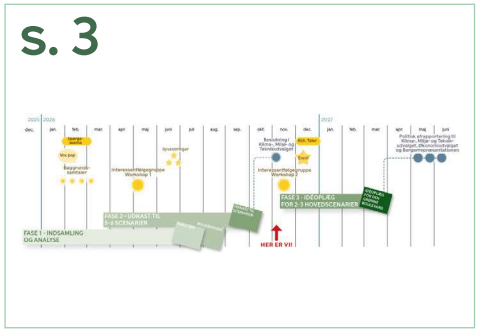
IDÉOPLÆG FOR DEN GRØNNE BOULEVARD ETAPE 1



Opsamling af dialogproces, fase 1 og 2

UDKAST Oktober 2026

Indhold



Resumé og introduktion til dialogprocessen



Baggrundssamtaler



Spørgeskema



Vox pop



Følgegruppe, 1. workshop



Byvandringer

Kolofon

Idéoplæg for Den Grønne Boulevard etape 1
Opsamling af dialogproces, fase 1 og 2

Udarbejdet:	Oktober 2026
Udarbejdet for:	Københavns Kommune
Udarbejdet af:	KOMMON, Team Vandkunsten

Resumé

Idéoplægget for 1. etape af Den Grønne Boulevard udarbejdes på baggrund af en borgerdialog, og i dette dokument samler vi op på de bidrag, vi har fået fra forskellige civilsamfundsaktører i de to første faser af arbejdet. Dialogen har både givet indsigt i, hvordan borgere og andre interessenter oplever H. C. Andersens Boulevard i dag, og har inspireret til, hvordan strækningen kan udvikles. De mange værdifulde bidrag peger på flere dobbeltheder:

- Mange oplever problemer med støj, forurening og biltrafikkens dominerende plads i byrummet, men samtidig fremhæves områdets historiske, arkitektoniske og kulturelle værdier.

- H. C. Andersens Boulevard bliver set som en destination for hele byen og for gæster udefra. På den anden side er det også et sted, hvor folk bor og har deres dagligdag, og flere efterspørger bedre balance mellem turisme og hverdagsliv.

- De fleste ønsker at udvikle de grønne og rekreative potentialer på og omkring H. C. Andersens Boulevard. Omvendt er der bekymring for, at biltrafik og parkering ikke får plads i fremtiden – og for de omkostninger, der kan være ved at lægge biltrafikken i tunnel (økonomi, CO_2, anlægsperiode osv.).

De mange erfaringer, ønsker og konkrete forslag har været med til at forme og skærpe scenarieudkastene for Den Grønne Boulevard, som undersøger, hvilke kvaliteter der kan opnås med forskellige principper for indretning af byrummet, nemlig 'Boulevarden', 'Parkbæltet', 'Promenaden' samt to scenarier med henholdsvis erhvervs- og boligbyggeri.

Introduktion til dialogprocessen

I de to indledende faser, hvor der er udarbejdet analyser og udkast til scenarier, har vi samlet input fra mange forskellige interessenter. Processen er tilrettelagt af KOMMON fra Team Vandkunsten i samarbejde med Københavns Kommune.

Denne opsamling dækker dialogen med civilsamfundet, herunder:

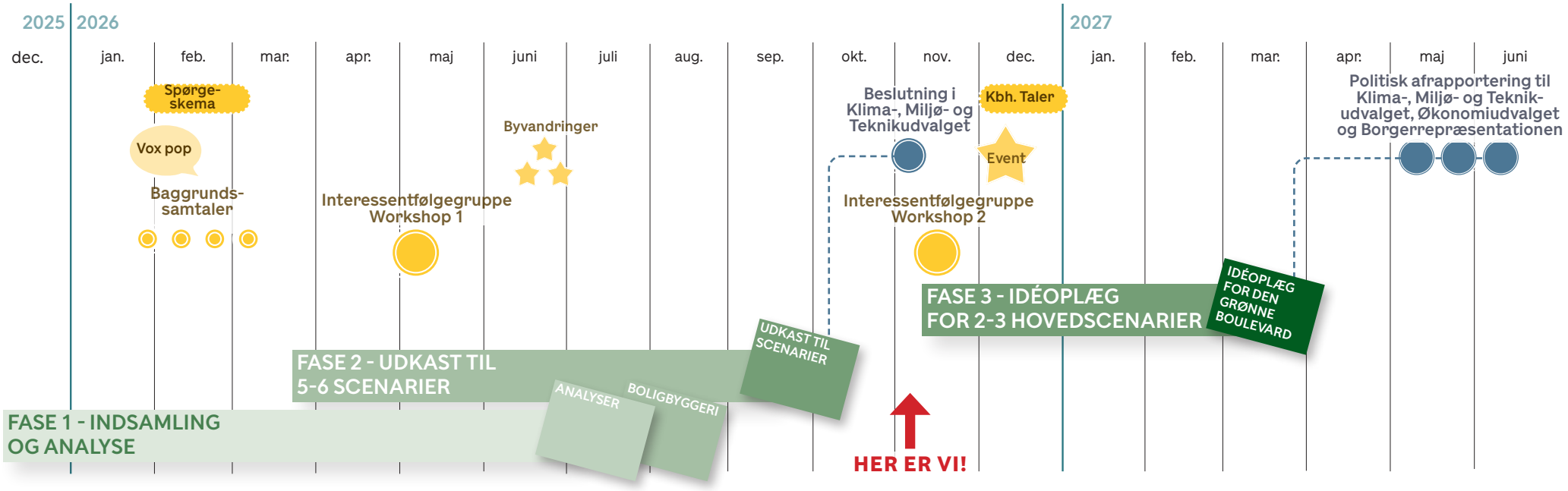
- Beboere i nærområdet og andre borgere
- Foreninger, råd og udvalg med relevante interesser (både lokale, bydækkende og regionale)
- Enkelte lokale virksomheder/organisationer med relevante projekter og arealer tilknytning til H. C. Andersens Boulevard.

Der er valgt forskellige dialogformater for at ramme så bredt som muligt: nogle formater egner sig til målgrupper, der er meget engagerede og 'mødevante' – andre til målgrupper, der kun har tid eller lyst til at give en hurtig kommentar i forbifarten. Og så er der alle dem indimellem!

Dialogaktiviteterne fremgår af proceslinjen herunder. Vi har i fase 1 og 2 gennemført baggrundssamtaler med udvalgte aktører, en spørgeskemaundersøgelse, vox pop-interviews og byvandringer. Det har givet indsigt i, hvordan H. C. Andersens Boulevard opleves i dag, og hvilke ønsker, der er til forandringer af strækningen. Derudover har projektets interessentfølgegruppe været samlet til første workshop, hvor de drøftede forskellige scenariemuligheder og kom med konkrete forslag til projektet.

De mange bidrag har givet inspiration til at udforme scenarier, som med forskellige greb og kvaliteter svarer på ambitionerne om en grøn og skøn strækning midt i hovedstaden, fx med variation i terræn og beplantning, kobling til kulturinstitutionerne og plads til forskellige typer af byliv; både som omdrejningspunkt for det lokale hverdagsliv og som destination for gæster udefra.

Udover de mange civilsamfundsaktører er projektet blevet fulgt tæt af projektgruppe, følgegruppe og styregruppe internt i Københavns Kommune. Disse har løbende bidraget konstruktivt med faglig viden og retning for projektet. Desuden har rådgiverholdet og Københavns Kommune været i dialog med bl.a. HOFOR, Metroselskabet, Movia, Hovedstadens Beredskab og Københavns Museum. Input fra disse parter indgår ikke i denne opsamling, men er indarbejdet i de forudsætninger, der fremgår af de indledende analyser; *Egenartsanalyse*, *Analyse af eksisterende funktioner og planforhold* samt *Byggeri på overfladen.*



Baggrundssamtaler

I projektets indledende fase har vi været i dialog med udvalgte aktører, nemlig Indre By Lokaludvalg, Miljøpunkt Indre By og Christianshavn, Miljøpunkt Nørrebro samt Kulturkvarteret. De har alle et særligt lokalkendskab og interesser i de mulige forandringer på H. C. Andersens Boulevard. Desuden har de kunnet pege på andre relevante projekter og aktører.

Der er bred enighed om, at der skal gøres noget ved problemerne med byrummet, der i dag er domineret af biltrafik, støj og partikelforurening – spørgsmålet er, hvad der skal gøres, og hvilke kvaliteter man kan opnå.

