



Til

Teknik- og Miljøudvalget
Økonomiudvalget
Borgerrepræsentationen

11-03-2008

Sagsnr.
2008-28969

Dokumentnr.
2008-139858

Bilag til indstilling om nedgravning af HCAB

Opgavebeskrivelse

Sagsbehandler
Brian Hansen

Baggrund og formål

Baggrunden for denne undersøgelse er et medlemsforslag stillet i Københavns Borgerrepræsentation i januar 2008. Medlemsforslagets fulde ordlyd er gengivet i appendiks til dette notat.

Formålet med at nedgrave H C Andersens Boulevard er at give mulighed for flere aktiviteter, mere byliv og mindre støj, trængsel og luftforurening i byrummene langs H C Andersens Boulevard.

H C Andersens Boulevard er et af de centrale gaderum i Metropolzonen. Der har været afholdt en ideopgave, hvor 5 forskellige teams har afgivet hver deres bud på Metropolzonens udvikling. De forskellige forslag indeholder næsten alle væsentlige forslag til ny anvendelse af H C Andersens Boulevard, særligt med væsentligt mindre biltrafik end i dag. Se www.kk.dk/metropolzonen.

Formålet med denne undersøgelse er at etablere et beslutningsgrundlag for om der skal arbejdes videre med ideen om en nedgravning af H C Andersens Boulevard og Vesterbrogade. Det må forventes at være et kompliceret og meget kostbart projekt. Denne undersøgelse er således en forundersøgelse, der skal kortlægge de forskellige muligheder og beskrive de trafikale, økonomiske, miljømæssige og anlægstekniske muligheder og konsekvenser.

Dette notat er skrevet som bilag til den igangsættende indstilling til TMU, ØU og BR. Notatet skal også fungere som opgavebeskrivelse i forhold til indhentning af tilbud på opgaveløsning fra rådgivere.

Opgavens gennemførelse

Opgaven gennemføres som en teknisk forundersøgelse, hvor hovedaktiviteterne er de konkrete faglige vurderinger. Opgaven gennemføres af en arbejdsgruppe i Københavns Kommune og de konkrete vurderinger foretages af udvalgte konsulenter.

Center for Trafik

Njalsgade 15
Postboks 450
1505 Kbh. V

Telefon
3366 3489

Telefax
3366 7131

E-mail
brihan@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009488145

www.kk.dk

Opgaven sendes i udbud, hvor der i valget af rådgiver lægges vægt på såvel det faglige niveau i de konkrete delanalyser, den samlede løsning som prisen.

Der foretages ingen omfattende offentlig dialog med interessenter og borgere i denne fase. Det forventes, at resultatet af undersøgelsen vil være velegnet til offentliggørelse og efterfølgende offentlig debat. Dog forventes centrale aktører, interessenter, interesserede borgere og lokale foreninger inddraget ved et informationsmøde i starten af processen, hvor der kan indhentes gode ideer til undersøgelsens indhold.

Indhold i analyserne

Der ønskes udarbejdet et beslutningsgrundlag, der kan danne baggrund for en velargumenteret stillingtagen til, om der skal arbejdes videre med at lægge (dele af) H C Andersens Boulevard og Vesterbrogade i tunnel. Analyserne skal dække de trafikale, tekniske, miljømæssige og økonomiske konsekvenser af et sådant anlægsprojekt.

Nedenstående opstilling indeholder de elementer som forvaltningen ønsker analysen skal indeholde og et forslag til faseopdeling af opgaven. I forbindelse med bud på opgaven skal det dog ikke ses som en ufravigelig skabelon, men blot som et forslag til opgaveløsningens indhold. Forslag til andet indhold og rækkefølge er velkomne.

