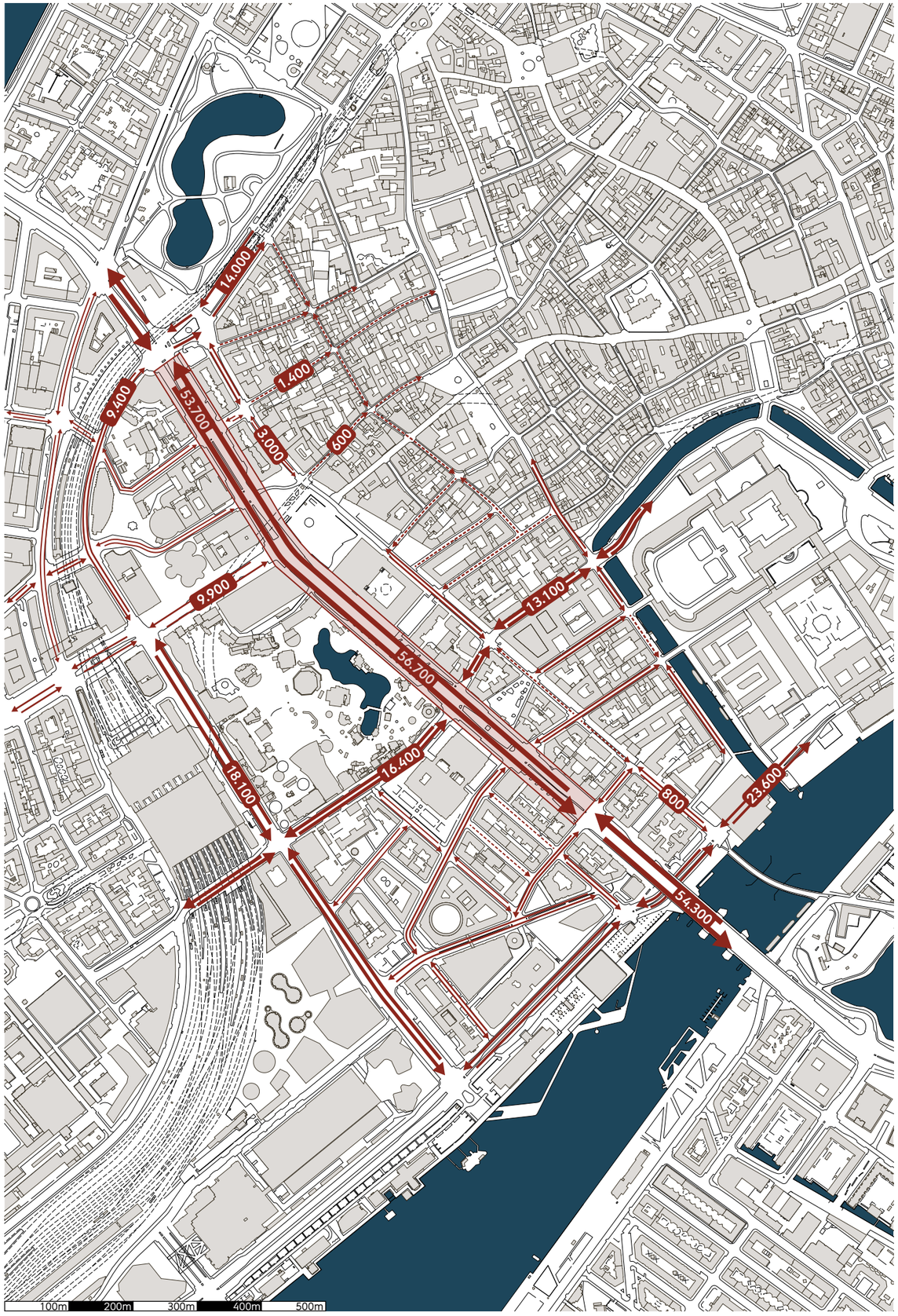
(Tom Tom Data 2025)


H.C Andersens Boulevard mod Rådhuspladsen

Det er særligt i morgen- og eftermiddagsmyldretiden, at strækningen er præget af trængsel, hvor fremkommeligheden er begrænset både på hovedstrækningen og på de omkringliggende sideveje.

Langs boulevarden er der flere fordelingsgader tilsluttet, blandt andet Vesterbrogade, Tietgensgade og Stormgade. På Vesterbrogade færdes dagligt 9.900 bilister, mens der på den tværgående forbindelse mellem Tietgensgade og Stormgade færdes 16.400 bilister dagligt (kbhkort.dk, Københavns Kommune 2026). Med en evt. etablering af Vesterbro Passage, vil en del biltrafik blive flyttet til øvrige veje i området. En kortlægning af denne overflytning kan udføres ifm. det igangværende trafikforsøg.

På det eksisterende vejnet er der desuden flere ensrettede gader. Det gælder bl.a. området nordøst for H. C. Andersens Boulevard ved Rådhuspladsen, herunder Vestergade, Studiestræde og Sankt Peders Stræde, hvilket er med til at begrænse biltrafik i at køre ind i området. På Vester Voldgade er der desuden etableret en midlertidig lukning for gennemkørsel med bil ved Strøget, hvor der kun er tilladt krydsende cykeltrafik, hvilket kobler området sammen med Rådhuspladsen. Der er på nuværende tidspunkt en plan under udarbejdelse, hvor der arbejdes hen mod en mere permanent lukning af Vester Voldgade omkring Strøget.



Signaturforklaring
Projektområde
Bevægelsesmønster biltrafik

1:7500 Kort der viser bevægelsesmønstre for biltrafik med angivelse af HVDT (hverdagsdøgntrafik)

5.2 Kollektiv trafik

Trafik & mobilitet

Eksisterende Kollektiv trafik i projektområdet
På H. C. Andersens Boulevard er der i dag god tilgængelighed til den kollektive trafik. Strækningen betjenes af en række buslinjer, herunder buslinjerne 2A, 5C, 11, 23, 33 og 250S. Den kollektive trafik afvikles sammen med den øvrige trafik på en strækning, der er højt belastet af biltrafik, og særligt i morgen- og eftermiddagsmyldretiden kan der forekomme forsinkelser som følge af begrænset fremkommelighed.

Fælles for mange af stoppestederne og Metrostationerne er at passagererne skal krydse Boulevarden til eller fra deres destination, hvilket i nogle tidsrum betyder store koncentrationer af passagerer/fodgængere i projektområdet. Det skønnes ikke at stoppesteder i projektområdet har kapacitetsudfordringer ifm. af og- påstigning af passagerer.

Passagertal fra Movia (2024) viser det gennemsnitlige antal på- og afstigere på hverdage (Movia WEBGIS). På H. C Andersens Boulevard foreligger der passagertal fra stoppestederne ved Rådhuspladsen og Tivoli, som betjenes af hhv. buslinjerne 2A, 5C og 250S og 11, 23 og 33. På Vesterbrogade er der i nærområdet to stoppesteder som betjenes af hhv. buslinjerne 23 og 250S samt 2A og 5C. På Bernstorffsgade ved Københavns Hovedbanegård er aktivitetsniveauet højt, og dette betjenes af buslinjerne 2A, 5C, 17 og 250S. På Tietgensgade ved Glyptoteket er stoppestedet betjent af buslinjerne 2A, 5C, 11, 26, 31, 37 og 68. Af- og påstigere for de forskellige stop ses på kortet til højre.