De vigtigste temaer fra samtalerne er:

- *Trafikale sammenhænge og effekter* – både i den store skala (fx effekterne af Østlig Ringvej-projektet), mellemskalaen (fx fremkommelighed i Indre By og koblingen til Ring 2) og den nære skala (fx farlige kryds, parkering, tunnelramper, overflytning af trafik til sidegader). Der efterspørges bl.a. målinger, der kan belyse behovet og give fingerpeg om effekterne.
- *Overflytning fra biler til andre transportformer*: der peges på en kombination af flere greb, bl.a. bedre cykelruter og attraktive løsninger for pendlere fra forstæderne.
- *Bedre, grønnere og mere brugbare byrum* med mindre biltrafik – og gode forbindelser mellem de rekreative rum.
- *Sammenhæng mellem kulturinstitutioner* – både fysisk og mentalt. Branding og identitet er et vigtigt fokus.
- *Historiske spor og arkitektur* er vigtige værdier, der skal værnes om i Indre By – fx sigtelinjer.
- *Balancen mellem byen som destination og hverdagsbyen*.
- *Kritisk masse af beboere* er vigtig, hvis der skal være hverdagsliv og -funktioner i Indre By. Samtidig kan bylivet (især det, der foregår om natten) være en belastning.

Spørgeskema

I starten af 2026 gennemførte vi en online spørgeskema-undersøgelse om H. C. Andersens Boulevard. Vi modtog 1.191 besvarelser, især fra beboere i Indre By og i de direkte tilstødende bydele. Selvom respondenterne demografisk ikke er repræsentative for København, giver besvarelserne alligevel et værdifuldt indblik i forskellige gruppers syn på og brug af H. C. Andersens Boulevard – og deres ønsker til, hvordan den kan udvikles.

Kun få respondenter oplever, at strækningen er god at cykle eller gå på, mens en større andel synes, at det er godt at køre bil her. Størstedelen af respondenterne er bekymrede for luftkvaliteten og er generet af støjen.

Respondenterne associerer især H. C. Andersens Boulevard med biltrafik og beskriver den bl.a. som en "motorvej midt i byen" og som et sted præget af støj, luftforurening og stress. Flere fremhæver også, at området opleves som et sted, man passerer, snarere end et sted, man opholder sig. Arkitekturen og de mange kulturinstitutioner på strækningen fremhæves dog som noget positivt.

Der er et udtalt ønske om at udvikle H. C. Andersens Boulevard til et grønnere og mere rekreativt byrum: det, som flest respondenter efterspørger, er bynatur, grønne områder og muligheder for at opholde sig ude.

Spørgeskema

I februar-marts 2026 gennemførte vi en åben spørgeskemaundersøgelse, dels for at få et billede af, hvilke kvaliteter og udfordringer borgerne oplever på H. C. Andersens Boulevard i dag, dels for at samle input og inspiration til udviklingen af idéoplægget for 1. etape af Den Grønne Boulevard.

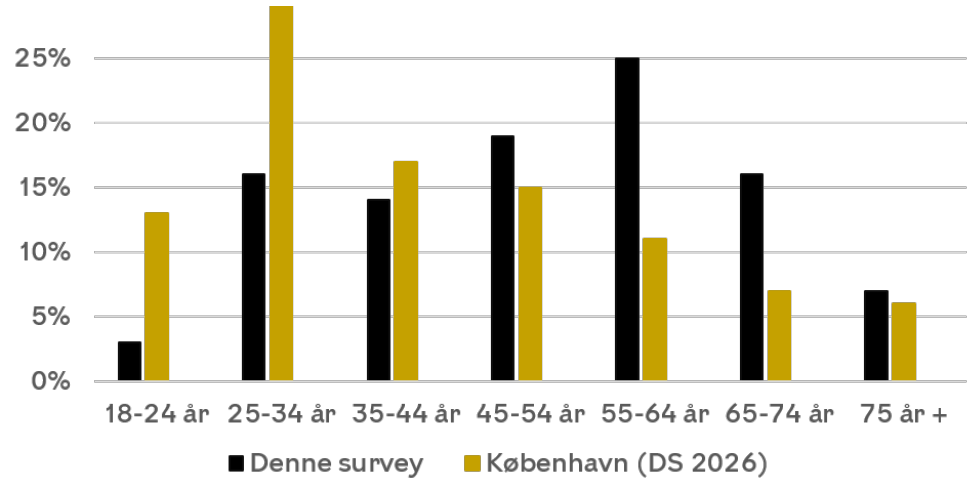
Undersøgelsen foregik online og blev bl.a. formidlet via København Taler og via sociale medier fra lokaludvalgene i Indre By og på Vesterbro, Amager Vest, Nørrebro og Østerbro (se i øvrigt et resumé af kommentarspor i boksen til højre). Alle interesserede havde mulighed for at deltage, uanset bopæl og baggrund. 1.042 personer besvarede alle undersøgelsens spørgsmål, mens 149 besvarede en del af spørgsmålene.

Respondenterne var kendetegnet ved at:

- **Hovedparten bor i Københavns Kommune** (87 %). Kun 4 % bor i Frederiksberg Kommune. De resterende 9 % bor uden for Københavns og Frederiksberg Kommuner.
- **26 % bor i Indre By og på Christianshavn.**
- **Borgere fra direkte tilgrænsende bydele udgør samlet 50 %** (Amager Vest, Østerbro, Nørrebro og Vesterbro).
- **Cirka halvdelen færdes i området dagligt (27 %) eller flere gange om ugen (32 %).**
- **Yngre aldersgrupper er underrepræsenterede, mens ældre aldersgrupper er overrepræsenterede** i forhold til befolkningssammensætningen i København (Danmarks Statistik 2026).
- **Der er en lille overvægt af mænd;** 52 % mænd mod 46 % kvinder.
- **Flertallet er fuldtidsbeskæftigede** (62 %), mens 19 % er pensionerede, 7 % deltidsbeskæftigede og 6 % er under uddannelse.
- **En høj andel (44 %) benytter oftest cyklen** som transportmiddel på strækningen, mens 28 % benytter bil og 18 % går. Kun 10 % benytter oftest kollektiv transport.

Respondenterne er ikke repræsentative for borgerne i Københavns Kommune, men giver alligevel værdifulde indikationer af holdninger, behov og præferencer hos forskellige demografiske grupper.

Borgere fra nærområdet svarer omtrent som gennemsnittet
En særlig observation er, at respondenter fra Indre By/Christianshavn ligger tæt på gennemsnittet på de centrale ønsker om bynatur og grønne områder – og ønsket om bedre parkering ligger ikke markant højere end gennemsnittet.



Figur 1: Undersøgelsen indeholdt en række spørgsmål, der bidrog til at tegne en demografisk profil af respondenterne, bl.a. "Hvor gammel er du?" Som figuren viser er ældre aldersgrupper overrepræsenterede ift. befolkningssammensætningeni København.

Kommentarspor på lokaludvalgenes sociale medier
I forbindelse med at linket til spørgeskemaundersøgelsen er blevet delt på de forskellige lokaludvalg Facebook-sider, opstod der på fire af siderne kommentarspor om projektet. Kommentarerne er indsamlet medio februar og drejer sig om:

- **Nørrebro Lokaludvalgs Facebook-side** (over 110 kommentarer): Samlet set dominerer følgende temaer i kommentarsporene: økonomi; bilen som et reelt mobilitetsbehov over for modstand mod øget bilisme; anlægsbekymringer; efterfulgt af lokal prioritering af etaper og transportalternativer. Flere kalder projektet "spild af penge", og stiller det op mod andre prioriteringer. Modsat findes en positivt indstillet gruppe, der accepterer prisen som en langsigtet investering og peger på gevinster i byliv og sammenhæng i byen.
- **Vesterbro Lokaludvalgs Facebook-side** (over15 kommentarer): Kommentarerne samler sig især i to dominerende spor: en positiv stemning omkring idéen om en tunnel og et frigjort byrum, og en kritisk diskussion af økonomi og prioriteringer ift. projektets pris og realisme. Derudover fylder klimaaftrykket fra anlægsarbejdet og argumenter om, hvad *grønt* egentlig betyder.
- **Valby Lokaludvalgs Facebook-side** (over 20 kommentarer): Kommentarerne omhandler især trafik, evidens og realisme, bilens plads i byen, alternativer og økonomi.
- **Vanløse Lokaludvalgs Facebook-side** (over 30 kommentarer): I Vanløse er de dominerende spor: "bilerne ud af byen" og argumentet om, at en tunnel vil øge bilismen.

