

6. marts 2023
J.nr. 2023-0046199

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøforvaltningen

Indre By Lokaludvalg har i sit møde den 9. februar 2023 drøftet forslaget om Den Grønne Boulevard.

Lokaludvalget ønsker at blive involveret i den videre proces fx. i en følgegruppe. Lokaludvalget forudsætter, at der udarbejdes en plan for borgerinvolvering, som lokaludvalget inddrages i.

Da lokaludvalget drøftede sagen, blev det bl.a. konstateret,

- at Den Grønne Boulevard vil generere mere trafik
- at anlægget af Den Grønne Boulevard vil være kompliceret og at løsning 2 bl.a. vil betyde, at Boulevardbanen skal nedlukkes i godt fem måneder
- at projektet er CO2-belastende
- at en åbning af Ladegårdsåen ikke indgik i projektet, som Teknik- og Miljøforvaltningen fremlagde for Teknik- og Miljøudvalget
- at Den Grønne Boulevard alt andet lige vil give færre uheld i kryds.

I drøftelsen var der bemærkninger og spørgsmål om forslaget, som Teknik- og Miljøforvaltningen gerne må svare lokaludvalget på:

1. Hvilket problem vil man løse med forslaget om Den Grønne Boulevard?
2. Vil der blive foretaget en analyse af, hvorfra og hvortil den motoriserede trafik på strækningen kører? Hvis analysen findes, beder lokaludvalget om at få den.
3. Vil der blive foretaget en analyse af hvilken type biler, lastbiler mv. der benytter strækningen? Hvis analysen findes, beder lokaludvalget om at få den.

4. Vil der i tilslutning til tunnellagte strækninger i Indre By kunne anlægges underjordiske P-anlæg?
5. Hvilke erfaringer fra byer med tunnellagte strækninger i centrale bydele er inddraget eller vil blive inddraget i det videre forløb? Bruxelles er et eksempel på en sådan by.
6. Vil man kunne udarbejde en businesscase for projektet, der også indeholder en analyse af forholdene for miljøet ved anlægget af projektet, herunder CO2-belastningen?

Desuden drøftede lokaludvalget følgende, som Teknik- og Miljøforvaltningen også gerne må svare lokaludvalget på:

7. Er der vand nok i Ladegårdsåen til, at der kan etableres en gennemgående blå-grøn infrastruktur fra Damhussøen til Søerne?
8. Hvor stor en del af de varer, der transporteres ind til detailhandlen i Indre By, fragtes i bil ud af Indre By af dem, der har købt varerne?
9. Hvor stor en del af dem, der besøger restauranter, cafeer, barer, natklubber osv. i Indre By, kommer i bil til Indre By?

Endelig kom lokaludvalget også ind på følgende alternativer til forslaget om Den Grønne Boulevard, som Teknik- og Miljøforvaltningen ligeledes gerne må svare lokaludvalget på:

10. Kan der på strækningen mellem Bispeengen og Søerne tages en kørebane i hver retning, så Ladegårdsåen kan åbnes? Hvad vil konsekvensen for trafikken være? Hvor vil trafikken søge hen eller kunne tvinges hen?
11. Hvilken betydning fra trafikken i København og i Indre By samt for miljøet i nærområdet vil det have, hvis strækningen Fredens Bro-Nørre Søgade-Gyldenløvesgade-Vester Farimagsgade-Hammerichsgade-Bernstorffsgade-Kalvebod Brygge indrettes til en ringgade, hvor man udnytter det eksisterende vejareal til at få mest mulig trafik igennem?
12. Hvordan vurderer forvaltningen samfunds- og kommuneøkonomien i et forslag om at anlægge underjordiske P-anlæg ved kommunegrænsen og etablere offentlig transport mellem P-anlæggene og Indre By, så pendlere kan parkere deres bil ved kommunegrænsen og tage offentlig

transport resten af vejen? Den offentlige transport kunne være BRT eller en letbane.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,
Indre By Lokaludvalg