Fra de forskellige stop er der kort gåafstand til metrostationen ved Rådhuspladsen samt til Københavns Hovedbanegård, som fungerer som et trafikknudepunkt, hvorfra der er videre forbindelse med øvrige kollektive transportmidler. Ifølge metroselskabet er passagertallet fra 2024 på 8.000 daglige passagerer ved Rådhuspladsen, mens det ved Københavns Hovedbanegård er 12.000 daglige passagerer, der benytter metroen. De mange passager på stationer i nærheden af H. C. Andersens Boulevard, skaber store strømme af gående, der krydser gennem området.

Grundet områdets mange forskellige turistattraktioner, kører der flere turistbusser i området, som bl.a. benytter arealet foran Tivoli på H. C. Andersens Boulevard som holdeplads til af- og påstigning af passagerer.

Det strategiske busnet
Det strategiske busnet består af A-busser, S-busser, R-busser, vigtige lokalbusser og enkelte andre større buslinjer. A-busserne kører ofte og giver passagererne en sikkerhed for, at der kommer en bus inden for kort
tid. S-busserne har direkte linjeføring, færre stop og god fremkommelighed vha. signalprioritering og busbaner. Det strategiske net besluttes af kommuner og regioner og aftales med Movia i forbindelse med Mobilitetsplanen.

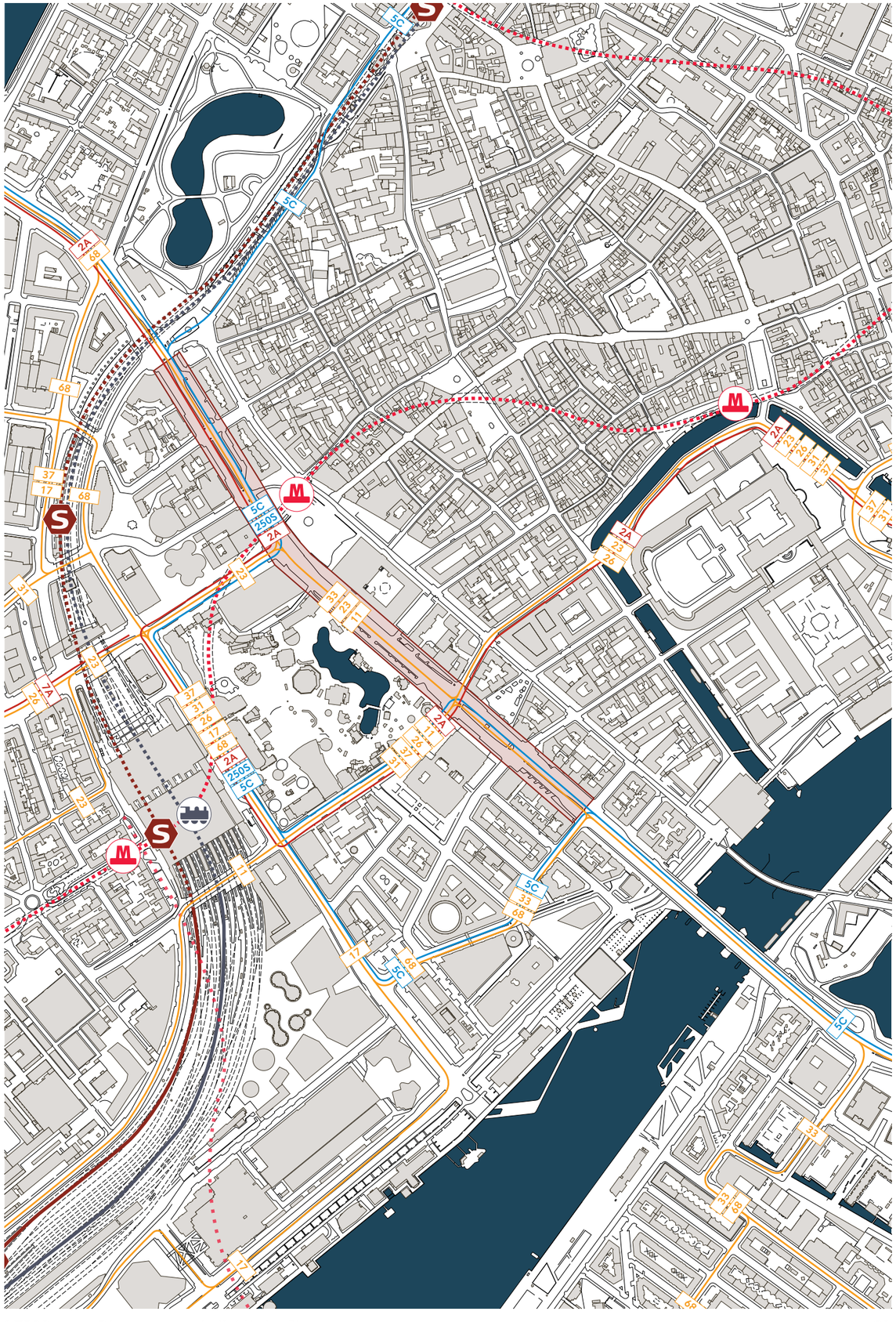
- Den kollektive trafik afvikles sammen med den øvrige trafik på en strækning, der er højt belastet af bil-, cykel- og fodgængertrafik, og særligt i morgen- og eftermiddagsmyldretiden kan der forekomme forsinkelser som følge af begrænset fremkommelighed.



Metrostation Rådhuspladsen

Signaturforklaring

- Bus
- A-bus
- Cityline bus
- Metro
- Kommende metrolinje
- S-tog
- Regional tog



1:7500 Diagram over kollektiv trafik

5.3 Adgangsforhold

Trafik & mobilitet

Eksisterende adgangsforhold i projektområdet
Hovedstadens Beredskab er beliggende langs H. C. Andersens Boulevard, hvorfor det ved en lukning for gennemkørende biltrafik på strækningen er væsentligt fortsat at sikre mulighed for hurtig udrykningskørsel. Desuden skal det også fortsat være muligt at udføre brandredning og øvrig redning ved de eksisterende bygninger.

Der er en række kultur- og oplevelsesdestinationer samt andre attraktionspunkter langs boulevarden, som dagligt tiltrækker en del besøgende og turister. Langs boulevarden ligger blandt andet Tivoli, Glyptoteket og Rådhuspladsen, hvor der er mange besøgende dagligt. Rådhuspladsen er ligeledes en plads, der bruges i forbindelse med markering af fx store kultur- og sportslige begivenheder, hvor adgangen med bus og andre køretøjer til pladsen er væsentlige. Derudover starter Strøget ved Rådhuspladsen, hvor der findes et stort udbud af butikker og spisesteder.