Spørgeskema

Sådan bruges H. C. Andersens Boulevard i dag
En del af spørgsmålene handlede om, hvordan H. C. Andersens Boulevard benyttes i dag, og hvilke kvaliteter og udfordringer, der knytter sig til strækningen. Borgerne blev bedt om at svare på spørgsmålet 'Hvad er typisk grunden til, at du kommer på H. C. Andersens Boulevard?'. Respondenterne kunne vælge op til tre svarmuligheder. Svarene fordelte sig således:

- 46 % færdes på strækningen på vej til/fra arbejde.
- 27 % bor tæt på.
- 27 % benytter kultur- og/eller fritidstilbud i området.
- 18 % arbejder eller studerer i området.
- 18 % besøger restaurationer.
- 18 % kommer her lejlighedsvist.
- 16 % kommer her som led i rejser med kollektiv transport.
- 15 % foretager indkøb eller andre gøremål.
- 13 % besøger venner, familie eller lignende.
- 10 % opholder sig udendørs i området.

4 % (43 personer) har svaret 'Andet'. De uddybende svar handler især om at bruge H. C. Andersens Boulevard som arbejdsrute eller transportkorridor, herunder i forbindelse med kundebesøg og transport til og fra andre dele af byen. Derudover nævnes bl.a. gåture, løb, cykling og forskellige lokale gøremål. Kun én respondent fremhæver selve strækningen som en destination i sig selv og peger på vejtræerne og H. C. Andersens Boulevards særlige karakter.

Området associeres især med biltrafik, støj og forurening
Borgerne blev bedt om at nævne tre ting, de forbinder med H. C. Andersens Boulevard. 1.063 respondenter besvarede spørgsmålet. Svarene rummer både negative, neutrale og enkelte positive associationer, men trafikale beskrivelser dominerer. Respondenterne forbinder især H. C. Andersens Boulevard med:

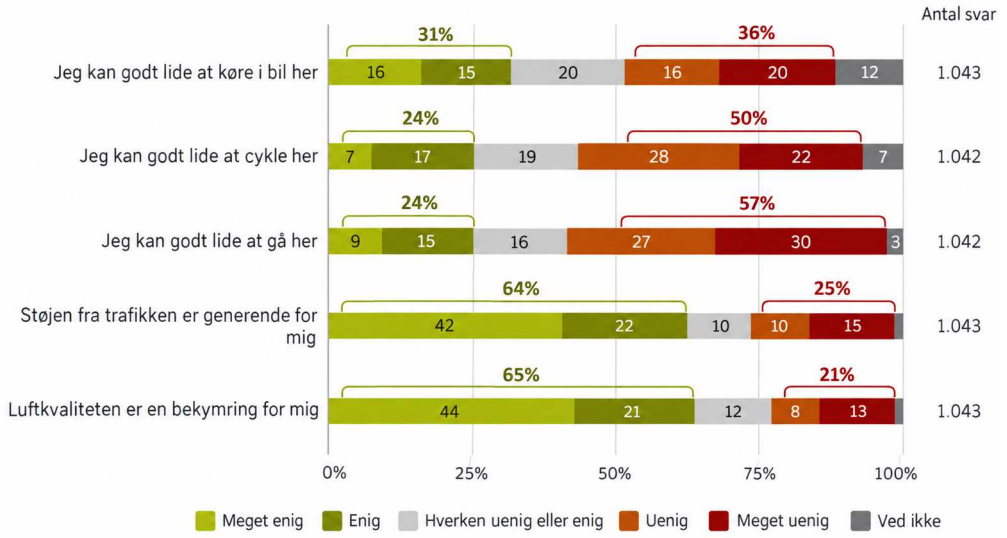
- En trafikal hovedstruktur.
- Støj og miljøbelastning.
- En fysisk og oplevet barriere.
- Væsentlige kulturinstitutioner og byikoner.
- I mindre grad et opholdsrum.

Besvarelserne rummer en dobbelthed: Mange betragter H. C. Andersens Boulevard som uundværlig for afviklingen af byens trafik, men forbinder den samtidig med de problemer, som den omfattende trafik skaber.

Forurening og støj er de største bekymringer
Vi spurgte borgerne, hvor enige eller uenige de er i fem forskellige udsagn om H. C. Andersens Boulevard (se figur 2). Størstedelen af respondenterne er bekymrede over luftkvaliteten og støjen: 65 % er enten enige eller meget enige i udsagnet 'Luftkvaliteten er en bekymring for mig', og 64 % er enten enige eller meget enige i udsagnet 'Støjen fra trafikken er generende for mig'.

Kun få oplever, at strækningen er god at gå og cykle på
Samlet tegner der sig et billede af, at borgerne ikke oplever strækningen som god at færdes på, hverken til fods eller på cykel. Kun 24 % er enige eller meget enige i udsagnet 'Jeg kan godt lide at cykle her'. Omvendt er 50 % af alle respondenterne – og 60 % af dem, der oftest cykler på strækningen – uenige eller meget uenige i udsagnet. Tilsvarende er kun 24 % enige eller meget enige i udsagnet 'Jeg kan godt lide at gå her' (57 % er uenige eller meget uenige).

Bilister er mere positive over for strækningen end gående og cyklister
31 % af alle respondenter er enige eller meget enige i udsagnet 'Jeg kan godt lide at køre i bil her'. Blandt de respondenter, der oftest kører i bil på H. C. Andersens Boulevard, gælder det 69 %.



Figur 2: Respondenterne blev bedt om at angive, hvor enige/uenige de er i forskellige udsagn om H. C. Andersens Boulevard. I figuren herover kan man se svarenes fordeling.

Spørgeskema

H. C. Andersens Boulevard i fremtiden - ønsker og behov
En del af undersøgelsen handlede om, hvad borgerne savner eller ønsker sig mere af på H. C. Andersens Boulevard. I spørgeskemaet var der opstillet en række mulige ønsker til området på og omkring H. C. Andersens Boulevard. Respondenterne kunne vælge op til tre svarmuligheder (se figur 3). Ud over de oplistede ønsker var der mulighed for at tilføje egne forslag i et åbent svarfelt.

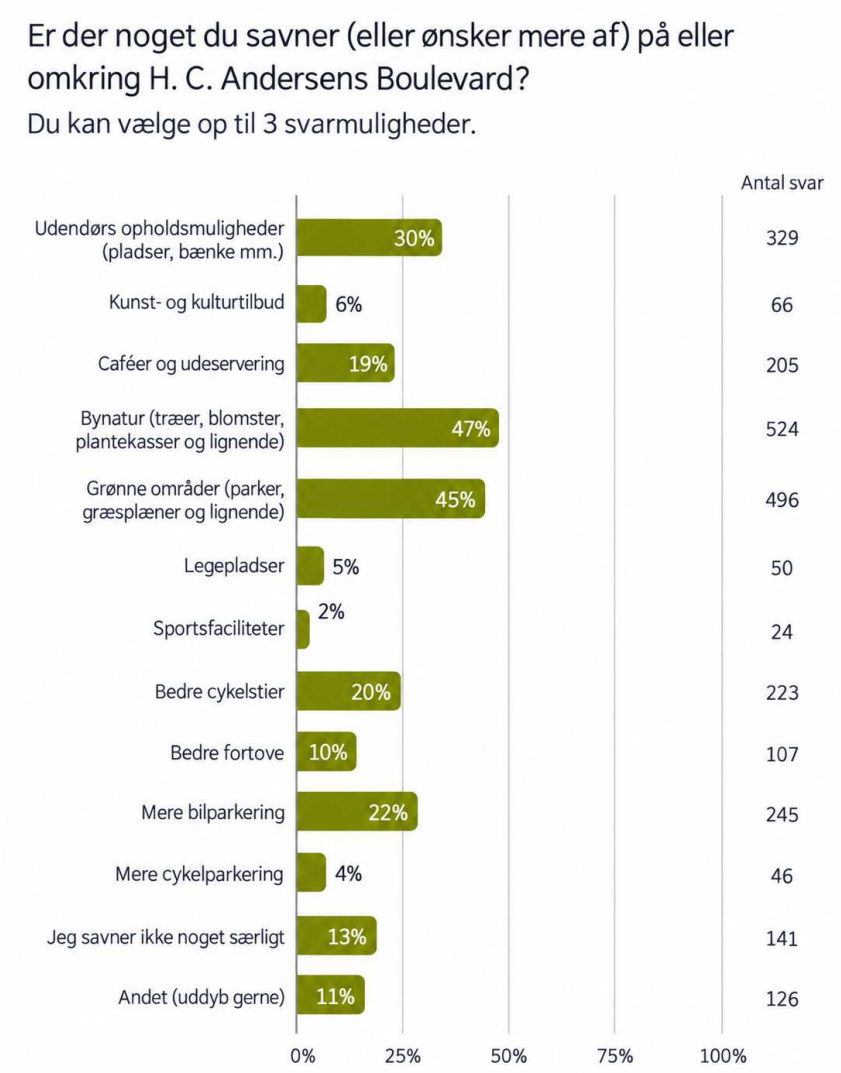
Flest ønsker mere bynatur og flere grønne områder
47 % savner eller ønsker mere bynatur, og 45 % savner eller ønsker flere grønne områder. Tendensen går på tværs af køn, alder, besøgsfrekvens og årsag til at færdes på strækningen. 30 % ønsker sig desuden udendørs opholdsmuligheder.