Fase 1: Afgrænsning og fastlæggelse af hovedalternativer

- Formål med undersøgelsen
 - Forskellige muligheder for at fredeliggøre hele strækningen eller korte delstrækninger, der freder et bestemt byrum (fx forbi Rådhuspladsen)
 - Eksempler og erfaringer fra sammenlignelige byer og projekter.
- Trafikal analyse (det skal begrundes om det kan gennemføres med eksisterende trafikmodeller, eller om det er nødvendigt med en supplerende trafikanalyse)
 - Gennemkørende trafik? Hvor stor er den gennemkørende trafik på forskellige delstrækninger, dvs. den trafik der kan flyttes til en tunnel?
 - Udveksling med sideveje på strækningen (Søgaderne, Farimagsgade, Voldgade, Vesterbrogade, Stormgade, O2 ved Kalvebod Brygge, en kommende havnetunnel osv.).
 - Ærindetrafik? Hvor megen trafik vil forblive på overfladen?
- Screening af alternativer
 - 0-alternativ (hvad sker der hvis kapaciteten formindskes uden der bygges en tunnel?). Tidligere

undersøgelser viser fx at trafikken vil mindskes væsentligt med en havnetunnel og en fredeliggørelse af Indre By.

- Er der et alternativ til tunnel under HCAB, dvs. en forbedret vejforbindelse et andet sted.
- Placering af tunnelmunding mod Ågade
- Tilslutning til mulig havnetunnel
- Tilslutning til mulig østlig omfartsvej (havnetunnelens alternative linieføring via Amager)
- Placering af tunnelmunding ved Langebro eller på Amager
- Placering af tunnelmunding på Vesterbrogade
- Samspil med mulige parkeringsanlæg.
- Teknisk analyse
 - Mulighed for boret tunnel?
 - Mulighed for cut & cover tunnel?
 - Mulighed for krydsning af s-bane, metro og eksisterende veje.
- Udvælgelse af to hovedalternativer til nærmere analyse.

Fase 2: Undersøgelse af hovedalternativer

- Teknisk analyse
 - Underjordiske tilslutninger
 - Konsekvenser for krydsning af S-bane og Metro
 - Ledningsomlægninger
- Trafikal analyse
 - Samlet afvikling af biltrafik
 - Trafik i anlægsperioden
 - Bustrafik? (Andel af den samlede trafik, muligheder for at benytte tunnel, muligheder for andre linieføringer af busruter).
 - Cykeltrafik? (Afvikling og trafiksikkerhed i forbindelse med tunnelmundinger)
 - Tung trafik og varelevering mv.
 - Konsekvenser for parkering
- Miljø
 - Konsekvenser for lokal luftforurening
 - Konsekvenser for støj
 - Konsekvenser for det samlede trafikarbejdet og dermed for trafikens klimapåvirkning
 - Trafiksikkerhed
- Økonomi
 - Anlægsøkonomi
 - Driftsøkonomi
 - Sammenfatning, evt. i form af en skønsmæssig samfundsøkonomisk vurdering.

- Finansiering og grundsalg
 - Vurdering af muligheder for bebyggelse på tidligere vejareal (og eventuelt over blivende vejareal).
 - Vurdering af rummelighed
 - Vurdering af samlet finansieringsbidrag

Fase 3: Afrapportering

- Samlet teknisk rapport(er)
- Illustration af vigtige elementer, fx tunnelmundinger i centrale byrum
- Kortfattet (fx ca. 24 sider) velillustreret og -formuleret sammenfatning, som egner sig til den politiske behandling og bredere præsentation af undersøgelsens hovedresultater.
- Kommentar- og korrekturrunder, hvor arbejdsgruppe og styregruppe kan kommentere udkast.

Resultater og afrapportering

Som nævnt ovenfor forventes afleveret en eller flere tekniske rapporter med dokumentation samt en velillustreret og læsevenlig sammenfatningsrapport.

Københavns Kommune vil forbeholde sig ret til at benytte illustrationer mv. i den videre proces.

Proces og offentlighedens inddragelse

Center for trafik i Teknik- og Miljøforvaltningen udpeger en projektleder, der varetager den daglige kontakt til rådgiverne. Der etableres en lille arbejdsgruppe med repræsentanter for Center for Trafik samt Center for Byudvikling i Økonomiforvaltningen.

Denne arbejdsgruppe forventes at holde regelmæssige møder med rådgiverne. Arbejdsgruppe står for kontakt til andre dele af forvaltningen og andre interessenter og berørte parter.

Indre By lokaludvalg etableres i løbet af 2008. Det forventes, at lokaludvalget - når etableret - kan forestå den offentlige dialog omkring projektet.