Foruden disse kultur- og oplevelsesdestinationer rummer området også en række andre rejsemål, herunder boliger, arbejdspladser og hoteller, hvilket medfører daglig aktivitet og trafik fra personer med gøremål/ærinder i området.

Da projektområdet, som nævnt rummer handel, restauranter, hoteller, boliger m.m., skal varelevering og renovationskøretøjer fortsat have adgang. Men det skal ikke nødvendigvis være fra H. C. Andersens Boulevard, da mange af funktionerne kan betjenes rent trafikalt fra sideveje til boulevarden.

Kortet viser de 5 bygninger/ funktioner der i dag har adgangsvej fra H. C. Andersens Boulevard.

- Hovedstadens Beredskab er beliggende langs H. C. Andersens Boulevard, hvorfor det ved en lukning for gennemkørende biltrafik på strækningen er væsentligt fortsat at sikre mulighed for hurtig udrykningskørsel og brandredning af eks. ejendomme.



Københavns Hovedbrandstation / Bag Rådhuset



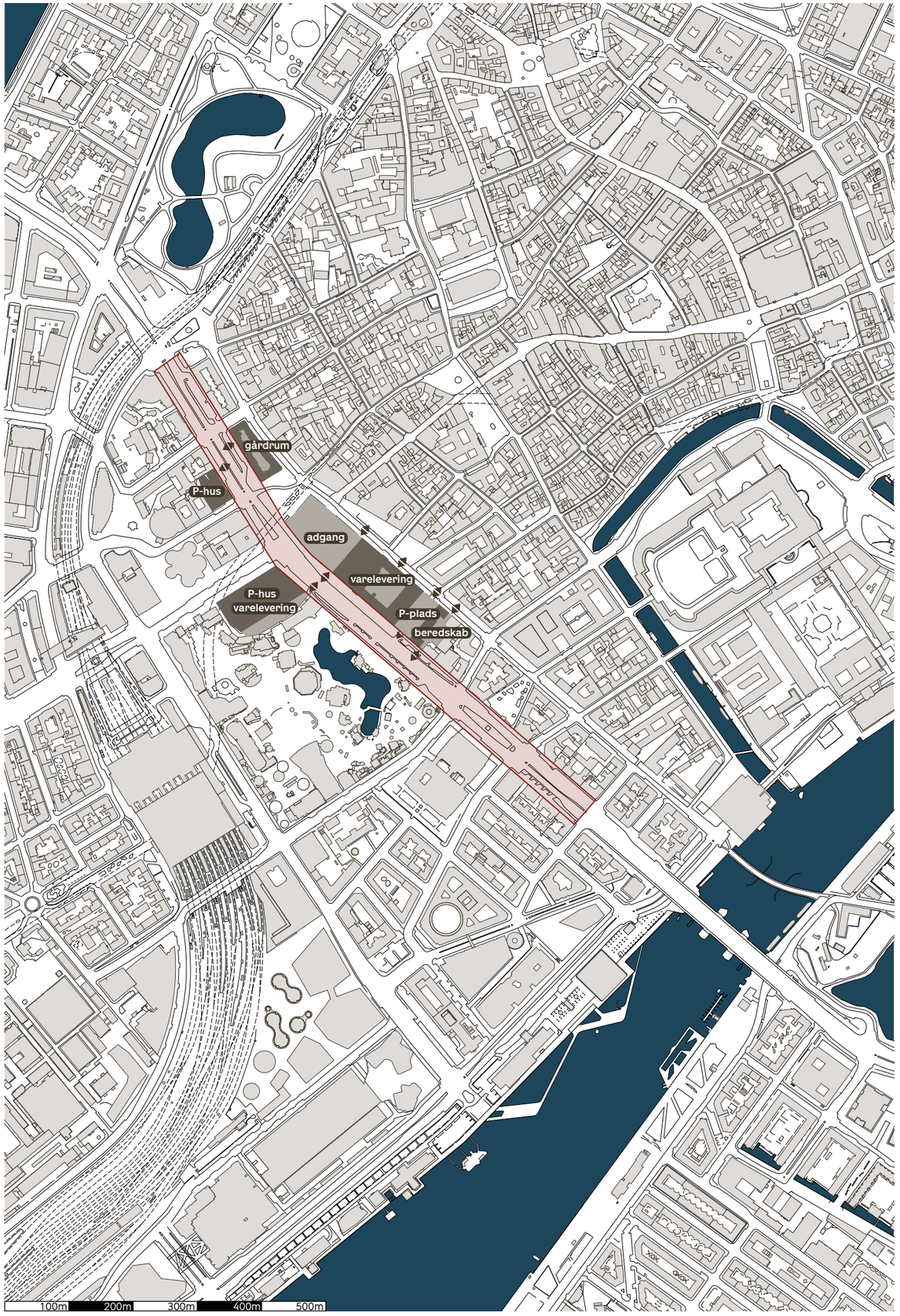
Ny Carlsberg Glyptotek

Signaturforklaring

Projektområde

Bygning med behov for adgang

Adgangsvej



1:7500 Diagram over eksisterende adgangsforhold

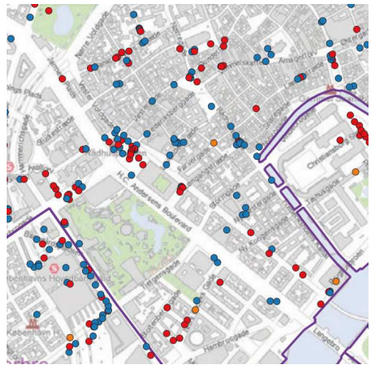
5.4 Parkering

Eksisterende parkering i projektområdet

Cykelparkering

I selve projektområdet omkring boulevarden er der ca. 250 cykelstativer, primært offentlige stativer. Der findes flere cykelparkeringsområder langs H. C. Andersens Boulevard, mens hovedparten er placeret på Rådhuspladsen omkring metrostationen. Herudover er cykelparkering primært etableret på de omkringliggende veje, bl.a. langs Vesterbrogade, Jernbanegade og Tietgensgade og Vester Voldgade.

På Boulevarden er der foruden Rådhuspladsen ikke så mange destinationer, der kræver større mængder cykelparkering, mens der på mange af de tilstødende gader både er et større behov og et øget udbud. Den generelle tilfredshed med cykelparkering i København er ifølge Mobilitetsredegørelse 2025 44 % (tal fra 2024), og endnu lavere ved stationer og butikker, hvorfor der bør være fokus på cykelparering fremadrettet (Københavns Kommune, 2025). Ifølge mobilitetsredegørelsen er der primært ønsker om mere cykelparkering ved Rådhuspladsen og ved Glyptoteket, som det fremgår af nedenstående figur.