En del ønsker bedre parkeringsforhold
Cirka 22 % af deltagerne ønsker bedre parkeringsforhold for biler. Ønsket om flere parkeringspladser varierer på tværs af grupper. Andelen er højere blandt ældre respondenter og blandt respondenter fra Østerbro og Brønshøj-Husum end blandt respondenter fra de øvrige bydele.

Caféer og udeservering er mere efterspurgt end kulturtilbud
19 % efterspørger flere cafeer og udeservering på strækningen. Til sammenligning er det kun 6 %, der efterspørger kunst- og kulturtilbud, 5 %, der ønsker legepladser og 2 %, der ønsker sportsfaciliteter.

Andre ønsker
126 respondenter har svaret 'Andet' og uddybet deres svar i et åbent svarfelt. Den største gruppe af respondenter ønsker færre biler, mindre støj, renere luft og et grønnere byrum. En mindre, men tydelig gruppe ønsker bedre forhold for biltrafikken, herunder flere parkeringspladser, grøn bølge, tunneller og bedre fremkommelighed.

Delte meninger om tunnelløsningen
Borgerne blev ikke bedt om at tage stilling til en tunnelløsning, men kun til, hvordan et eventuelt frigjort areal kan anvendes. Alligevel har nogle respondenter benyttet det åbne svarfelt til at kommentere på tunnelløsningen: Nogle ser en tunnel som en mulighed for at flytte biltrafikken væk fra overfladen, forbedre luftkvaliteten, reducere støjniveauet og frigøre plads til byrum og grønne områder. Andre er skeptiske og peger især på de høje omkostninger og risikoen for at flytte problemet frem for at løse det. Flere peger desuden på, at biltrafikken i stedet bør reduceres generelt.



Figur 3: Respondenterne blev bedt om at forholde sig til, hvad de savner eller ønsker sig mere af på eller omkring H. C. Andersens Boulevard. Respondenterne kunne vælge op til tre svarmuligheder. Procenterne summerer derfor ikke til 100. n = 1.096.

Vox Pop

I starten af februar 2026 gik vi på gaden for at tale med folk om, hvordan H. C. Andersens Boulevard fungerer i dag – og hvordan de ønsker, at området skal være i fremtiden.

Flere glædede sig over arkitekturen, de historiske lag og de mange kulturattraktioner i området. Der blev efterspurgt mere grønt og mindre biltrafik, så byrummet bliver rarere at færdes og opholde sig i.

Omvendt gav nogle udtryk for, at bilerne er en del af den urbane oplevelse netop her: de er en del af 'byens puls', Flere nævnte, at der fortsat er behov for, at H. C. Andersens Boulevard kan fungere som en vigtig transportåre.

Vox pop

I starten af februar 2026 gennemførte vi vox pops (gadeinterviews) forskellige steder på H. C. Andersens Boulevard. Formålet var at indsamle forskellige udsagn om og 'øjenhøjdeperspektiver' af områdets kvaliteter, udfordringer og potentialer.

Vi talte med 20 informanter, både lokale og besøgende, danskere og udlændinge, i forskellige aldersgrupper, og med forskellige ærinder på H. C. Andersens Boulevard. De fortalte, hvordan de oplever, at området fungerer i dag, og hvilke forbedringer de ønsker. Vi stillede fem spørgsmål, som samtalerne udviklede sig ud fra. Herunder er svarene opsummeret:

Hvorfor (og hvor ofte) kommer du på H. C. Andersens Boulevard?
De interviewede bruger H.C. Andersens Boulevard på meget forskellige måder og med varierende hyppighed. For nogle er den en del af den daglige transport til og fra arbejde, til fods, på cykel, i bil eller med metro. Andre kommer lejlighedsvist i forbindelse med møder eller sociale aktiviteter.

For turister og besøgende er H. C. Andersens Boulevard en del af deres ophold i København, fx på vej til rådhuset, Tivoli eller andre oplevelser. Flere bruger også området til shopping, caféer, restauranter og byliv. H. C. Andersens Boulevard fungerer dermed både som daglig transportåre og som adgang til byens kultur-, arbejds- og fritidsliv.

Kan du beskrive H.C. Andersens Boulevard med tre ord?
Beskrivelserne spænder fra **smuk, historisk, grøn, hyggelig** og **ikonisk** til **motorvej, ikke rar** og **gennemgangssted**. Flere fremhævede H. C. Andersens Boulevard som en **hovedindfaldsvej**, der binder byen sammen og er en del af **byens puls og hjerte**. Samtidig opleves den af nogle som et stort og trafikpræget byrum, hvor man primært er på vej igennem. Nogle nævnte, at de foretrækker de mindre gader, som opleves som mere hyggelige og interessante.



Vox pop

Hvad synes du er bedst ved H. C. Andersens Boulevard?
Det bedste ved H. C. Andersens Boulevard er især arkitekturen, oplevelserne og livet i gaderummet. Flere fremhævede de flotte bygninger og nærheden til Rådhuspladsen, Tivoli og Glyptoteket: Der er meget at se på, og der sker hele tiden noget nyt. Turister, pendlere og lokale skaber tilsammen en særlig puls og et levende bymiljø.

Også den fysiske rummelighed blev fremhævet: Der er luft og plads mellem bygningerne, og arkitekturen kan opleves fra det store byrum. De brede cykelstier og den gode kollektive transport er ligeledes kvaliteter, der blev bragt op. Fjernelsen af den tidligere busterminal blev nævnt som en forbedring af byrummet.

Hvad synes du er værst ved H. C. Andersens Boulevard?
Den største kritik handler om, at biltrafikken fylder og dominerer byrummet. De mange biler opleves som et problem for både bymiljø, luftkvalitet og tryghed. For nogle er H. C. Andersens Boulevard derfor primært et sted, man skal igennem, frem for et sted, man har lyst til at opholde sig.

Af negative egenskaber blev også nævnt skrald, rod og manglende hygge – og den lidt kaotiske stemning, som bygge- og anlægsarbejder kan skabe. Nogle unge drenge fortalte, at de føler sig utrygge om aftenen og undgår området. Samtidig var der flere respondenter, som ikke oplever væsentlige problemer ved H. C. Andersens Boulevard.

Hvis du kunne ønske, at noget var anderledes, hvad skulle det så være?
De fleste ønsker mere grønt, mindre trafik og bedre forhold for gående og cyklister. Flere efterlyser en grønnere og mere indbydende boulevard med mindre beton, mere farve, renere luft og bedre muligheder for at gå og opholde sig. Bedre tilgængelighed for mennesker med nedsat mobilitet og bredere cykelstier nævnes også.

Flere ser gerne, at den tunge trafik ledes uden om eller under byen, så der kan skabes mere ro og grønt på overfladen. Samtidig var der hos flere modstand mod at reducere vejkapaciteten, fordi biler opfattes som nødvendige for byens funktion. Nogle sagde derfor, at de er positive over for en tunnel – men kun hvis den nuværende kapacitet bevares.



Interessentfølgegruppe, workshop 1

Den første workshop for interessentfølgegruppen blev afholdt 7. maj. Her fik deltagerne, der repræsenterer forskellige grupper i civilsamfundet, information om projektet og et inspirationsoplæg fra Stadsarkitekten, inden de arbejdede i grupper med mål, virkemidler og visioner for etape 1 af Den Grønne Boulevard.

Deltagerne lagde især vægt på målsætninger for miljø og grønne kvaliteter, byliv og grøn mobilitet, mens der var begrænset ønske om bedre forhold for bilister, mere handel og erhverv eller boliger. Grupperne drøftede fire scenarieskitser med forskellige principper for arealudnyttelse. Der var fortalere for både 'Boulevarden^{2}', 'Parken' og 'Ramblaen' – men ikke opbakning til at fortætte med byggeri som i scenarieskitsen 'Pladserne'.

Centrale pointer fra grupperne var bl.a. :

- *Lokalt fokus*: Byen skal ikke kun være for turister – den skal også være god at bo i og have plads til lokale fællesskaber.
- *Gode og grønne byrum:* Der skal være gode og grønne byrum med plads til aktivitet og møder på tværs.
- *Ikke-kommercielle tilbud:* Der skal være uprogrammerede, demokratiske rum med gratis muligheder for ophold, fællesskab og rekreative aktiviteter for alle aldersgrupper.
- *Kultur:* Kulturinstitutionerne er vigtige aktiver og kan spille en rolle på Den Grønne Boulevard.
- *Tilængelighed:* Universelt design skal indarbejdes overalt – husk også parkering for handicappede.
- *Cyklisme*: Cyklen som transportform skal fremmes. Både hurtige og langsommere cyklister skal tilgodeses.
- *Fodgængere:* Det skal være rarere, tryggere og mere oplevelsesrigt at færdes til fods.
- *Tunnelløsning:* Der var uenighed om, hvorvidt en tunnel er en nødvendig og hensigtsmæssig løsning.

