

Den Grønne Boulevard

Rådet for Bæredygtig Trafik

13. marts 2023

Jan Koed

Min baggrund:

- Arkitekt med afgang fra Kunstakademiet 1977
- Freelance fra 1986 med speciale i CAD og visualisering
- Særlige interesser: jernbaner og sporveje,
- Københavns historie, trafik og byudvikling
- Projekt bilfri Rådhusplads 2001 – 3D model
- Engageret i den offentlige debat siden 2006

[Forsiden](#)

[Byens hjerte](#)

[Citater](#)

[Spørgsmål & Svar](#)

[Debat](#)

[Galleri](#)

[Der var engang](#)

[Udklip](#)

[Tidstavle](#)

[Links](#)

[Animation](#)

[Sporvognslinjer](#)

[Kontakt](#)



Hvis Rådhuspladsen befries for den gennemkørende trafik på H. C. Andersens Boulevard skabes der helt nye muligheder for at binde middelalderbyen og Vesterbro sammen til en helhed. En ny byport vil markere overgangen mellem pladsen og Vesterbros Passage og styrke den historiske akse Frihedsstøtten-Rådhuspladsen.

Den nye »Vesterport« kan bruges til showroom for danske virksomheder, byplanudstillinger, bogcafé, turistinformation, TV-studio og pressecenter for de mange aktiviteter på pladsen. På toppen kan udsigtsplatformen med bistro danne rammen om særlige begivenheder, som fx når nationens helte skal hylides af københavnere.

En vision for Rådhuspladsen

Københavns Rådhusplads fik sit banesår, da bilismen eksploderede efter anden verdenskrig og forvandlede H. C. Andersens Boulevard til en 6-sporet motorgade. En miljø- og byplanmæssig katastrofe. Københavnerne fortjener en Rådhusplads uden gennemkørende trafik.

[Byens hjerte](#) >



Profetpar



DELER VANDENE. Karen Jørgensen og Ralf Pittelkow. - Foto: Morten Holten

Debatportræt

Af Marcus Rubin

Måske vil det være en betydelig overdrivelse at sammenligne ægteparret Karen Jørgensen og Ralf Pittelkow med. Men på et punkt minder parret om den juleske profet. Også da har et sjældent talent for at dele vandene.

Enten synes man, at Pittelkow og Jørgensen er meget af det mest kvalme, fremmedfremde og voretspatistiske, eller også ser man dem som perfekte stemmer, der vækker danskerne til kamp mod fjenden. Og fjenden er i dette tilfælde ikke farven hvid, men derimod den radikaliserede islam og den festskekolonimagtige trussel, som de muslimske indvandrere efter deres mening udgør i Europa. Et fænomén, som parret tilskyndende aldrig bliver trætte af at fordele imod. Hun indtil for et par uger siden i ugentlige kommentarer i Berlingske Tidende, han fra sit mandlige postum i Jyllands-Posten og begge i regelmæssige bogudgivelser.

Og som det næppe er forbigået ret mange læsers opmærksomhed, er det just sådan en bogudgivelse, der er anledningen til dette debatportræt. Islamister og Naxosister holder høgen, der udkom tidligere på ugen, og som naturligt delte anmeldelser sig i to relativt forudsigelige lejre.

I Berlingske Tidende rute Tine Magaard parret for at være forfælsket ved trofaste overfor de to grundtvigianer, som engang var grundlovsfor Socialdemokratiets fremmedfælsket følsom med dansk folkelighed og evne til internationalt udvælg. Dette standpunkt gør det muligt for forfatterne at røbe et overbevisende anklagskrift mod meningsdømmerne, som har svigtet begge dele. Mens anmelderen på dette klod - hvis ansvarshavende chefredaktør efter Pittelkow og Jørgensen mener formentlig havde skiftet titel til cheffælsket - mente, at legen var spild af papir, og at Ralf Pittelkow og Karen Jørgensen kaldte sig realister, men virkeligheden er snarere, at de selv lever i en "virtuel reality".

Eneste lidt overraskende vurdering kom fra Information, hvis cheffælsket redaktør Palle Weis kaldte legen "inverossant", om end han savnede konstruktive løsninger.

Om Pittelkow og Jørgensen er profeter eller snuversyngende toner, er og vil formentlig mange år endnu forblive en smægtning. Men en yderligere ting har de dog tilfælles med almindelige religiøse folkeligheder som Moses og Muhammed. For lige så usandsynligt det var, at en fælsket med talgeli eller en analfælsket kømand skulle kunne grundlægge to af verdens store religioner, lige så usandsynligt har Pittelkow og Jørgensen vovt gennem det politiske karriere på den danske venstrefløj, uden, nærmere bestemt VS, hvor Pi-



LYS, LUFT OG RO. Rådhuspladsen skal indrettes til menneskers ophold og menneskers aktivitet. Man skal kunne føle en normal samtale, høre fodgængernes trin på fliserne og beskikkets klirren mod tallerkenerne på fortovercalerne.

Den mishandlede plads

København har udviklet sig til en storby med ambitioner om at placere sig i den europæiske liga af betydelige metropoler. Det fordrer en central plads med alle de kvaliteter, der hæver med til i sådan plads: rummelighed, optimal placering, nødvendige faciliteter, god arkitektur og historisk forankring.

Plads til alle?

Af Jan Koed, arkitekt NAA

Det er mærkeligt ved Rådhuspladsen er, at den siden Rådhusets opførelse i 1900-tallets begyndelse har været omgivet af en udefineret rumfælsket, men aldrig har fået lov til at udvikle sig som en plads inden for sine naturlige rammer.

I begyndelsen blev pladsen indsnævret af pittoreske haveanlæg, senere fik bilene uindskrænket ridebane over den store plads, som blev reduceret til et overdimensioneret vejkorridor.

I dag er situationen helt grovk. På pladsens tre sider løbende den blinde trafik, med alt brodt dertil hører af i-fælsket støj, luftforurening og den permanente risiko for trafikdrab og lemlestelse. De blinde

trafikanters færdsel på pladsen er dikteret af bilens og busens trafikale behov.

Nærmere sagt pladsen fra Strøget, er det første, man møder, en bykryd, som lukker de glimrende trafikstrøm op i småkødder. Oplevelsen af at komme fra de omvære gader i uddadad, alderbyen og mørke smut fra den store plads skabes en fælsket standstill af den tværgående trafik og det mylder, der opstår ved passagen af Vestre Voldgade.

Oplevelsen af Rådhuspladsen fra den anden side er derudover blæsende. Vestergade, som i århundreder har været den vigtigste indfaldsvej til byen, er på sit indste stykke omgivet af en analfælsket. De to uindrettede foldegange, der fører mellem Hovedbanegården, Trivoli og Rådhuspladsen, mæsser sig frem på et fælsket så småt, som var det hovedgaden i Lissabon. Stenestøbe når de frem til pladsen, som ingen når at opfatte, fordi de har trædt med at posse på sig selv i



trængslen foran trafiklysene på H.C. Andersens Boulevard til akkompagnement af bilens og udefineringsbørmens støjefælsket.

På pladsens nordende er situationen lige så begrænsket. Busholdningspladsen og rekreative udnyttelse af en af byens potentielt mest attraktive områder. Lysfulde situationer opstår jævnligt, når fodgængere, cyklister og busser krydser hinandens færdselsretninger i et planeringsmæssigt fælsket.

Forsøget på at udgrænse problemet med en visuel adskillelse af busholdningspladsen fra den øvrige del af pladsen førte til en løbende løbende af værre skuffe: busstaminalen.

Resultatet af dette forsøg på at skabe en plads i pladsen blev et yderligere tilslagslag for Rådhuspladsens visuelle udtryk. Fælsket af de markante bygninger i randbeholdningen blev skåret over i første sals højde. Og for at fælsket op til skade blev oplevelsen af Rådhuset og Pladsområdet, som hidtil var domineret af lysmønstre, løbninger, liller, lysk-

HELHED

Plads til begejstring?

Overborgmester Mette Bjørnsgaard (S) og miljø- og trafikborgmester Klaus Bondam (S) vil gennemføre en helhedsplan for området omkring Rådhuspladsen.

På denne plads bringer vi i de kommende uger bud på, hvordan Rådhuspladsen skal indrettes.

til, at selv de største københavnerbegrebninger kan finde sig ud. København har udviklet sig til en storby med ambitioner om at placere sig i den europæiske liga af betydelige metropoler. Det fordrer en central plads med alle de kvaliteter, der hæver med til i sådan plads: rummelighed, optimal placering, nødvendige faciliteter, god arkitektur og historisk forankring. Lykkeligheden er disse egenskaber potentielt til stede i Københavns Rådhusplads.

dat@rtdp.dk

H. C. Andersens Boulevard

2007 / 2008



1910

Vestre Boulevard.



2019



København.

Vestre Boulevard.





Köbenhavn

Den lille Hornblæser.



Arkitekturprojekt

TIVOLI TIL ØRESTADEN

Der er godt gang i debatten om Københavns fremtid. Man diskuterer højhuse, byliv, metropolzone og billige boliger, trafik og bompenge, klima og cyklister og meget mere. Nu blander SLA sig i diskussionen. Med et forslag, der flytter Tivoli til Ørestaden og omdanner metropolzonen til METROPOLPARKEN.



MOTORISERET TRAFIK OG PARKERING UNDER JORDEN GIVER PLADS TIL
NYT BYLIV I EN GRØN METROPOLPARK.