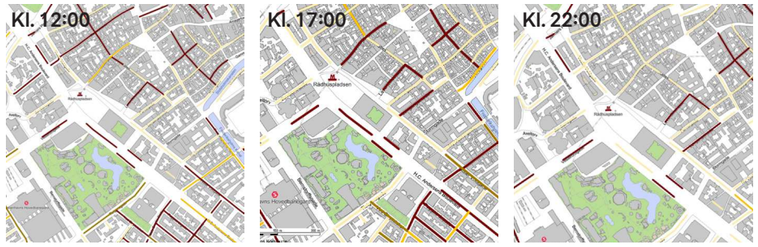


Cykelparkering
Figur 1, ønsker om større udbud af cykelparkering in projektområdet (blå=cykel, rød=ladcykel) (Mobilitetsredegørelse, Københavns Kommune 2025)

Bilparkering

Der findes parkeringsmuligheder både langs H. C. Andersens Boulevard og på parallel- og sidevejene, ligesom der er adgang til flere parkeringsanlæg. Langs H. C. Andersens Boulevard er der omkring 110 parkeringspladser i terræn. Disse omfatter parkeringspladser inden for både rød- og grøn betalingszone, inkl. handicapparkering, ambassadeparkering og elbils-pladser med ladestandere og el-dele-plads uden ladestandere. Nogle parkeringspladser er også beliggende indenfor prikgader, hvor der er særlige regler for parkering.

Belægningsgrader for henholdsvis kl. 12, 17 og 22 er vist på nedenstående figur. Hvor det fremgår at belægningen er størst i dagtimerne, hvilket stemmer godt overens med at der ikke er så meget boligparkering i området.



Belægningsgrader (kbhkort.dk, Københavns Kommune 2026)

Inden for den røde betalingszone er der 48 parkeringspladser på Dantes Plads, nordøst for H.C. Andersens Boulevard over for Glyptoteket. Adgang sker fra Vester Voldgade (ensrettet sydøst-nordvest) via Ny Kongensgade og Ny Vestergade. Pladserne erstattes af et nyt underjordisk p-anlæg med større kapacitet. Der er desuden gadeparkering på bl.a. Niels Brocks Gade, Puggaardsgade, Anker Heegaards Gade, Otto Mønstedsgade samt bag Glyptoteket.

Området rummer fem eksisterende parkeringshuse, herunder kældre ved Industriens Hus og Dagmarhus (adgang fra H.C. Andersens Boulevard), to på Jernbanegade og ét ved BLOX. Dertil er der to kommende P-anlæg under Dantes Plads og Langebro (der genåbnes efter en renovering).

Flere anlæg har også driftsfunktioner (fx renovation), så vejnettet skal fortsat kunne håndtere adgang for lastbiler – også ved en eventuel tunnel.

Industriens Hus
- 131 parkeringspladser
- 2 handicappladser

Dagmar Hus
- 40 parkeringspladser

Jernbanegade P-hus
- 95 parkeringspladser

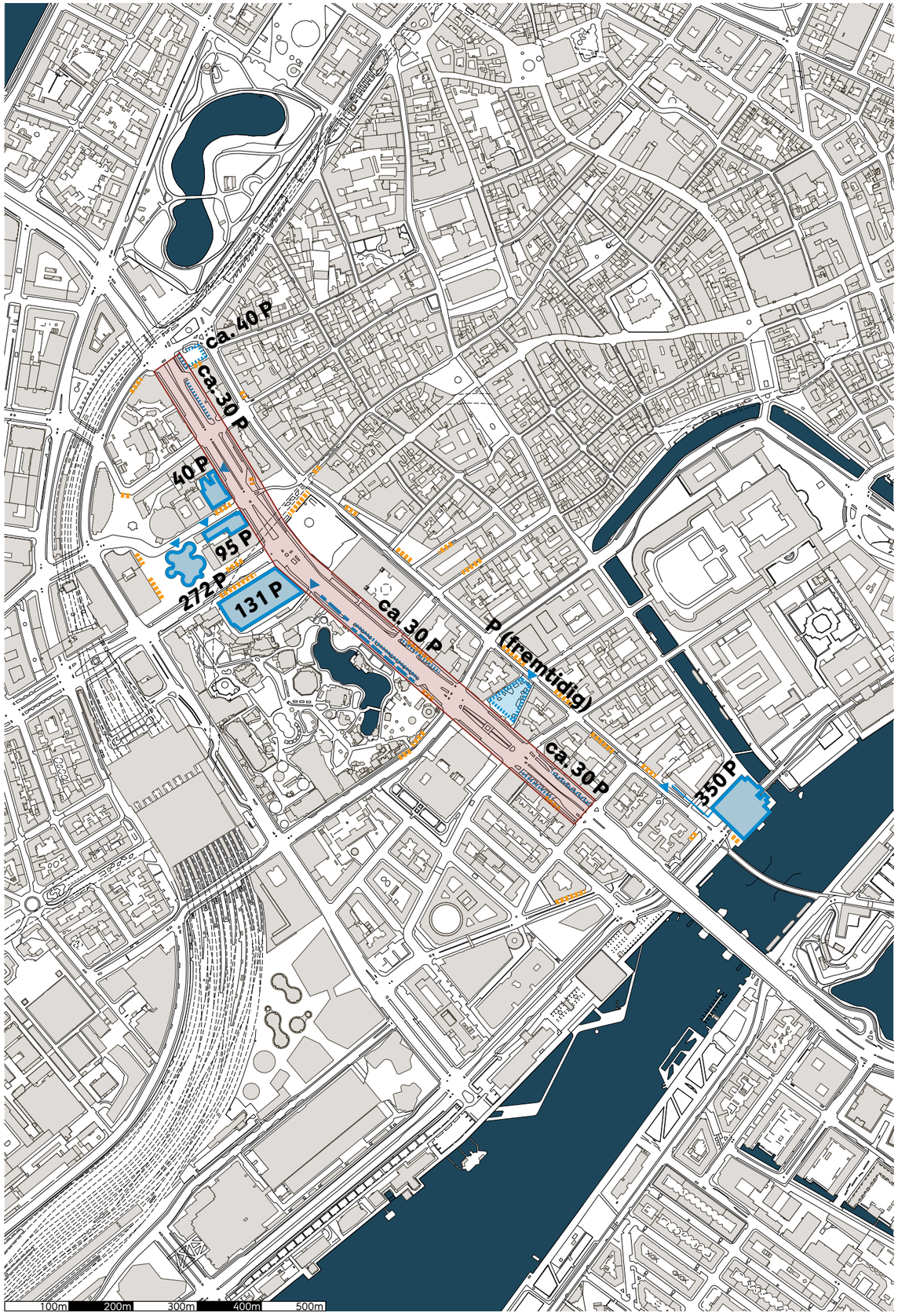
Axel Towers Parkering
- 272 parkeringspladser
- 4 ladepladser
- 2 handicappladser

Blox Parkering
- 350 parkeringspladser

- Under 80%
- 80 - 90%
- 90 - 100%
- Over 100%

Signaturforklaring

- Projektområde
- Parkering i terræn
- Busparkering i terræn
- Parkering i konstruktion
- Adgangsvej
- Cykelstativer