Interessentfølgegruppe, workshop 1

Den 7. maj 2026 gennemførte vi den første af to workshops med en følgegruppe sammensat af en række udvalgte interessenter, der repræsenterer både lokale og bydækkende, regionale og nationale perspektiver (se listen over de inviterede til højre). Interessentfølgegruppen skal ikke træffe beslutninger eller indstille idéoplægget til godkendelse, men skal med lokalkendskab, indsigt, ønsker og idéer hjælpe med at kvalificere scenarier og idéoplæg.

Workshoppen varede tre timer og foregik på rådhuset. Knap 40 personer deltog ud over kommunale medarbejdere og repræsentanter fra rådgiverholdet. Efter introduktion til projektet fra Københavns Kommune og oplæg fra Stadsarkitekten og rådgiverne, arbejdede deltagerne, inddelt i fem grupper, med tre øvelser, der handlede om målsætninger, retning og virkemidler for etape 1 af Den Grønne Boulevard.



Lokaludvalg:
- Indre By Lokaludvalg*
- Vesterbro Lokaludvalg
- Nørrebro Lokaludvalg*
- Amager Vest Lokaludvalg*

Foreninger, der repræsenterer beboere i områder, der grænser op til projektområdet:
- Stræderne og Strøgets beboerforening*
- Glyptotekskvarterets Beboersamling
- Nørre Kvarter beboerforening*
- Beboerforeningen for Dantes Plads og nærliggende områder*

Foreninger og organisationer med særlige lokale interesser:

Miljøpunkt Indre By*
- Miljøpunkt Nørrebro*
- Kulturkvarteret*
- KCC (KBH - Commerce & Culture)*

Foreninger og råd med specifikke borgerperspektiver samt bydækkende, regionale eller nationale interesser:
- Ældrerådet
- Ungerådet*
- Handicaprådet*
- Udsatterådet
- Wonderful Copenhagen*
- Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse
- Dansk Erhverv*
- Dansk Industri (DI Transport)*
- Fodgængerforbundet*
- Cyklistforbundet*
- FDM*
- Håndværkerforeningen København*
- Dansk PersonTransport (DPT)*
- Danmarks Restauranter og Caféer (DRC)
- HORESTA
- Danmarks Naturfredningsforening
- Friluftsrådet*
- Danske Idrætsråd & Samvirker*
- Rådet for Bæredygtig Trafik*

Udvalgte enkeltaktører med relevante projekter og/eller større arealer i projektområdet:
- Dansk Industri/Industriens Hus*
- Rådhuset (Københavns Ejendomme)
- Stadsarkivet*
- Ny Carlsberg Glyptoteket*
- Tivoli
- Den Classenske Legatskole

*Ovenstående interessenter var inviteret til at deltage i følgegruppen. *-markerede havde tilmeldt sig workshop 1. Derudover var der reserveret et antal 'fripladser'; tre borgere med interesse i projektet ansøgte og fik plads.*

Interessentfølgegruppe, workshop 1

Målsætninger for Den Grønne Boulevard etape 1
Gruppearbejdede startede med en 'opvarmningsøvelse', hvor hver enkelt deltager skulle udfylde en 'radar' ved at give point til forskellige målsætninger, som man ønsker, at projektet bidrager til at opnå. Målsætningerne er udviklet med udgangspunkt i de fem temaer i Kommuneplanen:

- Hovedstadens byudvikling og mobilitet
- Boliger og sammenhængende by
- En by med erhverv og studiemiljø
- En sund klimaby med plads til natur, kultur og fritid
- Udvikling med respekt for byens sjæl

Deltagerne brugte deres udfyldte 'radarer' til at præsentere sig for hinanden - og startede samtalen om, hvad man gerne vil opnå med en eventuel forandring af H. C. Andersens Boulevard.

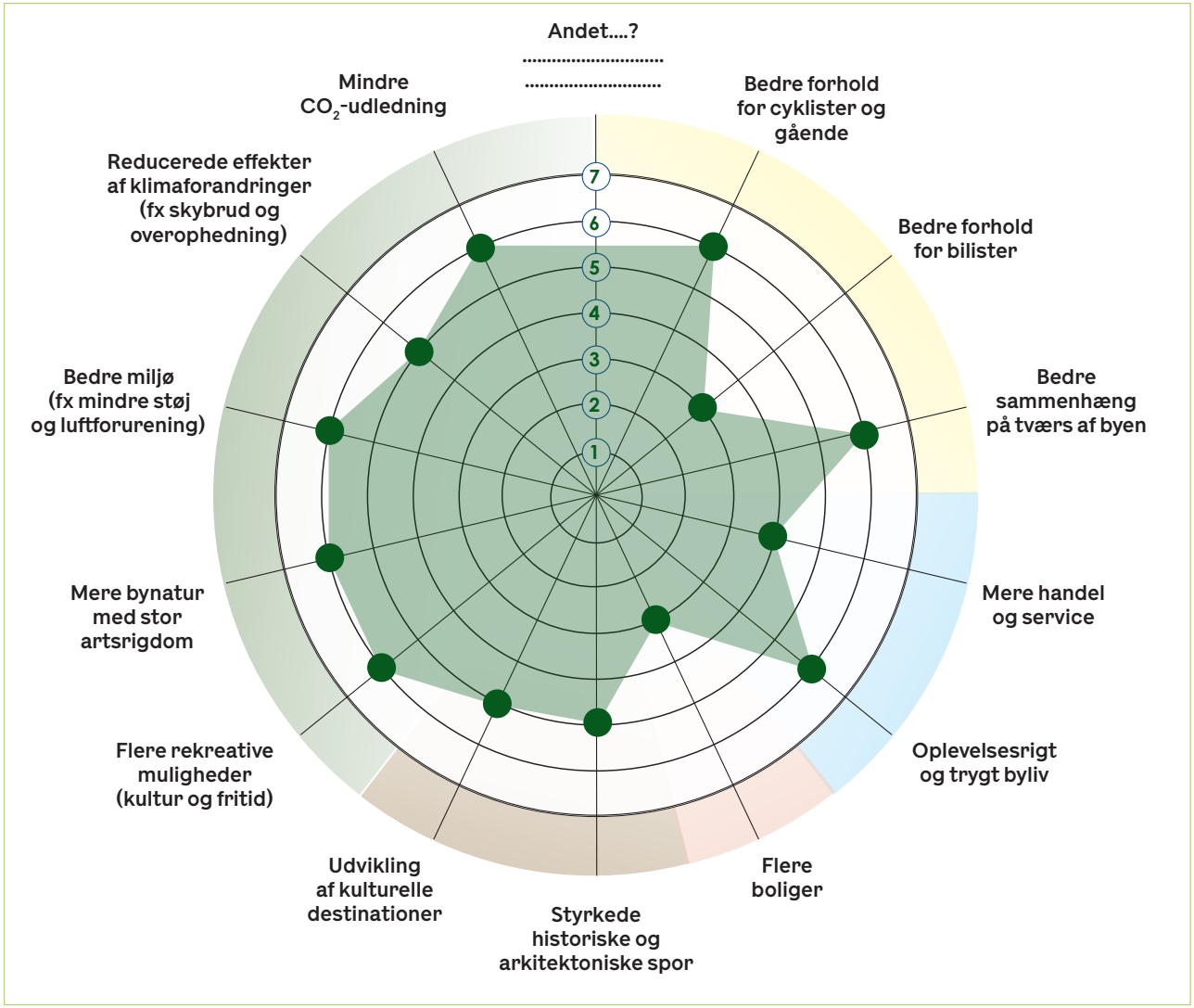
De gennemsnitlige værdier af besvarelserne er indsat i figuren til højre. Den viser, at deltagerne især lagde vægt på miljø og grønne kvaliteter, byliv og grøn mobilitet , mens der var begrænset ønske om bedre forhold for bilister, mere handel og erhverv eller boliger.

Nogle havde uddybet deres pointgivning med kommentarer, fx:

"Forandringer skal lede til mindre støj og møg. Mere grønt. Men bibeholde parkering + trafik for lokale. Bedre forhold for handicappede."

"Sammentænk målsætningen om færre privatbiler med bedre kollektiv mobilitet."