Præsentation
Fredag d. 9. november 2007 kl. 15.15
Dansk Arkitektur Center
Strandgade 27B
København K

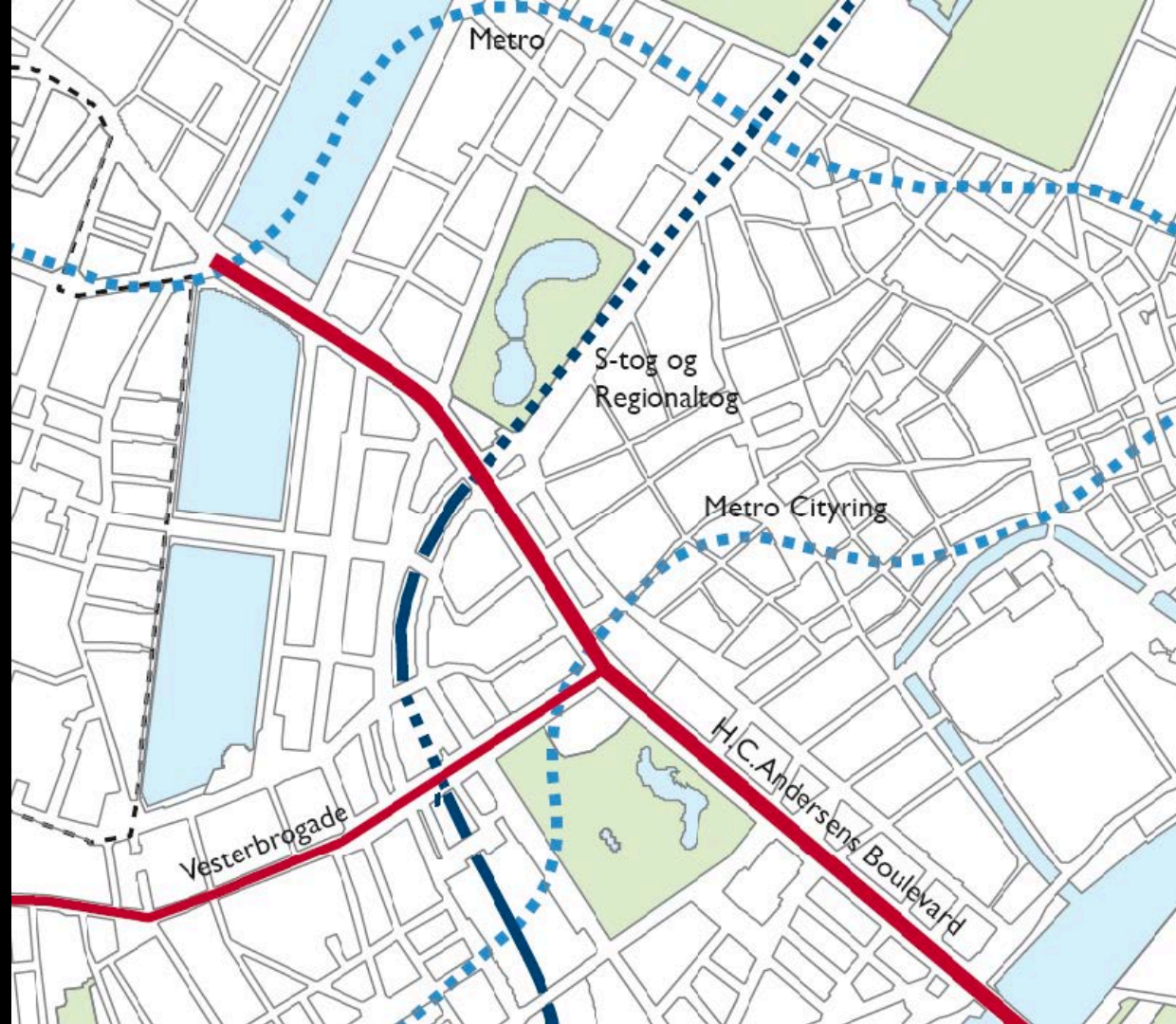
Ved samme lejlighed præsenteres
SLAs seneste publikation, bogen
SLAM!

For yderligere oplysninger
www.metropolparken.dk

Københavns Kommune
H C Andersens Boulevard
Indledende analyse

22. maj 2008
MKK/mm





2.1

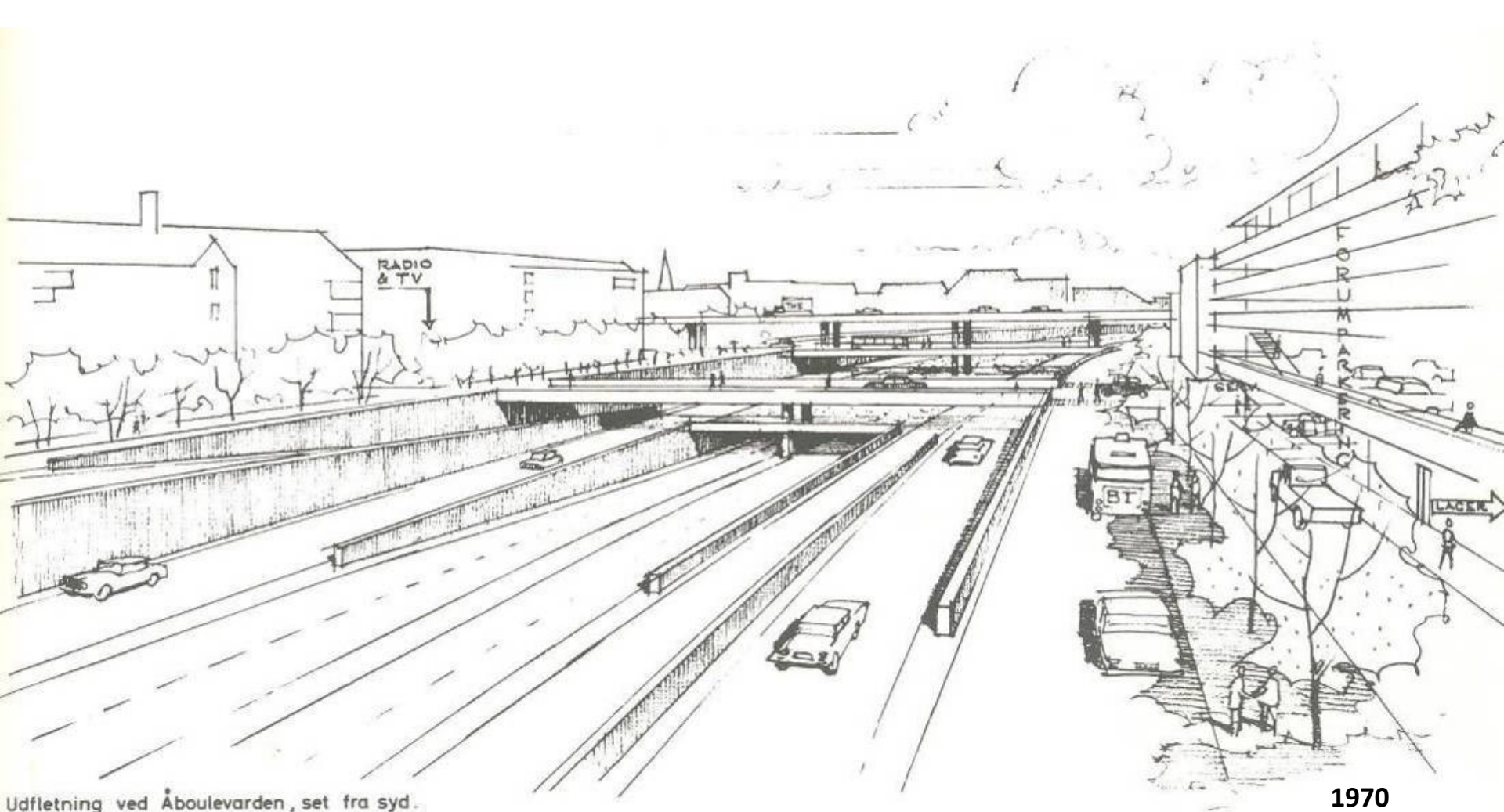
Trafikpolitisk baggrund

På baggrund af Generalplanskiten fra 1954 blev der op gennem 1960'erne i lyset af den hastigt stigende biltrafik udarbejdet forslag til et net af motorgader (primærgadenettet). Der blev fra byens førende arkitekter og planlæggere argumenteret med, at "København er i sin udvikling nået til et stadium, hvor det er nødvendigt at udbygge et net af motorgader gennem byen for at sikre dens kredsløbsfunktioner".

I forlængelse heraf blev i 1967 hele det Indre Vesterbro foreslået nedrevet, og motorgaden langs Søerne ført igennem Vesterbro over til Amager. Debatten om Søringen og primærgaderne i det hele taget kulminerede i 1968, hvor offentligheden skiftede fra begejstring over bilens muligheder til at forkaste konsekvenserne heraf.

Det har siden 1972 været Københavns Kommunes politik på området, at biltrafikken langt hen ad vejen må tilpasse sig den eksisterende by, det er ikke den eksisterende by der skal tilpasse sig biltrafikken – i hvert fald ikke i form af etablering af et motorgadenet gennem byen. Bispeengbuen, der åbnede i 1969, blev således både det første og det eneste eksempel på en primærgade i motorgadestandard i København.

Denne trafikpolitik er siden blevet slået fast i Københavns Kommunes første kommuneplan fra 1989: "Med fastlæggelsen af det fremtidige er overordnede gadenet opgives det i 1960'erne planlagte primærgadenet i motorgadestandard".



Udfletning ved Åboulevarden, set fra syd.

Åboulevard

2013 / 2014 / 2016

Ladegårds Å og Åboulevarden

En integreret skybruds- og trafikløsning

Anders Jørn Jensen

Miljøpunkt Nørrebro

Aug 2013

SKYBRUD

Ved de mest ekstreme skybrud vil vandet i Ladegårdsåen stå dramatisk højt - uden dog at forvolde skade på fast ejendom eller hindre overordnet fremkommelighed i byen.