1:7500 Diagram over eksisterende parkeringsforhold

5.5 Støj og luftforurening

Trafik & mobilitet

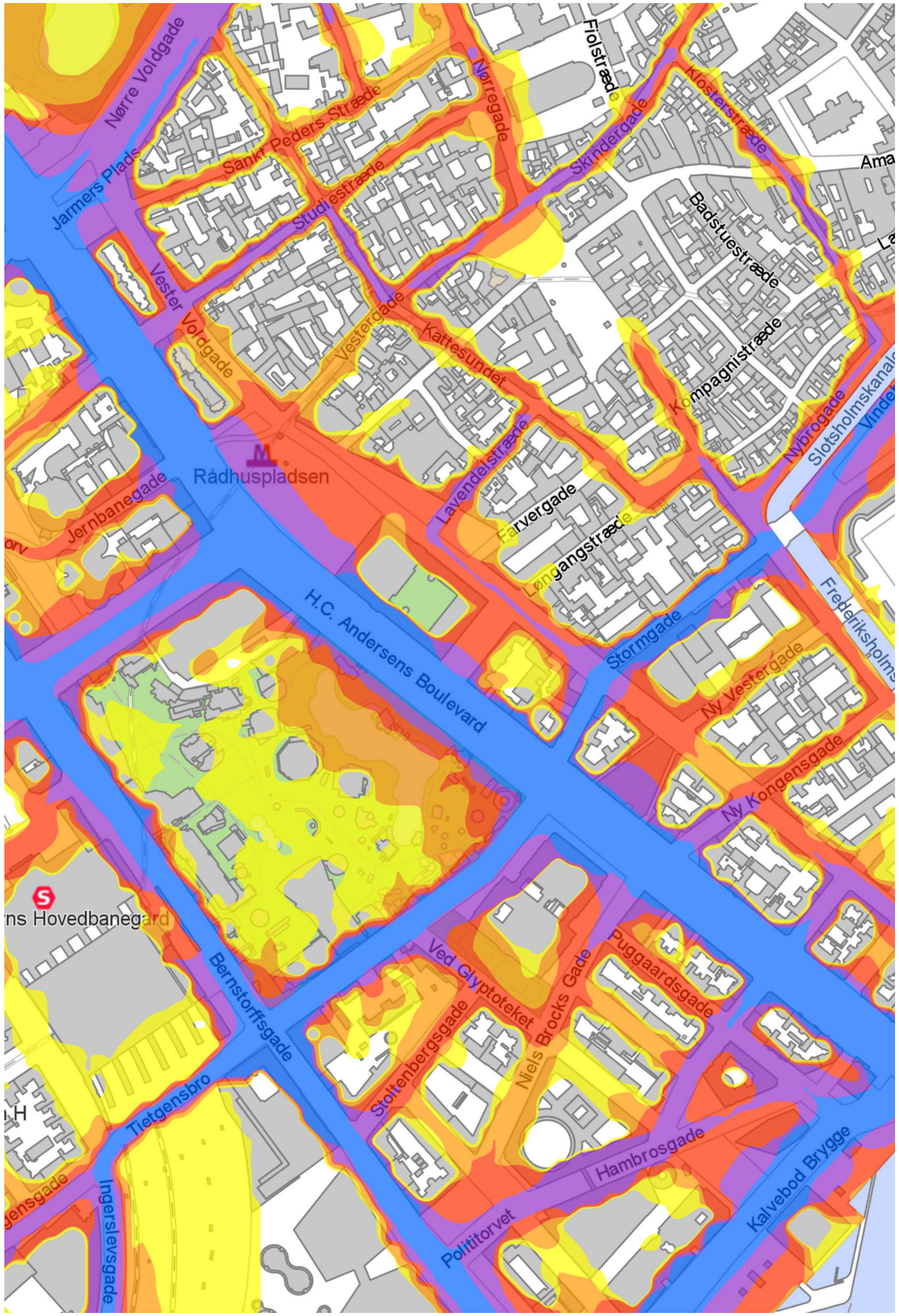
Støjpåvirkning fra biltrafik
De eksisterende forhold langs H. C. Andersens Boulevard og Åboulevarden er præget af høje støjniveauer som følge af den meget store trafikmængde; i dag op med 56.700 biler i døgnet. Støjen opleves som en væsentlig miljø- og sundhedsmæssig belastning og bidrager til, at strækningen fungerer som en barriere i byen med begrænset opholds- og byrumskvalitet. I foranalyserne peges der på, at netop støj er en af de centrale udfordringer, som Den Grønne Boulevard søger at adressere.

Ved at flytte en stor del af den gennemkørende biltrafik ned i tunneller forventes der markante støjreduktioner på overfladen. Dette gælder især på de delstrækninger, hvor gennemkørende biltrafik helt fjernes. Støjreduktion vil være en væsentlig gevinst ved projektet, både i forhold til forbedrede levevilkår for omkringliggende boliger og bedre muligheder for rekreative byrum.

På strækningen mellem Jarmers Plads og Langebro langs H. C. Andersens Boulevard er et betydeligt antal boliger i dag belastet af vejtrafikstøj. De overordnede støjberegninger fra foranalysen af Den Grønne Boulevard viser, at der langs projektkorridoren samlet set er flere tusinde boliger, som er udsat for støjniveauer over 58 dB (Lden), hvilket svarer til Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for vejtrafikstøj ved boliger.

På strækningen mellem Jarmers Plads og Langebro viser udtræk fra COMPASS (basis 2025) at der i alt er 1.974 boliger, der er belastet af trafikstøj over 58 dB. En eventuel tunnelløsning i regi af Den Grønne Boulevard vil reducere støjbelastningen for en væsentlig del af disse boliger, idet en stor del af den eksisterende trafik flyttes fra overfladen til tunnel

- Den nuværende støj fra de 56.700 biler i døgnet, opleves som en væsentlig miljø- og sundhedsmæssig belastning og bidrager til, at strækningen fungerer som en barriere i byen med begrænset opholds- og byrumskvalitet.



Signaturforklaring

- 53 - 58 dB
- 58 - 63 dB
- 63 - 68 dB
- 68 - 73 dB
- Over 73 dB

Diagram over vejstøj (Københavns Kommune, Vejstøj 2022 (Nord2000))