"Det skal sikres, at mere 'byliv' ikke betyder mere udeservering og natteliv."



Hver enkelt deltager skulle udfylde en 'radar' ved at give point til forskellige målsætninger, som man ønsker, at projektet bidrager til at opnå. Jo flere point en målsætning tildeles, desto højere prioritet ønsker deltageren, at målsætningen skal have i projektet.

Interessentfølgegruppe, workshop 1

Øvelse: Retning - konceptuelle scenarieskitser
Team Vandkunsten havde i deres oplæg præsenteret fire konceptuelle scenarieskitser, nemlig 'Boulevarden²', 'Ramblaen', 'Parkbåndet' og 'Pladserne' (sidstnævnte indeholdt fortætning med byggeri).

Grupperne blev bedt om at diskutere scenarieskitserne og sammen vælge den (eller de) skitse(r), som de så de største potentialer i. Ud over de fire konceptuelle skitser, var der mulighed for at finde på 'en 5. vej', hvis man syntes, at der manglede et scenarie.

Der var ikke ét scenarie, som samlede alle grupper.

- **Gruppe 1 pegede især på 'Ramblaen' og 'Boulevarden²'.** 'Ramblaen' blev fremhævet for potentialet for caféliv og ophold, mens 'Boulevarden²' blev set som et godt bud, dog med bekymring for fortsatte barrierer for fodgængere. 'Parken' havde positive grønne kvaliteter, men fik ikke samme opbakning. Der var generel modstand mod scenariet med byggeri, selv om bygninger blev set som en mulig måde at skjule tunnelramper på.

- **Gruppe 2 så især potentiale i 'Boulevarden²' og 'Ramblaen'.** Gruppen var kritisk over for 'Parken', bl.a. fordi en park blev vurderet til at være mindre anvendelig i vinterhalvåret, og der var heller ikke opbakning til scenariet med byggeri.

- **Gruppe 3 var interesseret i 'Ramblaen' eller en hybrid mellem 'Boulevarden²' og 'Parken'.** Der blev bl.a. peget på muligheden for at samle vejbanerne langs Tivoli-siden. Der var modstand mod boligbyggeri, mens kultur, ophold og rekreative funktioner blev prioriteret.

- **Gruppe 4 pegede klart på 'Parken' som det mest attraktive scenarie** – gerne som et sammenhængende grønt byrum med pladsdannelser omkring Rådhuset og Glyptoteket. Gruppen ønskede et rekreativt 'åndehul' frem for en urban Rambla med intensivt byliv og kommercielle aktiviteter.

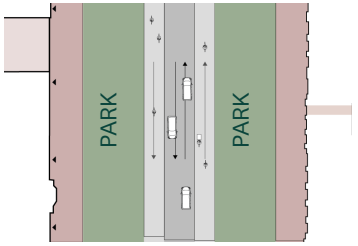
- **Gruppe 5 nævnte 'Parken' flest gange**, men pegede samtidig på, at mange af parkens kvaliteter kan opnås i andre scenarier. Der var generelt modstand mod scenariet med byggeri og en opfattelse af, at arealet i stedet bør bruges til grønt, bevægelse og lokale byrum.

Interesse for alle scenarieskitser – undtagen den med byggeri
På tværs af grupperne var der således især interesse for 'Parken', 'Ramblaen' og 'Boulevarden²', mens scenariet med byggeri, 'Pladserne' generelt havde begrænset opbakning (en deltager sagde fx: "*Umiddelbart virker det som en dødssynd at bygge på boulevarden, hvem vil bo her?*").

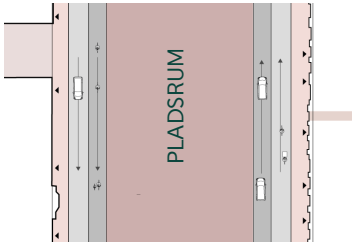
Flere grupper så desuden muligheder for hybrider, hvor elementer fra de forskellige scenarier kombineres.

Rådgiverholdets oplæg til fire konceptuelle scenarieskitser - og plads til 'en 5. vej'

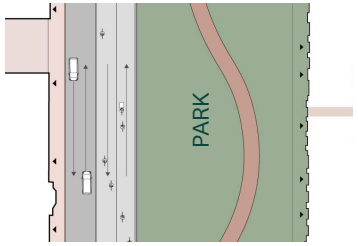
Boulevarden²
Byliv/ ophold langs kanterne



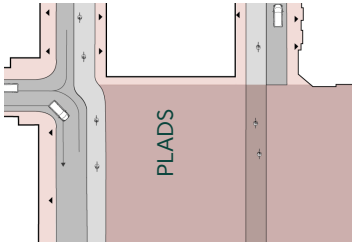
Ramblaen
Byliv/ ophold samles



Parken
Byliv/ ophold slynger sig



Pladserne
Byliv/ ophold koncentreres



???
Er der en helt 5 vej??



Interessentfølgegruppe, workshop 1

Øvelse: Virkemidler – konkrete tiltag og løsninger
Grupperne blev bedt om at drøfte, hvordan målsætningerne kan omsættes til konkrete tiltag og løsninger, som rådgiverholdet kunne tage med i den videre konkretisering af scenarierne. Herunder gennemgås temaer fra gruppernes drøftelser:

Enkle greb, der skaber markante forbedringer
På tværs af grupperne var det ønsket at reducere barrierevirkningen fra H. C. Andersens Boulevard og skabe et grønnere, tryggere og mere attraktivt byrum med bedre forhold for fodgængere og cyklister – og der kom mange forskellige – mere eller mindre konkrete – forslag til, hvad der skal til. En gruppe pegede på, at Den Grønne Boulevard bør bygge på et enkelt og tydeligt koncept: *"Keep it simple"* – enkle designgreb og løsninger, der skaber markante forbedringer for byliv, natur, mobilitet og ophold.

Bedre balance mellem biltrafik og byliv – mindre støj og forurening
Grupperne ønskede generelt at reducere biltrafikkens dominans og skabe en bedre balance mellem trafik, byliv og ophold. Der var ønsker om mindre støj, luftforurening og CO_2-belastning, men forskellige syn på, hvor meget biltrafik der fortsat skal være plads til. Flere bakkede op om, at gennemkørende trafik bør reduceres, mens der fortsat skal være adgang for lokale beboere, personer med handicap og folk med nødvendige ærinder. De erhvervsdrivende og kulturinstitutionerne – ikke mindst Tivoli – har også behov for adgang, afsætning, parkering og plads til turistbusser.

Styrket infrastruktur for både hurtige og langsomme cyklister
Der var bred opbakning til at forbedre forholdene for cyklister og fodgængere. Grupperne efterlyste bredere og bedre cykelinfrastruktur og en bedre adskillelse mellem forskellige typer cyklister – fx hurtige pendlere, erhvervscyklister, turister og langsommere cyklister. Forslag omfattede hurtige cykelruter og særlige løsninger, der kunne tilgodese både hurtige og langsommere cyklister, fx cykelstier i forskellige tempi, attraktive smutveje, en særlig rute i form af et 'rør' eller en 'cykelslange' hævet over terrænet (med et sving ind over Tivoli!).

Gode forhold for gående - både på langs og på tværs
Det skal være trygt, attraktivt og oplevelsesrigt at færdes til fods. Et konkret tiltag var tydelig adskillelse af fodgængere og cyklister. Der blev også lagt vægt på, at der kommer gode forbindelser på tværs af H. C. Andersens Boulevard. Flere grupper talte om at styrke de tværgående rumlige forbindelser – Fx er der gode





potentialer i at omdanne parkeringspladsen mellem brandstationen og Rådhuset (Bag Rådhuset) til et fint, forbindende byrum .

Universelt design skal sikre god adgang for alle
Der blev der lagt vægt på universelt design og bedre tilgængelighed for personer med handicap. Et fokuspunkt i den forbindelse var at bibeholde handicapparkering i området for at sikre lige adgang. Et andet fokus var på at skabe tryghed i byrummet, bl.a. med belysning. Muligheden for at krydse Den Grønne Boulevard blev også drøftet som en del af tilgængelighedsfokusset.

Grønne byrum gavner sundhed og trivsel, biodiversitet og klimatilpasning
Alle grupper havde fokus på grønne og rekreative kvaliteter. Store træer blev fremhævet som vigtige for at skabe rum også om vinteren, og der blev efterspurgt varieret beplantning, grønne flader og bynatur. Ud over de rekreative kvaliteter, hensynet til menneskers sundhed og trivsel og muligheden for at fremme biodiversiteten i byen blev klimatilpasning, fx håndtering af oversvømmelser, fremhævet som et vigtigt potentiale ved at etablere grønnere byrum.