'På overfladen af en reprofileret Åboulevard vil der kunne magasineres 50-75.000m³ vand set i forhold til et volumenbehov på 80-120.000m³. Suppleret med en mulighed for delfyldning af et tunnelrør vil dette være rigeligt til at håndtere en 100 års hændelse i 2110.' (Rambøll, 2013)



Illustration: Miljøpunkt Nørrebro/Møller & Grenborg







Til
Københavns kommune

Dokumenttype
Rapport

Dato
Oktober, 2014

ÅBOULEVARD FORUNDERSØGELSE



OMDANNELSE AF ÅBOULEVARD

FORUNDERSØGELSE

MAJ 2016



INDHOLDSFORTEGNELSE

Indledning.....	3
Potentiale	4
Forudsætninger	8
Tre scenarier	10
Scenarie 1	12
Scenarie 2	16
Scenarie 3	20
Sammenligning af scenarier	24
Konklusioner	28
Anbefalinger	30
Supplerende analyser	34
Metode	36



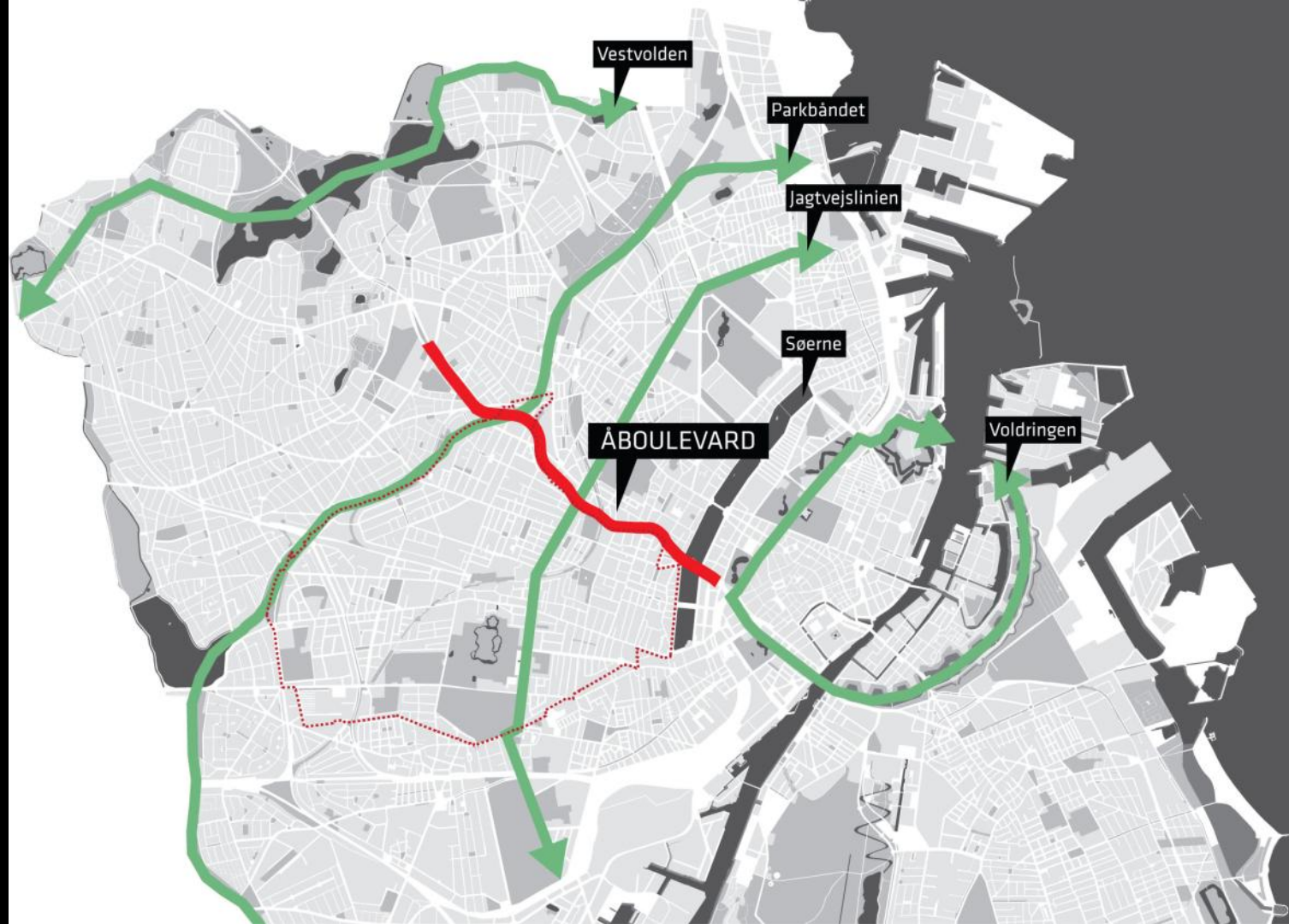
FREDERIKSBERG

KOMMUNE



KØBENHAVNS KOMMUNE

COWI
TREDJE NATUR













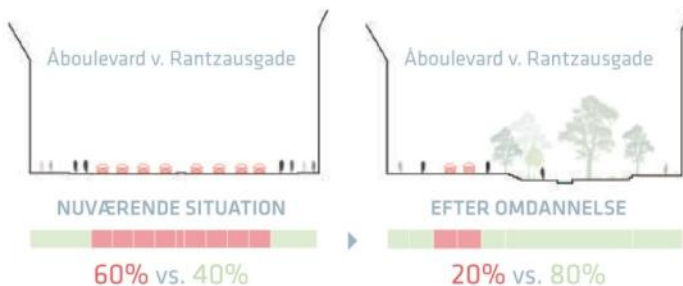
Portaler: Gyldenløvesgade og Frederikssundsvej tunnel
Tunneltype: Primært boret med stedvise cut'n'cover dele
Tilslutninger: Falkoner Allé/Jagtvej og Hillerødgade
Vand: Åben Ladegårds Å fra Åparken til Søerne
Regulering for gennemkørsel: Mellem H.C. Ørstedesvej og Worsaaesvej
Klimasikring: Overfladebassiner ved Åparken og KU LIFE
Tunnellængde: 4,3 km
Samlet anlægsoverslag: ca. 9,9 mia. kr.
Drift/år: ca. 124 mio. kr.
Trafik i tunnelen: 75.000 – 85.000 køretøjer i døgnet
Trafik på Ny Åboulevard: 5.000 – 20.000 køretøjer i døgnet
Byggeretter: ca. 0,3 mia. kr.
Værdistigninger: ca. 1,4 mia. kr.* (ekskl. områder vest for Nordre Fasanvej)
Byudviklingsmulighed: ~65.000 m²

ANBEFALET SCENARIO

Det anbefalede scenario tager udgangspunkt i linjeføringen fra tunneldelen i scenario 1, med til- og frakørsler undervejs ved Jagtvej og Hillerødgade. Vandløsningen er som beskrevet i scenario 3, med åbning af åen fra Åparken og til Søerne.

På baggrund af undersøgelsens anbefalinger foreslås et scenario, hvor dele fra de tre scenarier kombineres i en ny helhed.

Det anbefales, at der tages særlig stilling til, hvorledes projektområdets særegne steder og historiske lag kan bevares og forstærkes. Dette kan f.eks. ske ved at bevare og omdanne dele af den eksisterende Bispeengbue til nye rekreative oplevelses formål.



Bispeengbuen

2021

Bispeengen – Visionsoplæg



Bispeengen – Visionsoplæg/ Indhold

Indledning, resume og læsevejledning	s. 3 5
Introduktion	s. 6 10
Dialogproces	s. 11 13
Kortlægning og analyse	s. 14 30
Vision og strategier	s. 31 34
Principper	s. 35 69
• Trafik og Mobilitet	s. 36 45
• Regnvand og Hydraulik	s. 46 57
• Landskab og Byrum	s. 58 63
• Fortætning og Funktioner	s. 64 73
Visionsskitser	s. 74 102
• Visionsskitse 1 – Tunnel og grønne byrum	s. 75 84
• Visionsskitse 2 – Tunnel, bebyggelse og grønne byrum	s. 85 93
• Visionsskitse 3 – Delvis nedrivning og grønne byrum	s. 94 102
Tidsplaner	s. 103 104
Økonomi	s. 105 106

Bilag 1 – Opsamling af dialogproces KOMMON
Bilag 2 – Notat vedr. trafik (ViaTrafik)
Bilag 3 – Notat vedr. økonomi og organisation (Realise)
Bilag 4 – Notat vedr. CO2 påvirkning ved anlæg (Rambøll)



Materialet er udarbejdet af Team Vandkunsten for:

FREDERIKSBERG
KOMMUNE



Resume og læsevejledning

Opgaven - s. 6-13

Opgaven består i at udarbejde et ideoplæg for, hvordan området kan udvikle sig, hvis Bispeengbuen fjernes helt eller delvist. Dette visionsoplæg er konklusionen på dialogproces, analyse og skitsering i første fase og danner grundlag for en politisk beslutning om, hvilket scenarie man ønsker at gå videre med. Læs mere om opgavens baggrund og forudsætninger på s. 6-10 og om dialogprocessen på s. 11-13.

Områdets udfordringer og potentialer - s. 14-30

Området omkring Bispeengbuen er meget sammensat både bystrukturelt, arkitektonisk, funktionsmæssigt og socialt. Det er en særlig udfordring, men også et særligt potentiale, når området skal revitaliseres og forbindes påny. Læs om kortlægning og analyse på s. 14-30.

En vision og seks strategier - s. 31-34

Bispeengparken skal forvandle en af byens bagsider til en forside. Den bliver et urbant og grønt åndehul og mødested, et område, der skaber forbindelser, hvor der i dag opleves afstand, giver plads til natur, hvor den i dag er fortrængt, og til møder mellem mennesker, der lever tæt på hinanden, men er adskilt.