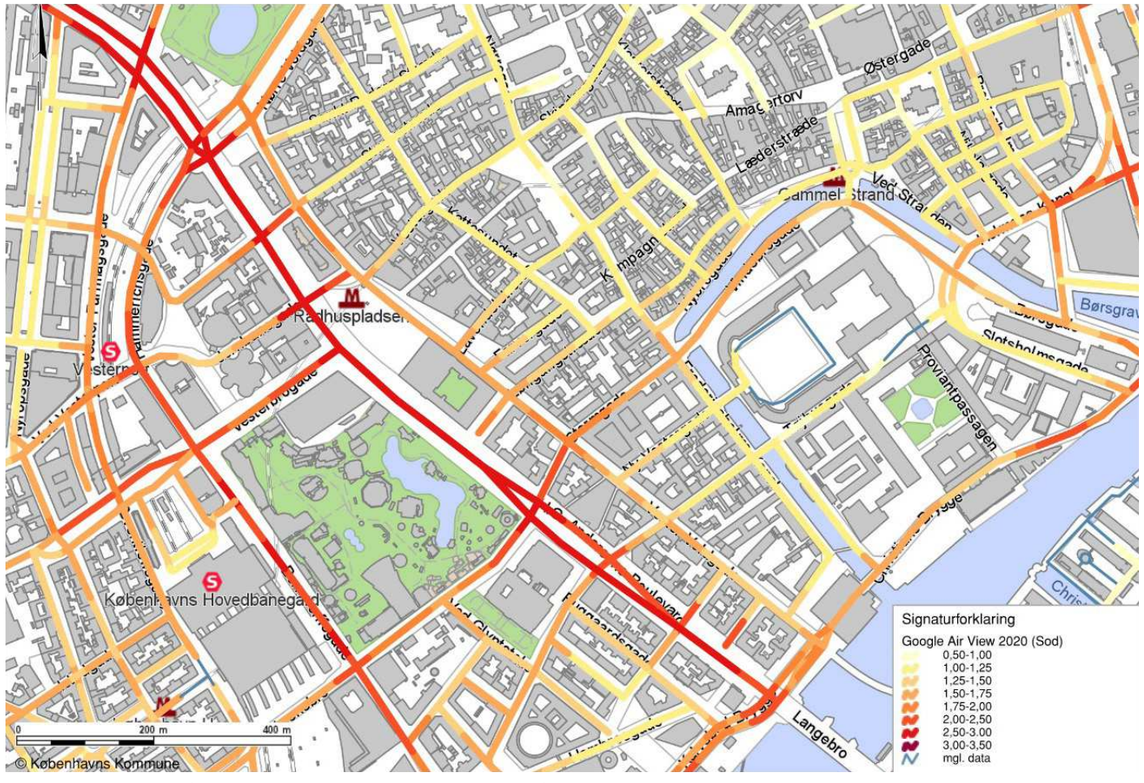
Støj og luftforurening / fortsat

Luftforurening
Oplysninger om den gennemsnitlige luftforurening i 2018-2020 er undersøgt ud fra målinger og modelberegninger (KbhKort, Københavns Kommune 2026). Data for komponenterne kvælstofdioxid (NO2), sodpartikler samt ultrafine partikler (UFP) er vist på kortene. En af de største kilder til disse komponenter i byer er biltrafik (DCE, 2021).

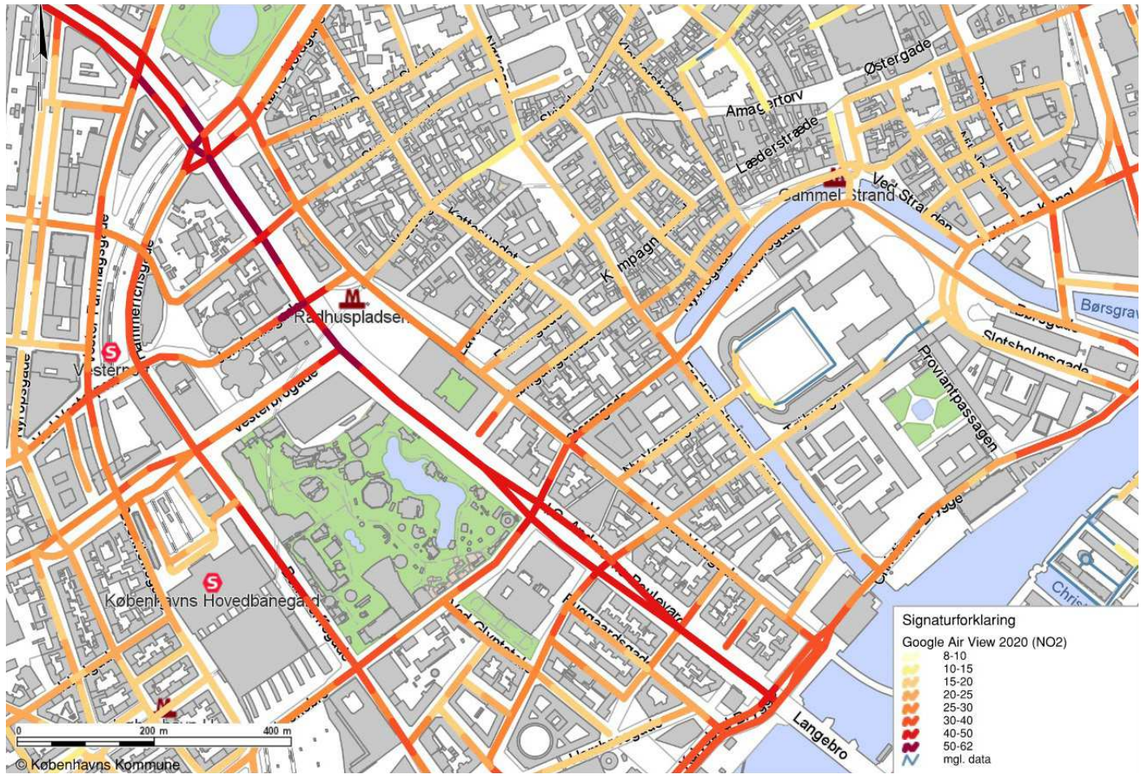
Koncentrationen markant større på H. C. Andersens Boulevard sammenlignet med de omkringliggende veje. Kun Hammerichsgade og Bernstorffsgade, nærmer sig koncentrationer på samme høje niveau. Koncentrationen af NO2 er særligt høj i vejkrydsene nord for Rådhuspladsen. Fordelingen af sodpartikler og ultrafine partikler er høj men ensartet langs hele strækningen.

I 'Foranalyse af Den Grønne Boulevard' (COWI/Schønherr, 2023) er der foretaget fremskrivninger af biltrafikken til 2035 baseret en forventet basissituation, hvor projektet ikke er gennemført. Biltrafikken forventes at vokse ift. i 2023. Det vil formentligt medvirke til en øget luftforurening.