Demokratiske rum for med plads til ophold og hverdagsliv
Den Grønne Boulevard skal have plads til leg, sport, bevægelse og uformelle møder. Brede fortove med plads til aktiviteter – og med opholdssteder og bænke undervejs. Det blev vigtigt med plads til ikke-kommercielt ophold; gerne uprogrammerede, demokratiske rum, hvor forskellige aldersgrupper kan opholde sig og mødes. Et vigtigt fokus er at indrette byrum for børn og unge →

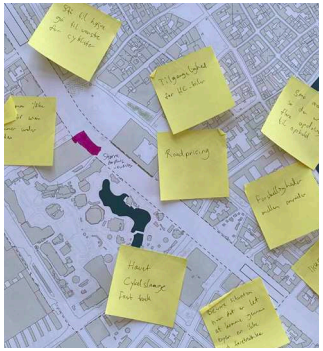
Interessentfølgegruppe, workshop 1

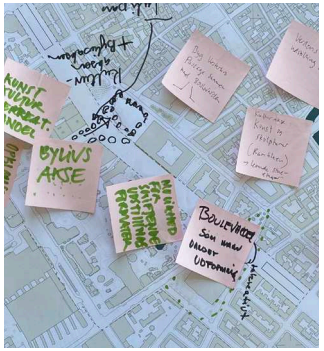
med plads til aktiviteter, små boldbaner og kuperede 'hænge-ud steder'. Små bakker og kuperede områder kan være attraktive steder for leg og ophold for borgere i alle aldre: *"Man kan kun smile, når man går op ad en bakke!".*

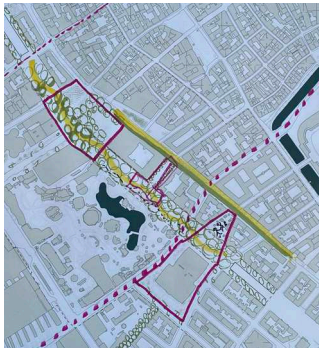
Plads til store forsamlinger på Rådhuspladsen
Rådhuspladsen skal fortsat kunne rumme store arrangementer. Nogle ønskede at bevare den store, åbne plads for at kunne håndtere store menneskemængder, mens andre så potentiale i at afgrænse pladsen mere præcist (fx med trærækker) eller skabe mindre rum ved at integrere grønne elementer. En deltager foreslog desuden en 'byport', der kan markere ankomsten til pladsen fra Vesterbro Passage.

Kultur, historie og identitet
Kulturinstitutionerne blev fremhævet som vigtige aktiver, der kan være med til at skabe identitet og liv. Flere så potentiale i stærkere koblinger mellem H. C. Andersens Boulevard, Rådhuspladsen, Vesterbro Passage og kulturinstitutionerne. Der blev bl.a. foreslået et sammenhængende kultur- og bylivsstrøg med kunst, skulpturer, små scener og pavilloner. Historiske spor kan integreres i det grønne byrum, fx gennem en skulpturpark.

Institutioner på H. C. Andersens Boulevard kan bidrage til bylivet
Der blev også peget på muligheder for at skabe bedre pladser foran fx kulturinstitutioner og andre bygninger langs strækningen – fx kom der forslag om at lave et byrum til forskellige aktiviteter foran Industriens Hus, og der blev talt om, at institutioner som Tivoli og Glyptoteket kunne lave udstillinger eller aktiviteter i byrummet.







Balance mellem hverdagsliv og turistdestination
Flere grupper fremhævede, at Den Grønne Boulevard først og fremmest skal fungere for københavnerne og de lokale brugere. Flere fremførte den pointe, at et levende lokalmiljø også er det mest interessante at opleve for besøgende; *"Hvis københavnerne kan lide det, kommer turisterne også... De vil se, hvordan danskerne lever..."* Området skal være attraktivt året rundt og understøtte hverdagsliv, lokale fællesskaber og aktiviteter for børn og unge.

Der var modstand mod at gøre området mere turist- eller nattelivsorienteret og mod at skabe flere kommercielle funktioner. I stedet blev der efterspurgt kultur, natur, rekreative muligheder og gratis eller ikke-kommercielle mødesteder. Samtidig blev det understreget, at praktiske funktioner som vareleveringer til erhverv skal fungere.

Tunnel og tunnelramper
Flere fremhævede, at tunnelramper og teknikbygninger vil optage betydeligt mere plads i virkeligheden end på tegningerne. Der blev derfor foreslået løsninger, hvor ramperne integreres bedre i byrummet, fx gennem landskab, arkitektur eller kunst, og hvor der samtidig skabes læ, opholdsmuligheder og gode gangforbindelser.

Kortere tunnel - med sikringsrumsfunktion
En deltager foreslog en kortere tunnel under Vesterbroforbindelsen, så Rådhuspladsen kan friholdes for trafik, samt at undersøge, om en tunnel kan få funktion som sikringsrum (evt. med mulig medfinansiering fra Beredsskabsstyrelsen).

Afsøg og afprøv alternativer til tunnelløsningen
Præmissen for projektet er, at biltrafikken lægges i tunnel. Men selv om der er opbakning til at gøre H. C. Andersens Boulevard grønnere og reducere belastningen fra biltrafik, var der flere, der udtrykte tvivl om nødvendigheden og hensigtsmæssigheden af en tunnel.

Bekymringerne handlede både om tunnelens klimaaftryk, bl.a. på grund af betonforbruget, og om dens påvirkning af nærmiljøet. Flere talte om at afsøge og afprøve alternative løsninger til at reducere biltrafikken i byrummet – fx roadpricing, ændret vejføring og forsøg med forskellige trafikregulerende greb – før der træffes beslutning om en tunnelløsning.

Byvandringer

På tre byvandringer i slutningen af juni fortalte vi om projektet og præsenterede de skitserede scenarier. Det begrænsede deltagerantal på turene gav mulighed for fælles observationer og gode samtaler med de borgere, der deltog. Flere af deltagerne var lokale borgere, der deltog, fordi de ønskede information om projektet – og samtidig delte de deres erfaringer og idéer.

Flere var optaget af at reducere biltrafikkens påvirkning (især støj og forurening) og af at skabe plads til aktiviteter. Der blev dog også efterlyst en bedre balance mellem byliv og beboernes hverdag, så området ikke bliver for hektisk.

Grønne kvaliteter, fx flere træer, blomster og rekreative områder, stod højt på ønskelisten hos de fleste. Der blev også peget på behovet for et inkluderende design, der tilgodeser forskellige brugergrupper og modvirker gentrificering.

Flere ønskede bedre sammenhæng både lokalt og med resten af byen og udtrykte bekymring for, om ramperne kan skabe nye barrierer. Der blev bl.a. peget på bedre forbindelser mellem Glyptotekskvarteret og havnen, samt på at koble H. C. Andersens Boulevard til byens øvrige rekreative områder.

I slutningen af hver byvandring foretog vi en 'temperaturmåling' af scenarieudkastene: Deltagerne blev bedt om at give point til de forskellige scenarier. Tre af scenarierne blev prioriteret nogenlunde lige højt, mens det bebyggede scenarie scorede markant lavere.

Byvandringer

I juni 2026 afholdt vi tre byvandringer, hvor vi fortalte om projektet og præsenterede de foreløbige scenarieudkast. Formålet var at opleve H. C. Andersens Boulevard sammen med borgerne og på den baggrund drøfte scenarieudkastene. Deltagerne fungerede som en form for fokusgrupper og gav feedback på de foreliggende principper og skitser

Byvandringerne blev annonceret via København Taler og lokaludvalgenes sociale medier. Alle interesserede kunne deltage, men det krævede tilmelding. 20 personer deltog i byvandringerne – en stor del af deltagerne var bosat i området. Vandringerne begyndte ved Jarmers Plads og sluttede ved Glyptoteket. Undervejs gjorde vi holdt for at tale om de forskellige byrums karakter og om tiltagene i scenarieudkastene.

Herunder opsummerer vi vigtige temaer og pointer fra samtalerne og de kommentarer, som deltagerne skrev ned ved turens slutning:

Stort ønske om mindre forurening og støj
Der er bred opbakning til intentionen om at reducere biltrafikkens påvirkning – en deltager skrev fx: *"Tænker, at det primære ved projektet er at løse den voldsomme trafik igennem hjertet af byen."*

Mindre forurening og støj er højt på ønskelisten – ikke mindst hos de deltagere, der selv bor i nærheden af H. C. Andersens Boulevard, fx *"Reduktion af støjhelvede."* Der blev talt om andre muligheder for at begrænse lastbiler og personbiler (bl.a. betalingsring og forbud mod diesel- og benzinbiler). Flere nævnte, at en reduktion af biltrafikken kræver, at der er gode alternativer til bilen, fx flere og bedre cykelstier og bedre muligheder for at benytte kollektiv transport.