Organisering

Opgaven gennemføres af Center fra Trafik (TMF) i samarbejde med Økonomiforvaltningen og andre relevante centre i Teknik- og Miljøforvaltningen (Center for Anlæg og Udbud, Center for Miljø og Center for Bydesign).

Projektejer Center for Trafik, Niels Tørsløv

Styregruppe Metropolzoneprojektets styregruppe

Arbejdsgruppe	Center for Trafik (TMF) og Center for Byudvikling (ØKF)
Projektgruppe	Center for Anlæg og Udbud, Center for Miljø, Center for Bydesign

Økonomi

Det forventes, at opgaven kan løses indenfor en samlet økonomisk ramme på 3 mio. kr. hvoraf de fleste - men ikke alle - går til rådgiverbistand. Der må også forventes omkostninger til information, møder og trykning af rapporter mv.

Rådgiverydelsen er af en sådan størrelse, at opgaven skal sendes i EU-udbud.

I de senere år er der gennemført to andre sammenlignelige undersøgelser om nye vejanlæg:

- I 2005 færdiggjorde forvaltningerne, Trafikministeriet og Finansministeriet en forundersøgelse af forskellige muligheder for en ny vejforbindelse mellem Lyngbyvej og Nordhavnen. Denne undersøgelse lå til grund for beslutningen i Metroaftale og det videre arbejde med udvælgelse af tunnelalternativ.
- Ligeledes i 2005 offentliggjorde Sund & Bælt en forundersøgelse af en mulig langsgående havnetunnel. Undersøgelsen var finansieret af Realdania, Københavns Havn AS og Københavns Kommune.

Begge disse undersøgelser kostede i størrelsesordenen 2½ mio. kr. hovedsageligt til konsulentbistand til vurdering af tekniske, miljømæssige, økonomiske og trafikale problemstillinger.

Appendix: Medlemsforslaget og beslutning:

Teknik- og Miljøudvalget

BESLUTNINGSPROTOKOL

fra ordinært møde onsdag den 20. februar 2008

Sager til beslutning

14. Medlemsforslag om nedgravning af H.C. Andersens Boulevard og Vesterbrogade (henvist fra Borgerrepræsentationen)

TMU 83/2008 J.nr. 2008-22931

INDSTILLING OG BESLUTNING

Det foreslås,

at Borgerrepræsentationen pålægger Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med Økonomiforvaltningen at fremlægge en indstilling til politisk behandling for Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget inden 1. april 2008 om,

- a. iværksættelse af en undersøgelse af tekniske og trafikale muligheder for en nedgravning af H.C. Andersens Boulevard fra Søerne til Langebro samt Vesterbrogade fra Rådhuspladsen til Hovedbanegården, herunder såvel muligheden for borede som cut-and-cover løsninger, samt
- b. iværksættelse af en økonomisk analyse af en nedgravning af H.C. Andersens Boulevard fra søerne til Langebro samt Vesterbrogade fra Rådhuspladsen til Hovedbanegården, herunder med inddragelse af mulighederne for salg af grunde på de pågældende strækninger.

(Stillet af Venstre, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti)

MOTIVERING

Forslagsstillerne ønsker med dette forslag at sætte yderligere fokus på mulighederne for at lede en større del af den københavnske trafik igennem tunnelsystemer. Det konkrete forslag retter sig imod området omkring Rådhuspladsen og Hovedbanegården. I første omgang i form af forskellige former for analyser af økonomisk og teknisk karakter. Den bagvedliggende tanke er imidlertid at omdanne en større del af

byens centrum til et område med mulighed for boliger og oplevelser fri for trafik – uden at byen dermed gøres trafikal ufremkommelig.

Borgerrepræsentationens beslutning i mødet den 24. januar 2008

Et forslag fra Socialistisk Folkeparti om at henvise medlemsforslaget til Teknik- og Miljøudvalget blev godkendt med 35 stemmer imod 12.

For stemte: A, B, C, F, O, Winnie Larsen-Jensen (løsgænger) og Finn Rudaizky (løsgænger).

Imod stemte: V og Ø.

Teknik- og Miljøudvalgets beslutning i mødet den 20. februar 2008

Teknik- og Miljøforvaltningen skriver en indstilling.