
35. Nedgravning af H.C. Andersens Boulevard (2008-64150)

Teknik- og Miljøudvalget skal drøfte alternative koncepter for fremtidig udformning af H.C. Andersens Boulevard.

INDSTILLING OG Beslutning

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget drøfter

- alternative koncepter for fjernelse af overfladetrafik på H.C. Andersens Boulevard på baggrund af vedlagte notat
- om en forundersøgelse bør begrænses til at omhandle koncepterne C (ombygning af H. C. Andersens Boulevard til færre kørespor) og D (ombygning til en allé med bibeholdelse af det nuværende antal kørespor)

idet det skønnes, at omkostningen for en forundersøgelse angående alle de opstillede koncepter er på omkring 3 mio. kr. Hvis der kun arbejdes videre med koncept C og D vil omkostningen være lavere (ca. 1 mio. kr.). Omkostningen er ikke finansieret.

Problemstilling

På baggrund af et medlemsforslag fra Det Konservative Folkeparti, Venstre og Dansk Folkeparti besluttede Teknik- og Miljøudvalget den 9. april 2008, at forvaltningen skulle beskrive alternative koncepter for fjernelse af overfladetrafik på H.C. Andersens Boulevard og fremlægge disse for udvalget inden sommerferien.

Teknik- og Miljøforvaltningen havde anbefalet, at Teknik- og Miljøudvalget ikke satte yderligere undersøgelser i gang på daværende tidspunkt.

Løsning

Forvaltningen har - i samarbejde med VIA Trafik - gennemført en indledende screening af koncepter for fredeliggørelse af H. C. Andersens Boulevard (se bilag 1). Screenings formål er at klarlægge, hvilke overordnede alternativer og projektmæssige udfordringer, der bør analyseres nærmere, såfremt det besluttes at gennemføre egentlige forundersøgelser af en fredeliggørelse af H.C. Andersens Boulevard.

Analysen redegør for forskellige målsætninger bag en nedgravning, projektmæssige bindinger og forudsætninger samt opstiller forslag til løsningskoncepter. Desuden listes det op, hvad en egentlig forundersøgelse bør dække. En fredeliggørelse kan opnås gennem tre forskellige løsningskoncepter: En boret tunnel, en nedgravet tunnel (cut & cover) eller en fredeliggørelse af vejen på overfladen med eller uden reduktion af biltrafikken:

- A. En lang boret tunnel, for eksempel fra omkring Søsnettet til syd for Langebro, vil have stor indvirkning på den gennemkørende trafiks fremkommelighed. En lang boret tunnel kan derfor medvirke til øget brug af bil. Den lokale trafik inden for Søsnettet vil kun blive påvirket i ringe grad, og en lang tunnel vil i mindre grad fredeliggøre H. C. Andersens Boulevard, da der

stadig må forventes en del ærindetrafik på overfladen. En lang boret tunnel er den dyreste løsning, men også den der vil genere den centrale strækning mindst i anlægsperioden. En boret tunnel skal indpasses i det eksisterende og kommende vejnet i begge ender; herunder skal det vurderes, hvor en tunnel bedst startes - i Ågade, Åboulevarden eller Borup Alle - ligesom en mulig tilslutning til en østlig omfartsvej/havnetunnel bør medtages. Omkring op- og nedkørsler skabes store åbninger og dermed betydelige barrierer i gaderummene.

- B. En kort gravet tunnel (cut & cover) mellem fx Jarmers Plads og Dantes Plads vil give en effektiv fredeliggørelse af arealet foran Rådhuspladsen. Den vil skabe en begrænset fremkommelighedsforbedring i et snævert område. Den vil samtidig skabe nogle store åbninger i Indre Bys byrum med tilhørende barrierer og pladskrav. Omkostninger vil være under halvdelen af udgiften til en lang tunnel, men der vil være store gener i anlægsperioden. En gravet tunnel kan variere mellem en kort, der kun dækker området forbi Rådhuspladsen, og en lang, der dækker hele området mellem banegraven og Langebro.
- C. En løsning, hvor H. C. Andersens Boulevard ombygges til færre kørespor skal ses i sammenhæng med andre mulige trafikale ændringer i stor skala i form af flere metrolinier, en ny ringvej øst om byen/havnetunnel og indførelse af trængselsafgifter. Ombygning af H. C. Andersens Boulevard kombineret med mindre biltrafik i København kan give mulighed for væsentlig fredeliggørelse både ud for Rådhuspladsen og på andre strækninger. Den vil dog samtidig kunne skabe større trafikalt pres på omkringliggende gader. Ombygning er væsentlig billigere end varianter af en nedgravning. Der vil være en række gener i ombygningsperioder, men ikke af samme omfang som ved en nedgravet tunnel.