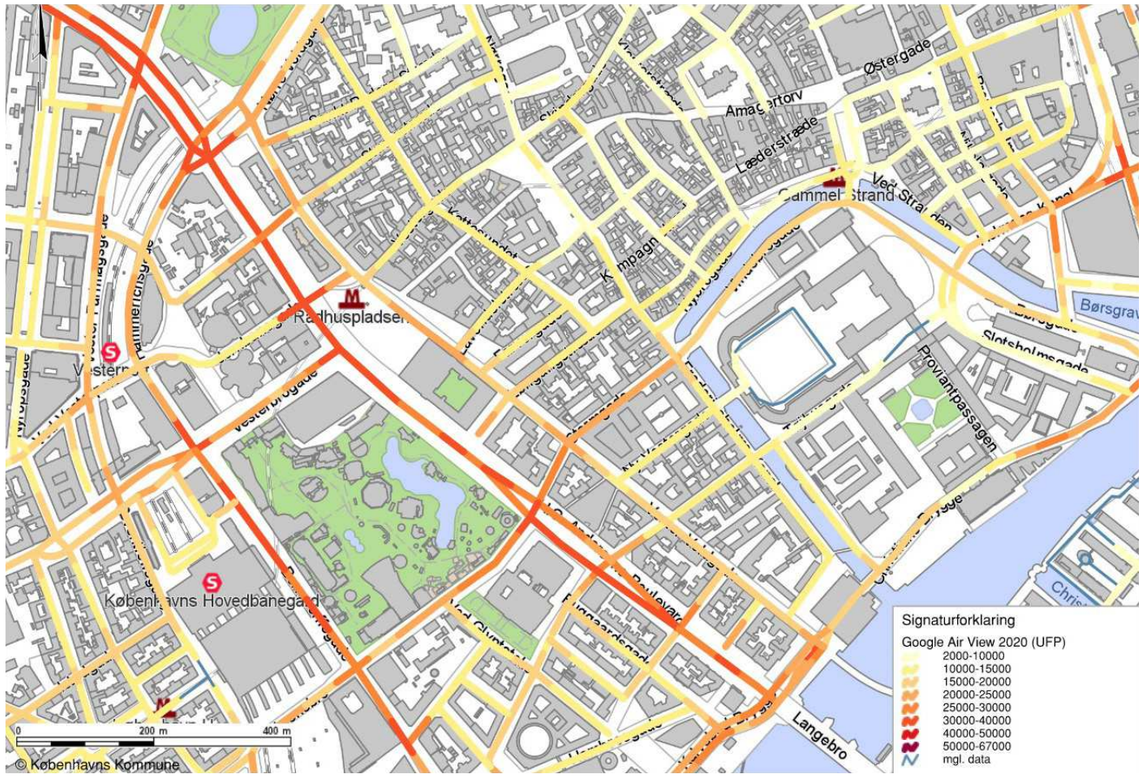
En tunnelløsning vil sandsynligvis reducere luftforureningen langs den berørte strækning. Til gengæld vil en større del af forureningen blive koncentreret omkring tunnelens rampeanlæg og udløb.



Luftforurening, Sod (kbhkort, Københavns Kommune, 2020)



Luftforurening, NO2 (kbhkort, Københavns Kommune, 2020)



Luftforurening, UFP (kbhkort, Københavns Kommune, 2020)

5.6 Forudsætninger og resultater om mobilitet fra tidligere rapporter

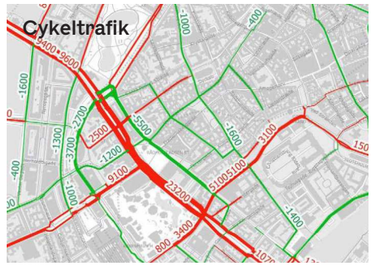
Trafik & mobilitet

Cykeltrafik
Som det fremgår af figuren med COMPASS-beregninger for cykeltrafik, forventes der en meget stor stigning i cykeltrafik i hele korridoren og ikke mindst på den bearbejdede strækning, hvor der forventes en stigning på ca. 16.700 cyklister (HVDT), en stigning på Studiestræde på 2.500 cyklister (HVDT), en stigning på Vesterbro Passage på 9.100 cyklister (HVDT) samt en stigning på Tietgensgade på 3.400 cyklister (HVDT). Cykeltrafikken skal fortsat afvikles på overfladen af en eventuel tunnel, men selvom en reduktion i biltrafikken kan forbedre forholdene, vil der fortsat være konfliktsituationer i kryds på selve strækningen samt ved tunnelramper, hvor cyklister møder biltrafik til og fra tunnelen. Konflikterne skal håndteres i udformningen af trafikarealerne med fokus på cyklisternes fremkommelighed og sikkerhed. Der skal således være ekstra fokus på, at cykeltrafikken indpasses i et gaderum, hvor der fortsat er lokal biltrafik og eventuel busdrift samt en stor mængde fodgængere og plads til beredskab. Desuden skal der være fokus på, at der ved større krydsningspunkter arbejdes for en reduktion af Boulevardens barriereeffekt for cyklister.

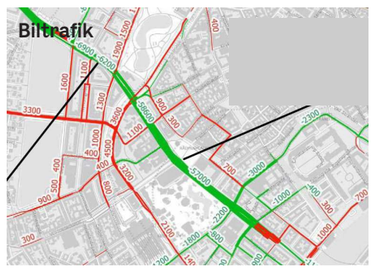
Fodgængertrafik
Tunnelløsningen kan reducere trafikbarrieren langs strækningen, men der vil fortsat være behov for vejarealer til lokal trafik, og fodgængere vil derfor fortsat skulle krydse trafikerede vejarealer og cykelstier flere steder. Rampeanlæg og tekniske installationer kan desuden optage plads i gaderummet og dermed påvirke mulighederne for brede opholds- og gangarealer. Ved større krydsningspunkter bør der arbejdes for en reduktion af Boulevardens barriereeffekt for fodgængere.

Kollektiv transport
I arbejdet med foranalysen af Den Grønne Boulevard besluttede Borgerrepræsentationen d. 2. marts 2023, at analysen af lukning af trafik ved Vesterbro Passage inddrages i det videre arbejde med Den Grønne Boulevard. Lukning af Vesterbro Passage og omlægning af bus- og vejtrafikken indgår som forudsætning i COMPASS-beregningerne til undersøgelsen af Den Grønne Boulevard, hvor en række buslinjer omlægges til Hammerichsgade i stedet for H.C. Andersens Boulevard og Vesterbrogade. I arbejdet med ideoplægget for Den Grønne Boulevard kan alternative ruteføringer dog blive aktuelle i scenarieudkastene.

Biltrafik
Med en eventuel etablering af tunnelen vil der fortsat være en række trafikale og funktionelle behov på overfladen. Selvom en stor del af biltrafikken kan flyttes ned i tunnelen, vil der stadig være behov for trafikarealer på terræn til lokal biltrafik, servicekørsel, beredskab, evt. busser, cyklister og fodgængere. Det betyder, at gaderummet ikke kan frigøres fuldstændigt til byrum og grønne funktioner, og at der fortsat vil være en vis trafikbelastning på overfladen. Det gælder især ved krydsninger af Boulevarden, hvor evt. biltrafik og store cykelstrømme mødes, eller hvor eventuel kollektiv trafik fortsat skal afvikles.
En væsentlig udfordring er også, at tunnelen primært håndterer gennemkørende trafik, mens en stor del af trafikken på strækningen har start eller mål i området. Disse ture vil fortsat skulle afvikles på det lokale vejnet og på dele af Boulevarden, hvilket kan skabe pres på de tilbageværende vejarealer og i tilstødende kryds.