Visionen for Bispeengparken er udmøntet i seks strategier, som (på nær det sidste) er fælles for alle tre udviklingsscenarier, nemlig:

1. Den grønne og urbane engpark
2. Et samlende blåt element
3. Identitetskabende kulturspor og genbrug
4. Nye forbindelser og sammenhænge
5. Attraktive byrum gør bagside til forside
6. Fortætning med nye bygningstyper (vedrører kun visionsskitse 2)

De seks strategier er udmøntet i en række principper for, hvordan området tilrettelægges og designs:

Principper/ Trafik og mobilitet - s.36-45

- Biltrafikken flyttes til det nordligste tunnelrør og X-hall flyttes.
- Hastigheden sænkes til 60 km./t. i tunnel (visionsskitse 1 og 2) for at opnå en bedre løsning med kortere ramper. Kapacitet for biler opretholdes.
- Når trafikken samles på én bue (visionsskitse 3), sænkes hastigheden til 50 km./t. Kapacitet for biler opretholdes.
- Den nordlige brobue bevares i visionsskitse 3. Det giver det mest optimale vejforløb samt de bedste lysforhold i parken og for de beboere, der bor tættest på buen i dag.
- Eksisterende støjværn genanvendes i visionsskitse 3, så ingen beboere udsættes for mere støj end i dag. Alternativt opgraderes løsningen mod merbetaling.

Principper/ Regnvand og hydraulik - s. 46-57

- Vand fra den nærlagte Lygte Å pumpes op nær Nordre Fasanvej og ledes videre mod syd gennem en slyngt forløb af forskudte bassiner.
- Parken og den sydlige del af vandløbet vil kunne tilbageholde mere end 1900 m³ skybrudsvand, der er minimumskravet.
- Tunnelforløb (visionsskitse 1 og 2) og nedkørselsrampe (visionsskitse 3) mod syd rykkes mod øst, så der er mest mulig plads til vandløb og skybrudshåndtering.

Principper/ Landskab og byrum - s. 58-63

- Den nye engpark bliver et grønt og blåt rekreativt område, hvor åløb og beplantning skaber oplevelsesrigdom og biodiversitet.
- Udover at Ladegårdsåen 'genfortælles', genbruges søjler og bjælker fra Bispeengbuen og giver engparken en særlig identitet.
- Ved Nordre Fasanvej koncentrerer aktiviteter i 'bylivshjertet'.
- Attraktive byrum gør, at bagsider kan vendes til forside.
- Nye gang- og cykelstier skaber sammenhæng til andre bydele (b.l.a. Grøndalsruten) og gør det let, trygt og oplevelsesrigt for bløde trafikanter at færdes igennem og på tværs af området.
- Bispeengparken programmeres sammen med lokale lidsjæle og foreninger for at skabe samspil med funktioner i nærområdet.

Principper/ Fortætning og funktioner (kun visionsskitse 2) - s. 64-73

- Bebyggelse placeres på tunnelrørene og funderes via sekantpæle.
- Bebyggelse opføres som aftrappede volumener med grønne terrasser, så parkkarakteren og den menneskelige skala bevares.
- Den ekstra parkering, der udløses af nybyggeri (visionsskitse 2) placeres i et p-hus ovenpå rampenedkørselen mod syd.

Visionsskitser - s. 74-102

Vision, strategier og principper har betinget udformningen af visionsskitserne for de tre hovedscenarier. De to første visionsskitser findes i to varianter, nemlig én med en lang tunnel og én med en kort.

- Visionsskitse 1 - Tunnel og grønne byrum: Biltrafik flyttes i tunnel, og der anlægges en sammenhængende grøn engpark, hvor et vandløb slynger sig fra området ved Nordre Fasanvej mod sydøst.
- Visionsskitse 2 - Tunnel, bebyggelse og grønne byrum: Biltrafik flyttes i tunnel, og der opføres bebyggelse i den grønne engpark. Bygningerne følger tunnelens bue og trappes af med grønne terrasser.
- Visionsskitse 3 - Delvis nedrivning og grønne byrum: Biltrafik samles på den nordlige bue, og den sydlige bue rives ned for at skabe rum til en grøn engpark med et aktivitetsbånd under den bevarede bue.

I visionsoplæggets sidste del, fra s. 103-109, gennemgås desuden estimater for tid og økonomi i de tre visionsskitser.



Visionsskitse 3 – Delvis nedrivning og grønne byrum/

I dette scenarie foreslås den sydligste af de to brobuer nedrevet. Herved frigøres et større sammenhængende vestvendt areal, der muliggør visionen om den urbane og grønne engpark, et areal hvor der stadig er plads til, at vandløbet etableres som i visionsskitse 1. Det grønne islæt i engarken bliver noget mindre end i visionsskitse 1, da arealet under buen er mindre egnet til grønne parkformål. Det urbane fylder derfor mere i visionsskitse 3.

Kultur- og idrætsaktiviteter foreslås koncentreret i et sammenhængende bånd, der følger buen, da mange af dem har glæde af det 'tag', som buen udgør. De aktiviteter, der foregår under buen i dag, kan videreføres og videreudvikles, og der kan tilføjes nye, der formes af områdets borgere. Aktivitetsbåndet kobles med tiltagene, der er under udvikling i AKB Lundtoftegade (fx. boldbane og socioøkonomiske virksomheder i stueplan), så de supplerer og styrker hinanden.

Det grønne er koncentreret i Bispeengparkens sydvestlige og solbeskinnede side. Langs vandløbet vil der være et varieret landskab af beplantninger, der giver plads til insekt- og dyreliv – og tilbyder fine sanseoplevelser og læring om naturen til børn og voksne. Elementer fra den nedrevne brobue genanvendes som i visionsskitse 1 og 2.

På strækningen fra Borups Allé til Nordre Fasanvej etableres ny beplantning, der spiller sammen med de gamle træer langs Ågade. I samspillet mellem den blå og grønne engpark og den bevarede bue kan der opstå en unik identitet for stedet; en særlig dynamik mellem det rolige og pulserende. Der vil fortsat være støj fra biltrafikken, men nabolrådet vil opleve en (mindre) reduktion af støjbelastningen, da hastighedsgrænsen sænkes og det eksisterende støjværn reetableres på den tilbageværende vej. En opgradering til et absorberende støjværn skønnes at medføre en meromkostning på ca. 50 mio. kr. Dette indgår ikke i skitsen, men kan belyses i næste fase.



Eksisterende forhold



Anlægsomkostninger, medfinansiering og restfinansiering

	Visionsskitse 1/ Tunnel og grønne byrum		Visionsskitse 2/ Tunnel, bebyggelse og grønne byrum		Visionsskitse 3/ Delvis nedrivning og grønne byrum
	Kort tunnel	Lang tunnel	Kort tunnel	Lang tunnel	
Anlæg, infrastruktur Nutidsværdi, januar 2022	1.738 mio. kr.	2.454 mio. kr.	1.739 mio. kr.	2.454 mio. kr.	241 mio. kr.
Anlæg, byrum Nutidsværdi, januar 2022	302 mio. kr.	385 mio. kr.	276 mio. kr.	355 mio. kr.	258 mio. kr.
Totale udgifter Nutidsværdi, januar 2022	2.041 mio. kr.*	2.839 mio. kr.	2.015 mio. kr.	2.809 mio. kr.	499 mio. kr.
Indtægter fra salg af Byggeretter Nutidsværdi, januar 2022			254 mio. kr.	323 mio. kr.	
Medfinansiering fra staten Nutidsværdi, januar 2022	210 mio. kr.	210 mio. kr.	210 mio. kr.	210 mio. kr.	210 mio. kr.
Medfinansiering fra forsyningsselskaber Nutidsværdi, januar 2022	54 mio. kr.	54 mio. kr.	43 mio. kr.	43 mio. kr.	54 mio. kr.
Total medfinansiering Nutidsværdi, januar 2022	263 mio. kr.*	263 mio. kr.*	507 mio. kr.	576 mio. kr.	264 mio. kr.
Restfinansiering Nutidsværdi, januar 2022	1.778 mio. kr.	2.576 mio. kr.	1.508 mio. kr.	2.233 mio. kr.	236 mio. kr.*