Udover de tre koncepter - alle med en lang tidshorisont - er der i den indledende screening beskrevet et mere kortsigtet koncept, nemlig

- D. Ombygning til en allé med flere rækker træer langs vejen, bedre forhold for cykler og plads til byrumsforbedringer, men med bibeholdelse af det nuværende antal kørespor til biltrafik. H.C. Andersens Boulevard er et meget bredt gaderum. Tanken med dette koncept er at bibeholde den eksisterende kapacitet, men at opstramme trafikarealerne og frigøre plads til cykler, fodgængere og forskellige aktiviteter.

Koncept	Bilernes fremkommelighed	Lokal trafikaflastning	Byrum	Klimaeffekt (CO ₂)	Pris (mia. kr.)
A	+++	+	+(+)	÷÷	10-20
B	+(+)	+++	++	÷	5-10
C	0	++	++	++	1
D	0	0	+	0	0,1-0,5

Forvaltningen anbefaler, at der arbejdes videre med en forundersøgelse af koncepterne C og D. Koncept A er en meget dyr løsning, som hovedsageligt tilgodeser bilernes fremkommelighed, men som stadig vil give en mærkbar overfladetrafik gennem Metropolzonen. Koncept B er ligeledes en dyr løsning, som vil fredeliggøre centrale pladser, men som også vil skabe store sår i gaderummene langs op- og nedkørsler.

I arbejdet med Metropolzonen tegner der sig et billede af, at et af de næste projekter, der peges på, vil være H.C. Andersens Boulevard. Og her vil koncept D, evt. som forstadium til koncept C, være relevant.

Det skal nævnes, at en tunnel i Vesterbrogade ikke vurderes relevant. En tilslutning til en boret tunnel vil få så lange ramper, at de ikke kan indpasses. En tilslutning til en gravet tunnel vil medføre 150 m lange ramper i Vesterbrogade, der således stort set ikke kan bruges til andet. Vesterbrogade kan fredeliggøres ved anden omlægning af trafikken, hvorfor en nedgravning foreslås udeladt fra eventuelle videre undersøgelser.

Drøftelsen skal munde ud i en tilkendegivelse, om man ønsker en indstilling i august 2008, der lægger op til en beslutning om en forundersøgelse af enten

- et eller to koncepter - fx C og D
- alle fire koncepter

Drøftelsen kan også munde ud en tilkendegivelse om, at der ikke arbejdes videre med H. C. Andersens Boulevard p.t.

Økonomi

Omkostningerne til forundersøgelsen vil afhænge af, hvor mange forskellige koncepter der skal arbejdes videre med. I indstillingen, TMU behandlede den 9.april 2008, er skønnet en omkostning på omkring 3 mio. kr. for alle fire koncepter. Hvis der kun arbejdes videre med koncept C og D, vil omkostningen naturligvis være lavere (ca. 1 mio. kr.). Fastlæggelse af endelig pris kan ske efter udbud og forhandling med valgt rådgiver.

Omkostningen til forundersøgelsen skal afholdes af forvaltningens anlægsbudget. Det vil betyde, at (dele af) et andet anlægsprojekt må udskydes. Konkret finansiering og konsekvensen heraf medtages i en eventuelt kommende indstilling om forundersøgelser på baggrund af udvalgets drøftelse.

Finansieringsmulighederne for at gennemføre et nedgravnings - eller ombygningsprojekt skal afdækkes nærmere i egentlige forundersøgelser. Forvaltningen vurderer dog, at det vil være tvivlsomt, om der kan frigøres plads til egentligt byggeri, der kan medfinansiere en tunnel.

Videre proces

Afhængig af udvalgets drøftelse af denne indstilling vil Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejde en indstilling til beslutning i august 2008 om grundlaget for en forundersøgelse. Afhængig af beslutningen herom vil forvaltningen i oktober 2008 fremlægge en indstilling med program for og finansiering af de forundersøgelser, udvalget måtte ønske. Resultatet af forundersøgelsen forventes at kunne foreligge til politisk drøftelse umiddelbart efter sommerferien 2009.

bilag

[Bilag 1, H C Andersens Boulevard, Indledende analyse](#)