Der blev ikke talt meget om klimabelastning, men en deltager pegede på et dilemma i projektet: *"[det er] vanskeligt at se CO_2-begrænsende potentialer i en betontunnel."*

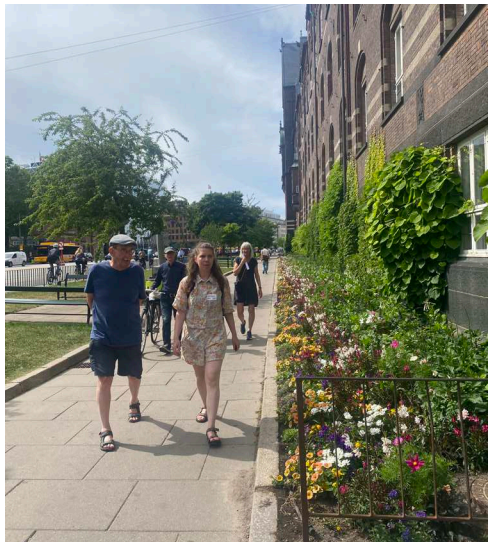
Balanceret, grønt byliv med plads til alle
Flere synes godt om perspektiverne ved at skabe byrum med plads til flere aktiviteter. Der blev fx foreslået mulighed for caféer, barer og restauranter og flere sportsfaciliteter. Samtidig var der dog også fokus på risikoen for, at oplevelseskulturen bliver for hektisk på bekostning af beboernes hverdagsliv. En deltager skrev fx: *"Bedre balance mellem dagligdag for københavnerne og hensynet til gæster udefra til fordel for københavnerne."*

Grønne kvaliteter (fx flere træer og blomster) har høj prioritet hos mange. En skriver fx: *"Vigtigt med flere grønne områder/vand, som de lokale kan bruge."*

En deltager ønskede fokus på at skabe en mere inkluderende by: *"...planerne skal inkorporere inklusivt design, så projektet er til gavn for alle i byen, inklusiv minoriteter (psykiske lidelser, fysiske, kvinder, børn mm) og ikke bliver en øvelse i gentrificering, som skubber minoriteter ud. Også vigtigt at få færre biler i byrummet."*

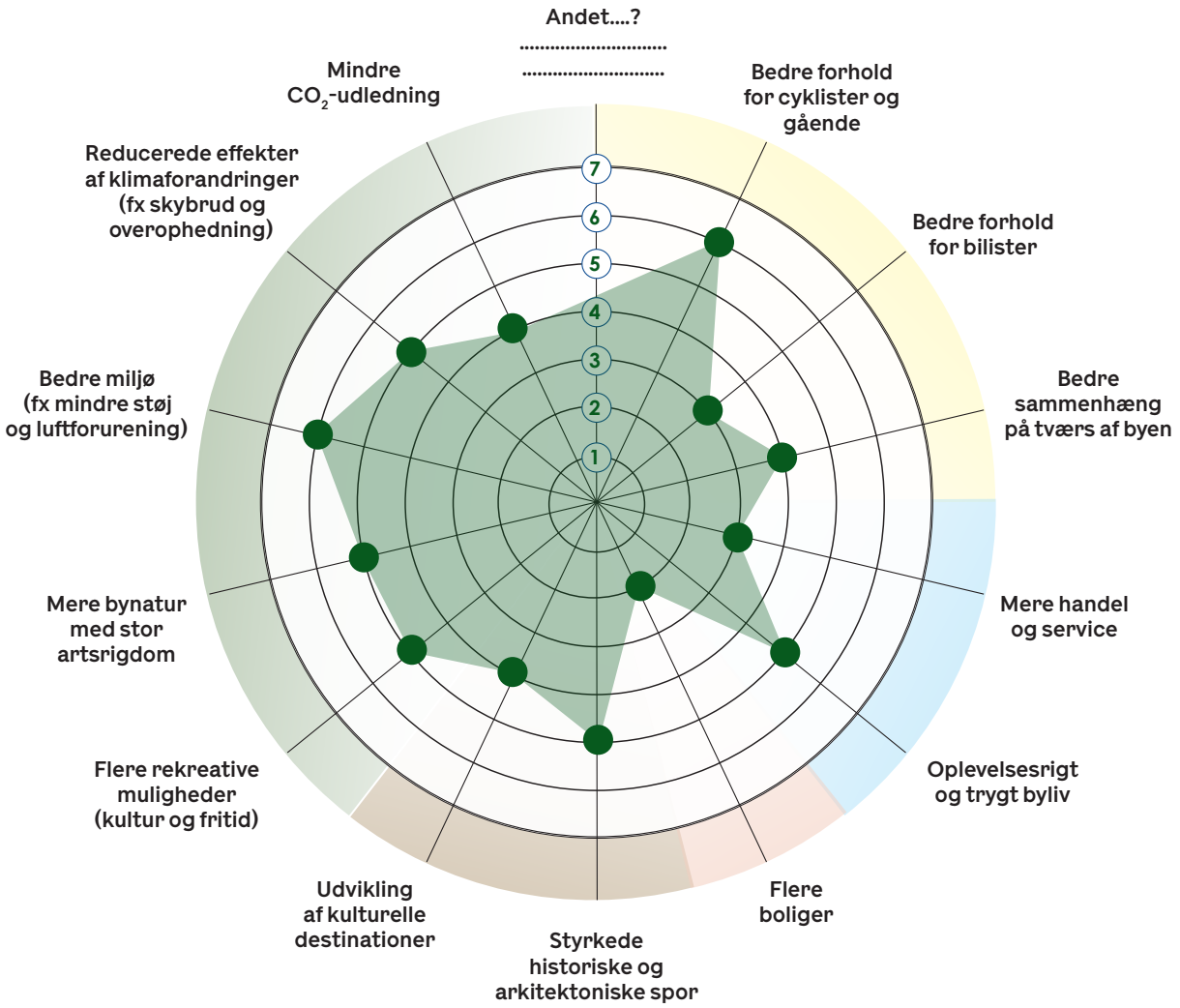
Bedre sammenhæng – lokalt og til resten af byen
Flere pegede på behovet for at skabe bedre sammenhænge – både lokalt og til resten af byen: *"...[ønsker] at byen hænger sammen (rød tråd) men som samtidig også har plads til biler."* Nogle nævnte bekymringer for, om ramperne vil udgøre nye lokale barrierer.

Et konkret eksempel på lokal sammenhæng er forbindelsen mellem Glyptotekskvarteret og Kalvebod Bølge: *"Det ville være perfekt, hvis det blev kombineret med bedre adgang til vandet/havnen via broer..."*. En anden nævnte muligheden for at sammentænke H. C. Andersens Boulevard med andre af byens rekreative områder: *"Sammenhængende oplevelsesområde, forbindelse mellem voldområdet på Christianshavn og resten af parkerne."*

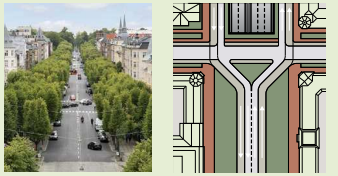




Byvandringer



Hvad er vigtigt at opnå ved en forandring af H. C. Andersens Boulevard?
Ligesom på følgegruppeworkshoppen blev deltagerne bedt om at udfylde en 'radar' ved at give point til forskellige målsætninger, der er udviklet med afsæt i kommuneplanens temaer. Gennemsnittet af besvarelserne er vist ovenfor. Deltagerne på byvandringerne lagde især vægt på bedre forhold for cyklister og gående, samt på at reducere støj og forurening. Der var derimod begrænset interesse for opførelse af boliger, bedre forhold for bilister og mere handel og service.



Boulevarden

"En hovedstad fortjener en smuk, bred boulevard. Gerne uden parkering."

56 point



Parkbæltet

"Klart den fedeste idé med mulighed for de lokale at være sammen med venner og familie i grønne områder..."

55 point



Promenaden

"Skaber mest liv, og det er vigtigt for byen. Risiko for turistificering af området..."

54 point



Byggeri

"Vi har behov for pengene."

15 point

'Temperaturmåling' af scenarieudkastene
Efter gåturen bad vi deltagerne om at give point til scenarie-udkastene. Tre af scenarierne blev prioriteret nogenlunde lige højt, mens det bebyggede scenarie scorede markant lavere. De udvalgte citater er deltagernes kommentarer til de forskellige scenarieudkast.



Scenarierne for Den Grønne Boulevard (etape 1) udvikles af:

Vandkunsten

Marianne Levinsen
Landskab ApS

RAWMOBILITY