Ændringer i cykeltrafik (HVDT) ved en evt. tunnellægning af Boulevarden. Grøn angiver et fald i trafikken, mens rød angiver en stigning i forhold til basis. (Foranalyse af Den Grønne Boulevard, COWI/Schønherr 2023)



Ændringer i biltrafik (HVDT) ved en evt. tunnellægning af Boulevarden. Grøn angiver et fald i trafikken, mens rød angiver en stigning i forhold til basis. (Foranalyse af Den Grønne Boulevard, COWI/Schønherr 2023)

Tunnelprojektet er i foranalyserne planlagt med to spor i hver retning og en skiltet hastighed på 50 km/t. På overfladen er der i hver retning planlagt for udlæg til gennemkørende trafik i form af busser (3,5m) og cykeltrafik (5m), samt fortove (3m). Der er i foranalysen planlagt for at gennemkørende biltrafik ikke er muligt fra Jarmers Plads til Tietgensgade, men med mulighed for betjening af funktioner på overfladen langs strækningen som fx P-kælderen under Industriens Hus.

Modelberegningerne viser, at en eventuel tunnel skal afvikle ca. 49.000 biler/døgn. Dog vil der lokalt fortsat skulle afvikles trafik på overfladen særligt omkring den østlige tunnelåbning, hvor biltrafikken fortsat skal have adgang via Boulevarden til Ny Kongensgade/Niels Brocks Gade og Stormgade/Tietgensgade. Her forventes det, at der skal afvikles en stor mængde trafik på op mod 20.000 biler/døgn. På de øvrige dele af Boulevarden vil trafikken blive reduceret mellem 70-100% (COWI/ Schønherr 2023).

En eventuel tunnellægning vil flytte biltrafik til øvrige veje, mens en stor del cykeltrafik flyttes til Boulevarden fra øvrige veje, som det bl.a. ses af figurerne.

Tunnelens ramper og tilslutninger påvirker trafikafviklingen i nærliggende kryds og reducerer fleksibiliteten i gaderummet. Rampeanlæggene optager plads og kan skabe lokale koncentrationer af trafik, hvor trafikken ledes mellem tunnel og overflade. Ved tilslutninger til terræn, skal der etableres svingbaner for at sikre bedst mulig kapacitet og fremkommelighed, hvilket vil optage mere areal på overfladen omkring ramperne. Det betyder, at der ikke forventes at kunne etableres grønt areal i hele rampeåbningens udtrækning frem til rampekrydsene.

Selv efter en eventuel etablering af tunnelen i etape 1 vil der være udfordringer med lokal trafikafvikling, krydskapacitet og mulighederne for at frigøre plads til nye byrum og grønne funktioner på overfladen. Udfordringerne bør belyses nærmere gennem dybdegående trafikanalyser i en senere fase, når forudsætningerne for en eventuel tunnellægning er nærmere defineret, jf. orienteringen til TMU den 26. maj 2025. På baggrund af scenarierne i dette idéoplæg kan det overvejes, om de specifikke trafikforhold i de enkelte scenarier skal indgå i analyserne

Ramperne til og fra tunnelen er udfordret af for store længdegradienter, bl.a. som følge af ønsket om at bevare tværgående trafik ved Studiestræde og Ny Kongensgade/Niels Brocks Gade. En tunnelløsning bør derfor undersøge mulighederne for mindre stejle ramper uden væsentlige kompromiser for byrum og øvrig trafik, eventuelt understøttet af afværgeforanstaltninger eller overdækninger

Der er ikke foretaget beregninger på trafiksituationen i anlægsperioden, hvor det må forventes at trafikken lokalt og i tilstødende dele af byen vil være påvirket i mange år.

- Tidligere analyser af projektet viser at der med etablering af en tunnel fortsat vil være udfordringer med lokal trafikafvikling, kapacitet i kryds samt begrænsninger på hvor meget plads der frigøres på overfladen.

6.0 Konklusioner

Konklusioner fra rapportens forskellige kapitler er i dette afsnit blevet samlet og vurderet ud fra betydningen for projektet. Dermed udpeges også en række temaer, det vil være relevant at belyse yderligere, hvis man vælger at projektet skal fortsætte i en eventuel senere fase. Samtidig danner konklusionerne grundlag for det kommende arbejde med scenarieudkast og -udvikling.

Forholdene omhandler primært en analyse af et projekt uden byggeri på overfladen. Rapporten 'Byggeri på overfladen' belyser muligheder og udfordringer for byggeri i forbindelse med projektet særskilt.

Inddelingerne er foretaget på baggrund af det vidensniveau, rapporten har tilvejebragt, og der må således tages forbehold for at der stadig kan være forhold, der viser sig at have en anden indvirkning på projektet.

Påvirkning af økonomi og tidsplan
Der er for disse indledende undersøgelser taget udgangspunkt i anlægstidsplan og budget for en tunnel anlagt i fuld bredde (1 tunnelrør) forudsat i 'Foranalyse af Den Grønne Boulevard, Etape 1' (COWI 2025) hvor følgende forhold gør sig gældende:

- Samlet anlægsoverslag på 1.606 mio. kr. hvortil der lægges 50% korrektionstillæg (jf. Hovednotat for Ny Anlægsprojektering, Transportministeriet), så den forventede samlede anlægsbevilling vil ligge på 2.408 mio. kr.

- I anlægsoverslaget er der afsat 19 mio. kr. til arkæologiske arbejder samt 50 mio. kr. til ledningsomlægninger.

- Groft estimat på anlægstidsplan for projektet er 8,5 - 10 år herunder 4 år med tunge anlægsarbejder. Perioden er opdelt i en indledende periode med arkæologiske undersøgelser og ledningsomlægninger på 2 - 3 år og anlægsarbejder for tunnelen på 6,5 - 7 år.

Overordnet set er der på baggrund af kortlægningen og analyserne ikke grundlag for at ændre vurderingerne ift. anlægsøkonomi og tidsplan for tunnelen, selvom der er en række opmærksomhedspunkter for det videre arbejde, hvoraf nogle af disse ved senere undersøgelser kan vise sig at have betydning for både tidsplan og økonomi.

Forhold der kæver nærmere planlægning og koordinering med stor relevans for økonomi og tid
Nedenstående liste fremhæver de forhold, der for nuværende vurderes bør have et skærpet fokus i den videre planlægning. Det vurderes at disse forhold, hvis de ikke afklares eller koordineres, har en risiko for større økonomiske omkostninger eller tidsmæssige forskydninger:

- 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. Det anbefales dog på baggrund af erfaringer fra udgravningen af Metro Cityringen at afsætte min. 1,5 år til udgravninger.

- 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 udfordret 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
Nedenstående liste viser de forhold, der vurderes at kunne have en mindre økonomisk eller tidsmæssig risiko for projektet og derfor kræver nærmere planlægning og koordinering:

- 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 mod 7 år.

- Trafikbetjening og adgangsforhold for Hovedstadens Beredskab.

Forhold der kæver nærmere planlægning og koordinering uden relevans for økonomi og tid
Nedenstående liste peger på forhold, der er relevante at planlægge og koordinere i den videre proces, men som ikke vurderes at være væsentlige for tidsplanen og økonomien:

- 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.

Den Grønne Boulevard - etape 1
Eksisterende funktioner & planforhold

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