Den Grønne Boulevard

2016 / 2021

ANDERS JØRN JENSEN | TREDJE NATUR

I 
CPH

BYENS HJERTE

REVITALISERING FRA BISPEENGEN TIL AMAGER

2016

BYENS HJERTE

NYE SAMMENHÆNGE FRA BISPEENGEN TIL AMAGER

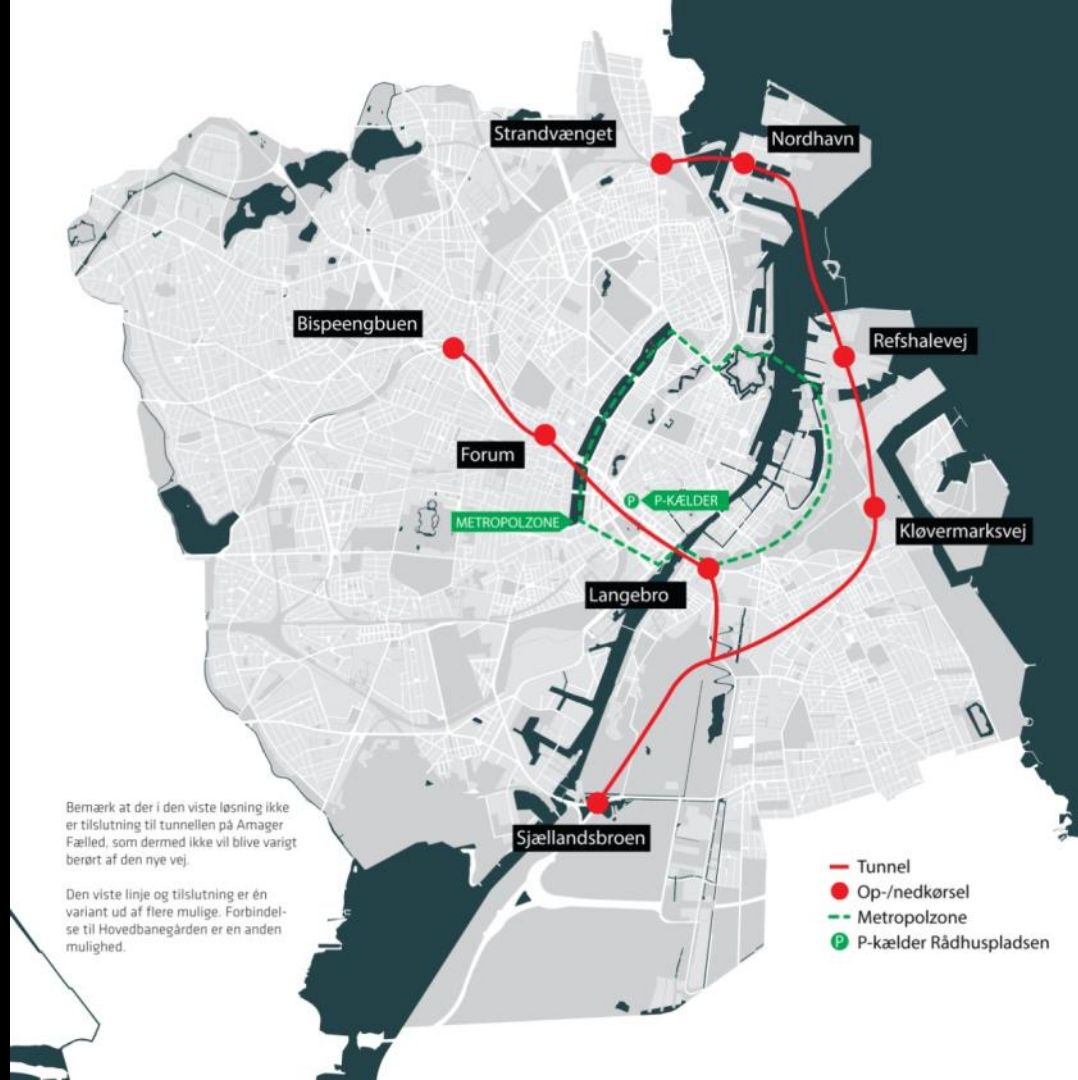
Med 1.000 nye tilflyttere hver måned er København i en historisk gunstig situation. Byens centrale rum skal gentænkes i en helhedsorienteret perspektiv, hvor trafikale tunneller, klimatilpasning, byliv, natur og boliger skal udvikles.

Med denne skitse ønsker vi at komme med et oplæg til, hvordan Københavns hjerte kan revitaliseres til gavn for borgerne og væksten, hvis vi tør tænke stort og sætte handling bag ny viden om, hvordan byen bliver bæredygtig.

Det nye i denne skitse er samtænkningen af Lødegårds Å-tunnellen, Indre by tunnel og Østlig Ringvej. Samles disse under samlet vision frigøres enorme potentialer i Indre By i 5 km stræk fra Bispeengen til Amager.

Dermed tegnes konturerne af et fænomenalt potentiale for en bymæssig revitalisering af hele indre by - både trafikalt og bylivsmæssigt. Midt i byens hjerte.

*Følgende foreløbige skitser er et idékatalog til politikere og interessenter, borgere og ildsjæle.
København 2016.*



LOKALE PERSPEKTIVER - BYRUM

1. Unik trafikfredning i Indre By: Vision om 2 vejbaner med sivetrafik på H.C. Andersens Boulevard kan kun opnås med denne løsning.
2. Folkesundhed: Trafikstøj og partikelforurening reduceres kraftigt. København lever ikke op til EU-grænseværdierne for Nox-forurening.
3. Barriereeffekt fjernes: Sammenhæng mellem Indre By og Vesterbro løfter området markant. Væsentlig brandingværdi for KBH. Kulturaksen får sammenhæng.
4. Mulighed for grønne klimatilpassede byrum og forøget biodiversitet.
5. Mulighed for nye boliger, institutioner og erhverv.

Området er igennem de sidste 100 år gennemgået en markant bymæssig udvikling med et ensidigt fokus på motoriseret trafik. Dette på bekostning af bl.a. byrummenes institutioners sammenhængskraft.

Den direkte og synlige effekt af tunnellerne er den effektive fredeliggørelse af det trafikale rum fra Bispeengbuen henover H. C. Andersens Boulevard til Amager Boulevard.

Fredeliggørelsen frigiver et enormt potentiale for ny udvikling og en historisk genskabelse af forsvundne kvaliteter.







Den Grønne Boulevard - Underboulevard

918 synes godt om • 1 tusind følgere



👍 Synes godt om

💬 Besked

🔍 Søg

Opslag

Om

Omtaler

Anmeldelser

Følgere

Billeder

Mere ▼

...



Foranalyse af Den Grønne Boulevard

Opgavebeskrivelse

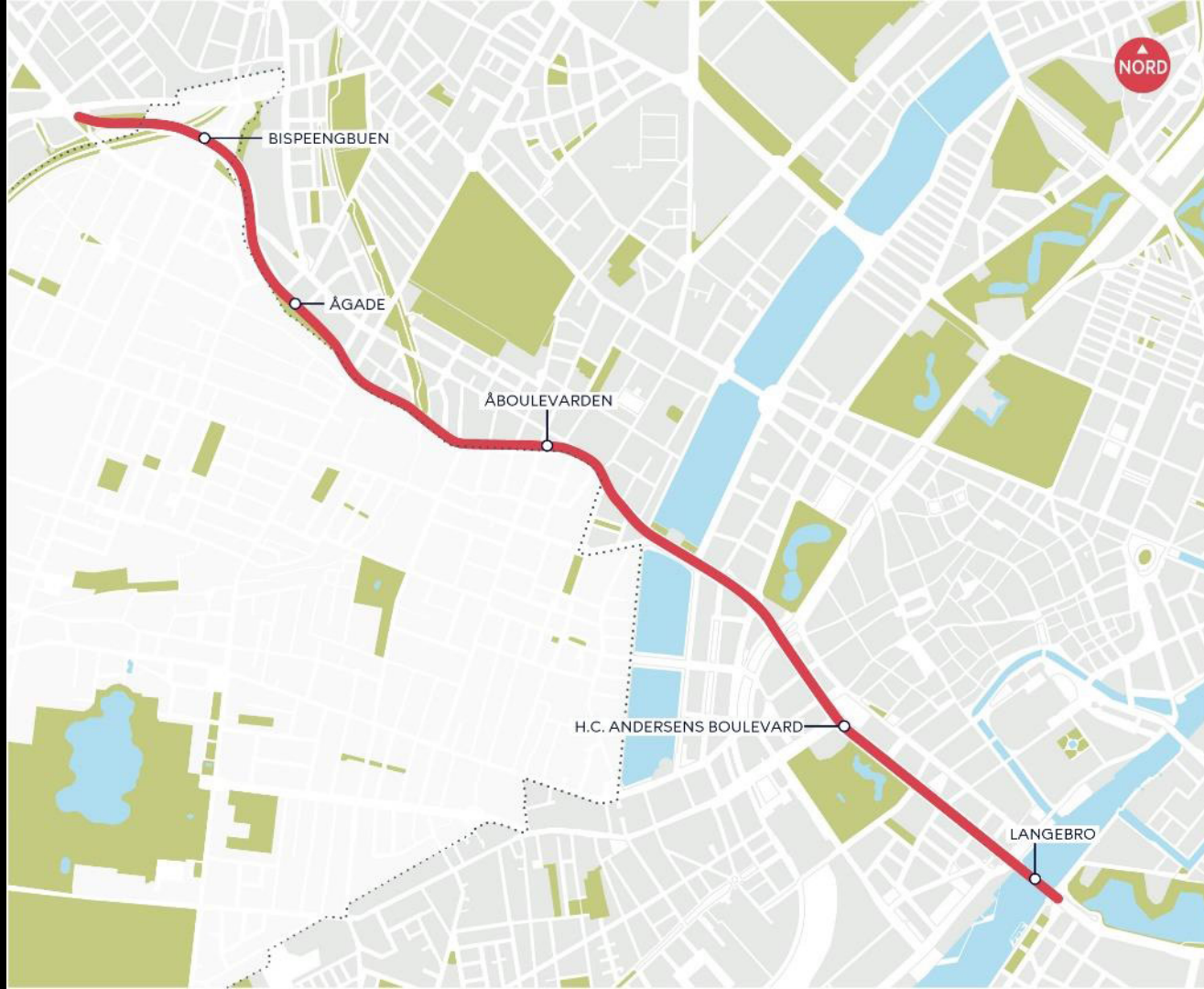
17. august 2021

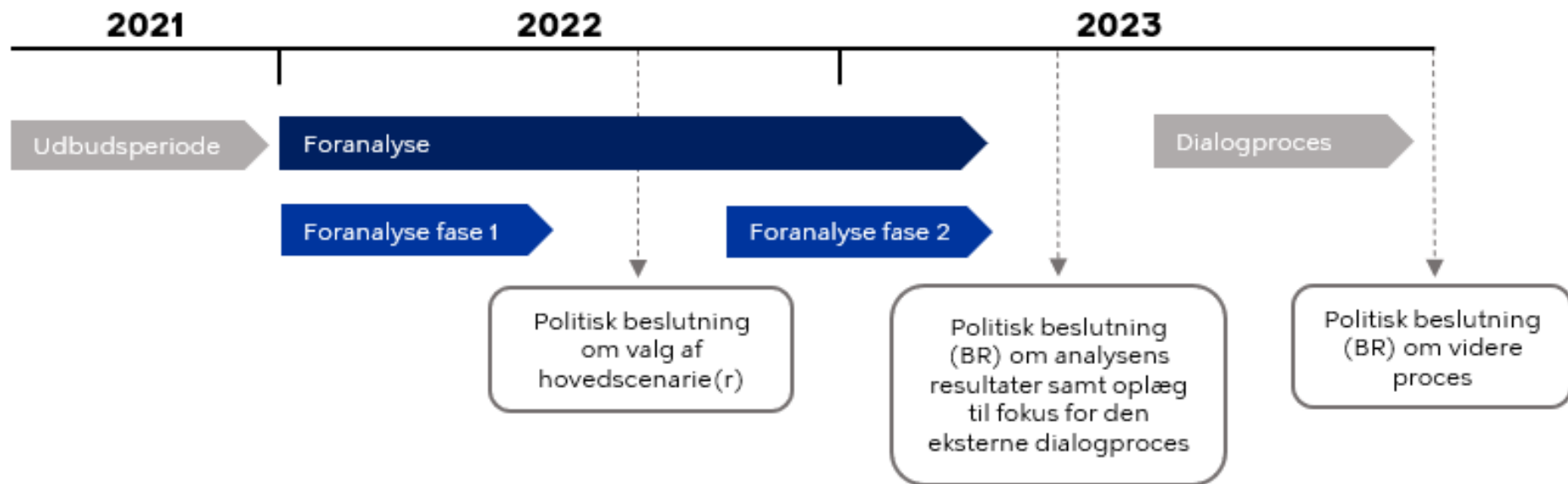
1. Formål

Formålet med foranalysen af Den Grønne Boulevard er at undersøge, hvorvidt der kan gennemføres en nedgravning af trafikken fra Bispeengbuen til og med Langebro, så der skabes en grøn kile på overfladen, og som led i det at kortlægge mulighederne for at reducere biltrafikken og dermed understøtte Københavns målsætninger indenfor klima.

2. Baggrund

Den Grønne Boulevard er et projekt, der indeholder de indledende foranalyser til en grøn boulevard. Projektet løber fra 2021 til 2023 og består af tekniske- og trafikale foranalyser, samt en mindre dialogproces i 2023 (sidstnævnte udbydes som en særskilt opgave senere).





JANUAR 2023
KØBENHAVNS KOMMUNE

FORANALYSE AF DEN GRØNNE BOULEVARD

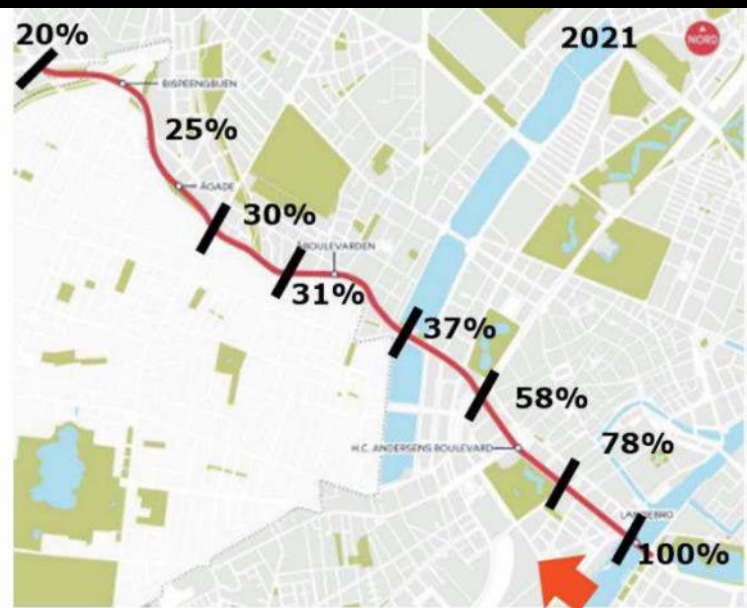
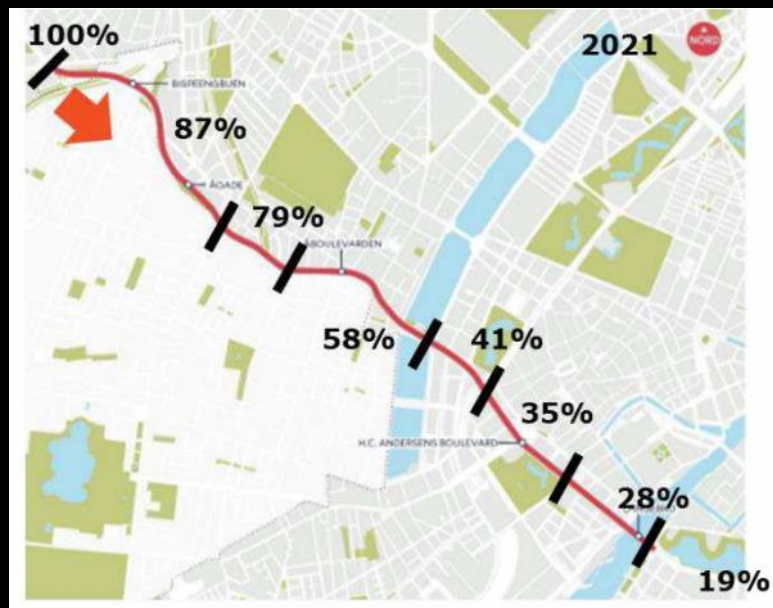
Fase 1.2 – rapport



Indledning:

Korridoren Åboulevard og H. C. Andersens Boulevard er én af Danmarks mest trafikerede urbane vejstrækninger med ca. 70.000 biler i døgnet og formodentlig endnu flere i fremtiden. Korridoren er et markant vej- og trafikrum, og opleves som en barriere, der deler bydelene langs strækningen. Potentialitet for Den Grønne Boulevard ligger i at reducere trafikken på overfladen og udvikle en serie grønne og rekreative byrum i tracéet og herved skabe bedre forbindelser på tværs af den store trafikåre. Den Grønne Boulevard er en mulighed for at gentænke trafikken i Indre By og foretage nye prioriteringer af byrum til at skabe en levende, grønnere by og afhjælpe nogle af de voksende udfordringer, der er med trængsel, støj, sundhed og sikkerhed.





Løsning 2



Borups Plads



Bülowsvej



Sørne



Ørestads Boulevard

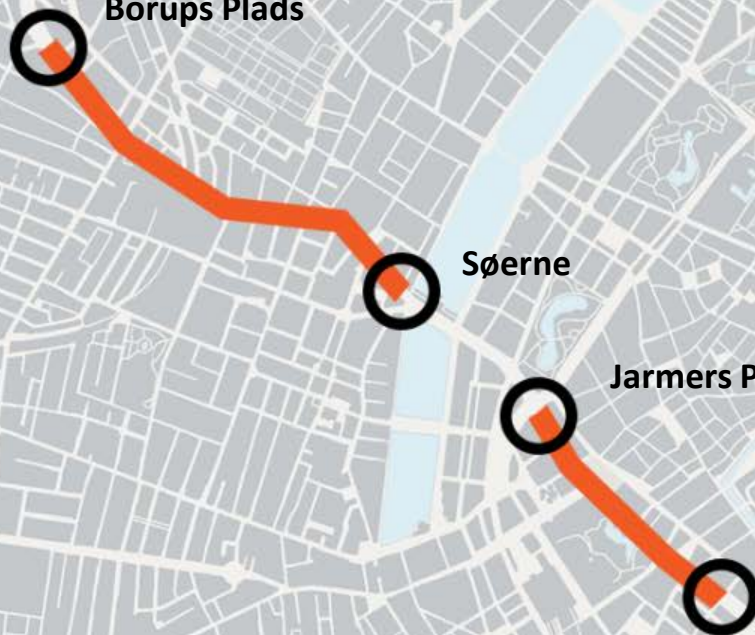
Løsning 1

Borups Plads

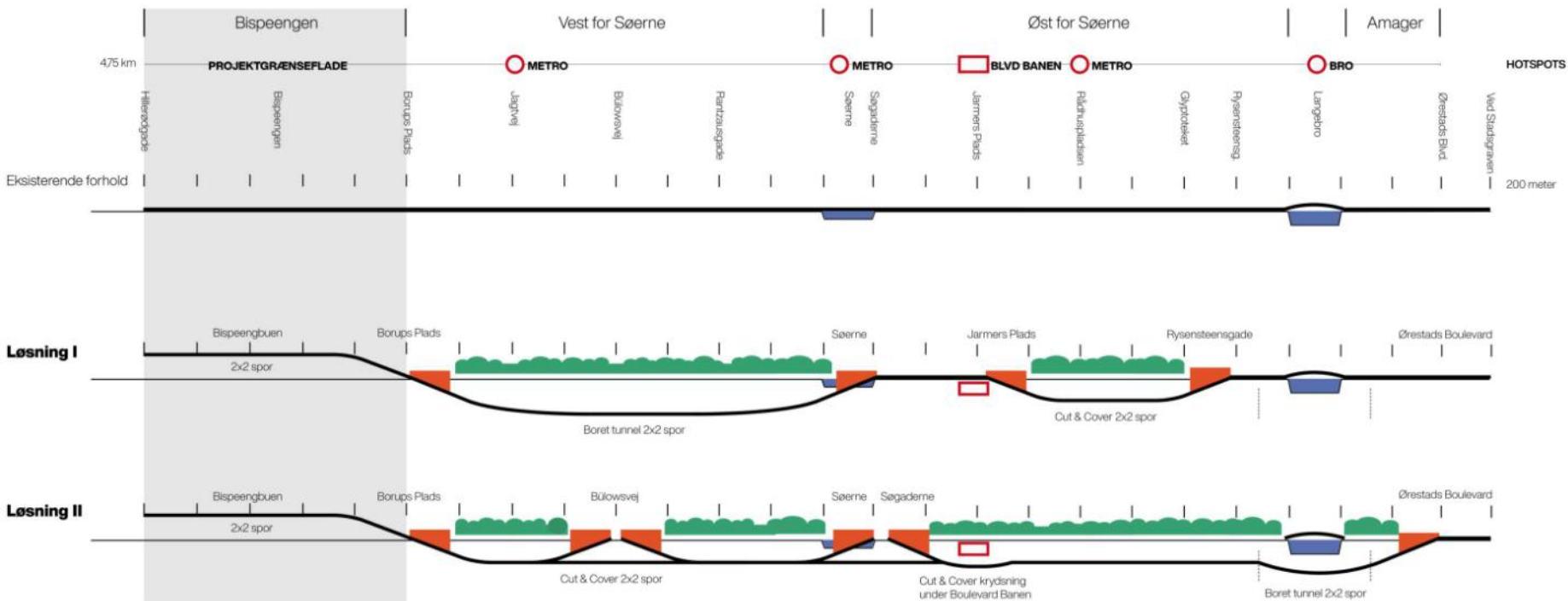
Sørne

Jarmers Plads

Rysensteensgade



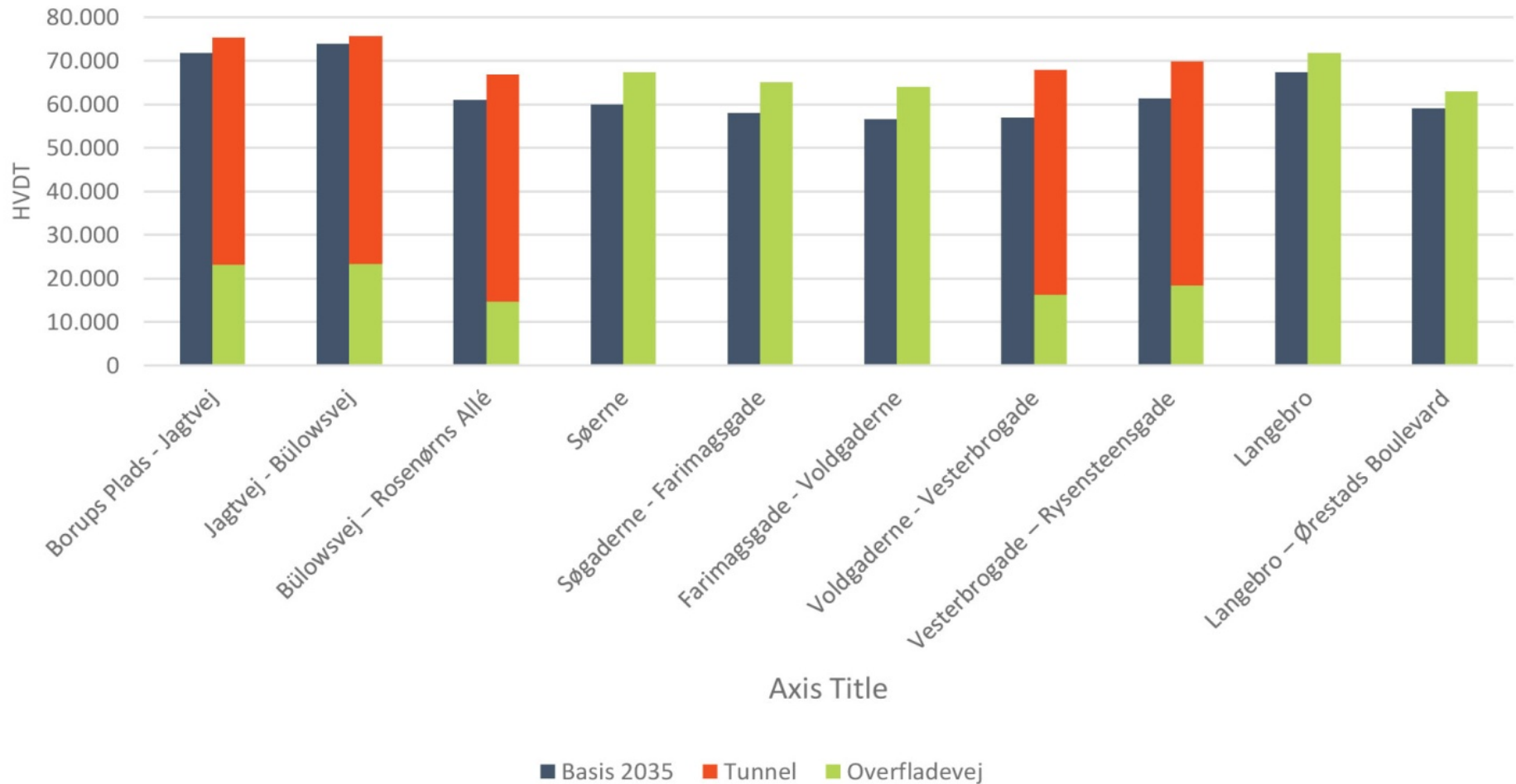
Tunnel sammensætning
Version 2022.06.27



Snit	Basis 2035	Hovedløsning I					
		Tunnel		Overfladevej		Sum	
		HVDT	% af Basis	HVDT	% af Basis	HVDT	% af Basis
Borups Plads - Jagtvej	71.700	52.200	73%	23.100	32%	75.300	105%
Jagtvej - Bülowvej	73.800	52.200	71%	23.400	32%	75.600	102%
Bülowvej – Rosenørns Allé	61.000	52.200	86%	14.600	24%	66.800	110%
Sørne	60.000	-	-	67.300	112%	67.300	112%
Søgaderne - Farimagsgade	58.000	-	-	65.100	112%	65.100	112%
Farimagsgade - Voldgaderne	56.500	-	-	63.900	113%	63.900	113%
Voldgaderne - Vesterbrogade	56.900	51.600	91%	16.200	28%	67.800	119%
Vesterbrogade – Rysensteensgade	61.300	51.600	84%	18.300	30%	69.900	114%
Langebrogade	67.400	-	-	71.800	107%	71.800	107%
Langebrogade – Ørestads Boulevard	59.100	-	-	63.000	107%	63.000	107%

Figur 2-8 Beregnet hverdagsdøgnetrafik (HVDT) i 2035 i et basisscenarie og i hovedløsning I på udvalgte snit på strækningen (afrundende tal).

Hovedløsning I



Konklusioner for Hovedløsning 1:

- De indledende trafikale beregninger viser, at der er ca. 20 % af trafikken, der er gennemkørende på hele strækningen mellem Bispeengbuen og Langebro.
- Biltrafik på overfladen reduceres med ca. 70 % på de strækninger, hvor der er tunnel.
- 0-20 % mere biltrafik på strækningen fra Bispeengbuen til Amager i forhold til et scenarie uden ændringer.
- 0,7 % mere biltrafik samlet for København og Frederiksberg i forhold til et scenarie uden ændringer.
- Marginale ændringer i cykel, gang og kollektiv transport samlet for København og Frederiksberg.



Borger
Erhverv
Brug byen
Politik
Om kommunen
Referat

Dagsordener og ReferaterBorgerrepræsentationenMøde d. 02.03.2023, 17:30

Referat

MØDEDATO: 02.03.2023, KL. 17:30

MØDESTED: BORGERREPRÆSENTATIONENS MØDESAL

Første fase af Den Grønne Boulevard og videre proces, flere bydele

[Se alle bilag](#)

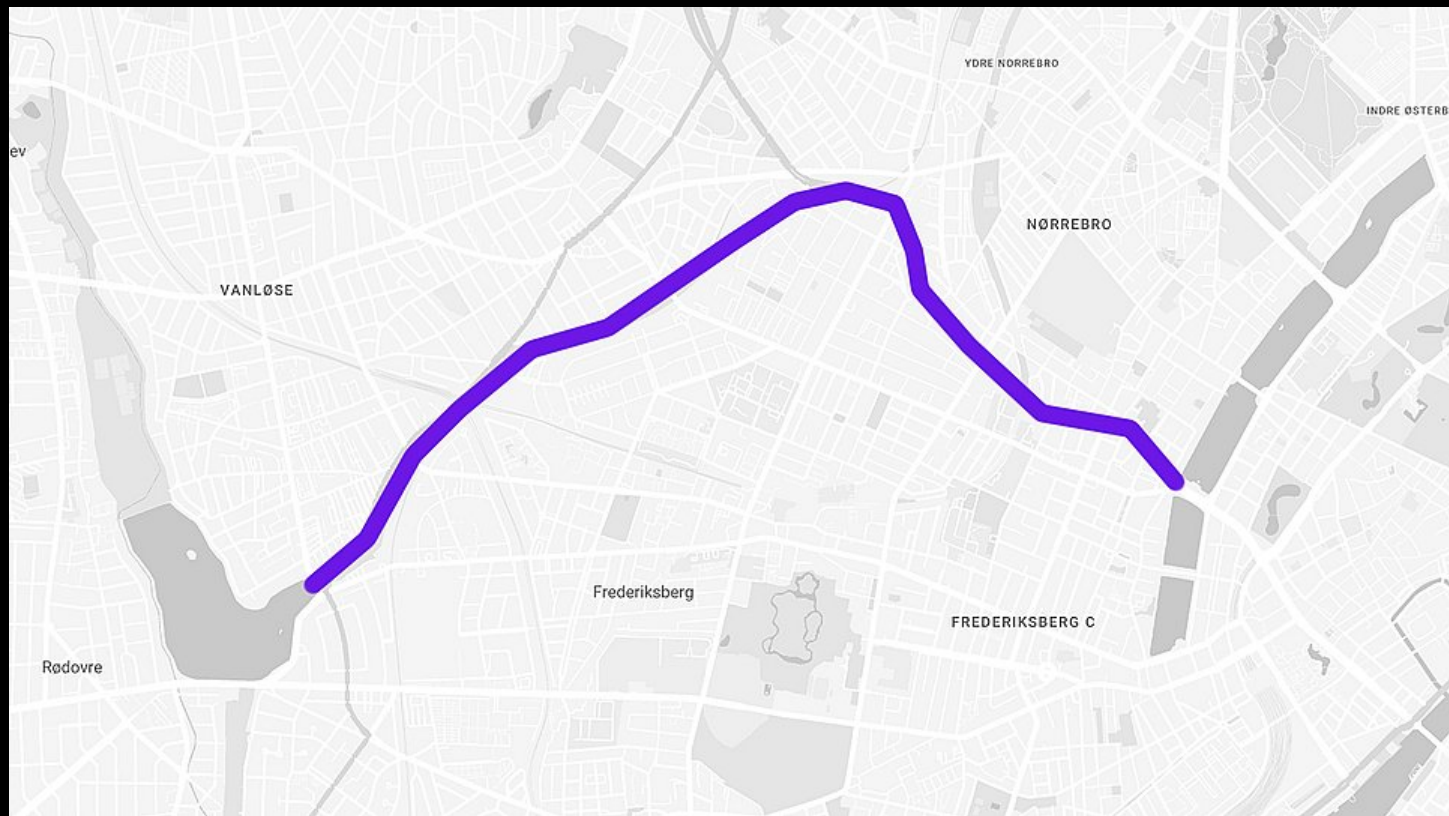
Med Budget 2021 blev det besluttet at undersøge mulighed for at nedgrave strækningen fra Bispeengbuen på Nørrebro til både før og efter Langebro på Amager, kaldet Den Grønne Boulevard. Formålet er, at vejtrafikken så vidt muligt håndteres i en tunnel, og at der skabes en grøn kile på overfladen. Projektet er komplekst med mange løsningsscenarier, hvor der er forskellige potentialer, udfordringer, effekter og økonomi. Projektet er derfor opdelt i to faser. Dette er afrapportering af første fase. Her skal Borgerrepræsentationen på baggrund af tekniske forundersøgelser og beregninger af trafikken tage stilling til, hvilke scenarier der undersøges nærmere i anden fase og indgår i den endelige foranalyse ultimo 2023. Forvaltningen anbefaler, at fokus i de videre undersøgelser bliver på den tunnelløsning, der samlet set vurderes at leve bedst op til forudsætningerne i beslutningen fra Budget 2021.

Uddrag af indstillingen:

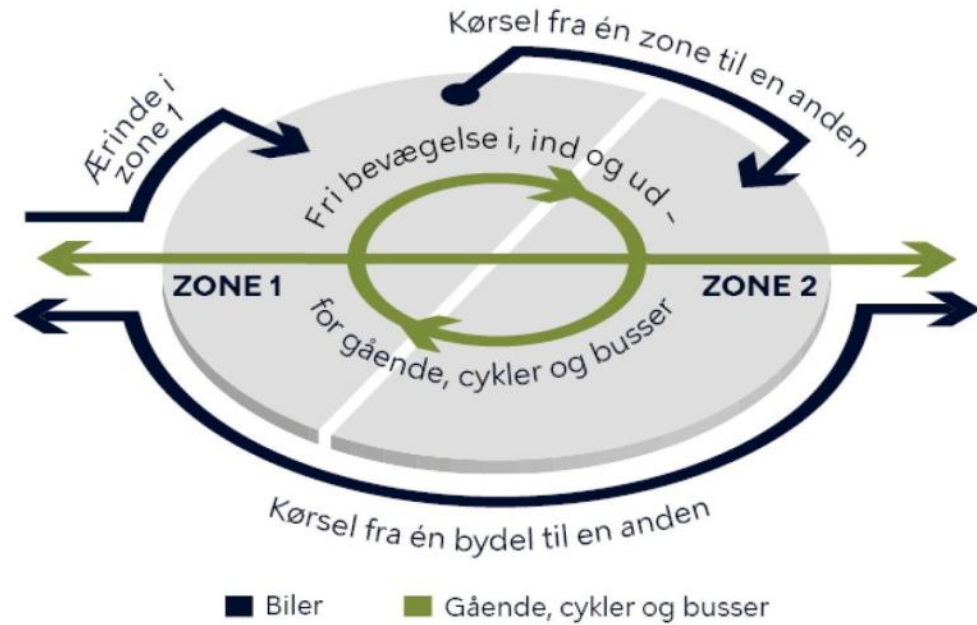
- Teknik- og Miljøforvaltningen arbejder i anden fase af projektet videre med hovedløsning 1, som består af to korte tunneler fra henholdsvis Bispeengbuen til Søerne og fra Jarmers Plads til Rysensteensgade dog således, at forvaltningen arbejder videre med følgende forudsætninger, at
- Ladegårdsåen kan etableres på den fulde strækning for at kunne skabe en gennemgående blå-grøn infrastruktur fra Damhussøen til Søerne jf. Kommuneplanens målsætning om forundersøgelser af en Å-park på Åboulevarden,
- Løsningen for Nørrebro-Frederiksberg arbejdes videre med en boret løsning og det undersøges hvordan den kan fortsættes under Bispeengbuen, der på sigt vil skulle nedrives helt jf. aftalen om det videre arbejde med Bispeengbuen. Undersøgelsen skal inkludere og respektere realiseringen af nedrivningen af den ene af de to broer, der er aftalt mellem staten og de to kommuner, så en eventuel tunnelloøsning først realiseres senere. Undersøgelsen skal genere trafikken på strækningen vest for Søerne mindst muligt under anlæggelsen,

Uddrag af indstillingen:

- Der i finansieringen inkluderes potentielle bidrag fra salg af byggeretter herunder også de allerede belyste bidrag ved en fuld nedrivning af Bispeengbuen, således hele fra strækningen fra Borups Allé til Søerne kan etableres som en boret tunnel.
- Betjening af cykler, busser og gående prioriteres på resten af overfladearealet så en forøgelse af deres trafik prioriteres,
- Der i undersøgelsen belyses potentiale for støjreduktion og luftforbedringer samt tilkørselsanlæg vurderes efter at disse to gener fra eksisterende og potentielle beboelser. Der skal i undersøgelsen tages højde for, hvordan bilparken ved projektets afslutning forventes at se ud,
- Der i undersøgelsen belyses, hvordan trafikken igennem tunnellen kan minimere trafikken i resten af byen og kan supplere fremfor konkurrere med effekterne fra Østlig Ringvej til at mindske trafik i København med en spærring for gennemkørende trafik ved HC Andersens Boulevard ved Søerne, ved Jarmers Plads, ved Åboulevarden eller med andre trafikreducerende tiltag,
- Der i den videre analyse inddrages analysen af lukning af trafik ved Vesterbro passage,



PRINCIP FOR EN TRAFIKØ



5. Første fase af Den Grønne Boulevard og videre proces, flere bydele

Enhedslisten

- Charlotte Lund
- Gorm Anker Gummertsen
- Hassan Nor Wardani
- Karina Vesterhørd Madsen
- Klaus Hult-Nielsen
- Søren Dami
- Sente Møller
- Lise Barlow
- Frederik W. Kronborg
- Mikael Skovgaard
- Mina Faisal Taji
- Katrine Haasekær
- Joan Thierly
- Klaus Guldenschmidt Hansen
- Alisona Elmeh

Det Radikale Venstre

- Andreas Køl
- Jonas Bjørn Jensen
- Lars Weiss
- Lene Rosenkrantz
- Marcus Vesterhørd
- Sofie Sørensen
- Hari Neupane
- Sophie Hestorp Andersen
- Yildiz Aldemir
- Lea Frøberg

Det Konservative Folkeparti

- Helle Esmann
- Jakob Næsser
- Lise Frøberg
- Kersti Bergmann
- Mette Skovgaard
- Peter Skovgaard

Morten Møllehave

- Helle Jørgen
- Niels Peder Ravn

Radikale Venstre

- Christopher Røhl
- Mia Nygaard
- Emil Mønstad
- Katrine Kildgaard
- Emil Smith Andersen
- Kasim Ahmed

Socialistisk Folkeparti

- Anita Smith
- Astrid Alvi
- Kristen Myrnes
- Sine Marie Westing
- Kenneth Stenbørg
- Ylmer Yildiz

Venstre

- Helle Wang
- Louise Thøgersen
- Clara Buch
- Gille Hald Egholm
- Anders Fossberg

Alternativet

- Troels Christian Jakobsen
- Birgitte Kähler Høft

Liberal Alliance

- Ole Birk Olesen

Dansk Folkeparti

- Rim Rudberg

DER KAN IKKE
LÆNGERE STEMME



● For 38
 ● Undlader 0
 ● Imod 17
I ALT 55

Plusser og minusser

Minusser:

- Den større fremkommelighed for bilisterne vil have en tendens til at tiltrække mere trafik til trafikkorridoren. Analysen forudser 0-20% uden forebyggende tiltag.
- Anlægsperiode minimum 7 år med deraf følgende gener for trafikken og miljøet.
- Udførelsen af anlægget udleder 175-290.000 ton CO₂ med den nuværende teknologi.
- Anlægsudgift 5,5 mia. kr.

Plusser:

- Der fjernes ca. 70% af overfladetrafikken over tunnelstrækningerne.
- Der frigives et areal i størrelsesordenen Kongens Have til grønne formål.
- De trafikale barrierevirkninger fjernes i vidt omfang.
- Mulighed for at skabe harmoniske byrum med plads til ophold og socialt samvær.
- Støjforureningen fra bilernes motorer og dæk falder drastisk.
- Partikelforureningen fra bilernes motorer, dæk og bremses falder drastisk.
- Befolkningens fysiske og mentale helbred forbedres.
- Forebyggelse af varmeøeffekten, som kan betyde temperaturstigninger på op til 10°.
- Grønne og blå byrum til opsamling af skybrudsvand.
- Der skabes grobund for en større biodiversitet.
- Byrummene beriges af en mangfoldighed af naturens former, farver, dufte og lyde.
- I modsætning til andre infrastrukturprojekter, der lægger beslag på nye naturområder, leverer Den Grønne Boulevard grønne arealer tilbage til byen.

Links:

Den Grønne Boulevard:

www.facebook.com/DenGronneBoulevard

Åbn Åen:

www.facebook.com/AbnAenAboulevardKbh

www.ladegaardsaaen.dk

Jan Koed:

jk@cadaid.dk

14.03.23