

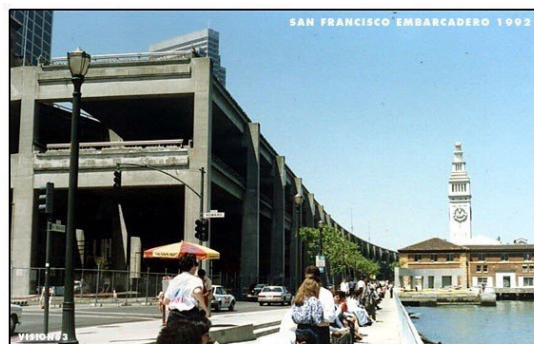
Forslag til beslutning:

- 1) For at få det rette beslutningsgrundlag opdateres analysen 'Analyser af alternativer til Bispeengbuen'¹ med følgende aspekter:
 - Scenarie 3 (2 x 2 spor) uddybes og konkretiseres yderligere, særligt med henblik på at belyse mulighederne og gevinsterne ved frigørelse af arealet fra 2 x 1 vejbane, eksempelvis med henblik på frilæggelse af åen, klimasikring², beplantning, byhaver, etc.
 - CO2-effekten ved anlæg af alle scenarier estimeres
 - Tidsplanerne ved de forskellige scenarier udspecificeres, særligt henset til at anlæg i niveau må forventes at tage noget kortere tid end anlæg af tunnel.
- 2) Dette uddybede scenarie 3 (2 x 2 spor) indgår herefter i det videre arbejde med Bispeengbuen som et ligeværdigt scenarie med tunnellægnings-scenariet.

Motivation:

Alternativet støtter målet om at skabe renere luft, mindre trafikstøj og bedre bymiljø, som er motivationen bag projektet om at nedgrave Bispeengbuen. Vi ønsker det endda for hele byen. Af følgende grunde mener vi derfor, at en 2 x 2 sporet vej i terræn kan være den mest ansvarlige og fremtidssikrede løsning, og derfor bør undersøges nærmere:

- Selvom der etableres en tunnel på noget af stykket, kommer bilerne op igen et sted, hvor andre så stadig generes. Og med en tunnel institutionaliseres bilkulturen: den støbes helt konkret i beton. Hvorfor det vil være svært over tid eventuelt at mindske bilernes aftryk på byen. Her vil det være nemmere evt. at omdanne vejbaner i niveau til fx busbaner. Og det er ikke en utopi: Flere byer rundt om i verden har nedlagt store by-gader i stedet for at grave dem ned³.
- Meget af forureningen og motorstøjen vil uanset forsvinde efterhånden som bilerne udskiftes med elbiler, og kan også håndteres generelt med skærpet miljøzone. Dækstøjen kan sænkes med hastighedsbegrænsning.
- Anlæg af en tunnel vil give en betydelig CO2-udledning, men ingen deciderede reduktioner.
- Anlæg af en tunnel er ekstremt dyrt, og vil skulle finansieres ved salg af omfattende byggeretter, hvilket alligevel ikke vil give den bypark som Ladegårdså-projektet oprindeligt lagde op til.
- Anlæg af en tunnel tager længere tid og er langt mere risikabelt end anlæg i niveau, hvilket både forøger omkostninger og gener for både naboer og trafikanter. Og uanset om man skulle anlægge en 2 eller 3 sporet tunnel, så vil man i byggeperioden konstatere at man kan nøjes med mindre kapacitet (så når tunnelen måtte åbne, er der overflod af kapacitet).



¹ https://www.frederiksberg.dk/sites/default/files/meetings-appendices/1601/Punkt_197_Bilag_2_Bilag_2_Analyse_af_alternativer_til_Bispeengbuen.pdf

² Det forekommer som en umotiveret antagelse, når det i den nuværende rapport hedder, at "en vej i terræn vil ikke muliggøre salg af byggeretter og vil ligeledes ikke muliggøre en klimaløsning."

³ Eksempelvis Embarcadero i San Francisco, Åboulevarden i Aarhus, Thomas B. Thriges Gade i Odense, Syracuse (<https://www.brookings.edu/blog/the-avenue/2019/05/29/removing-a-highway-and-reconnecting-a-community-i-81-and-syracuse-ny/>), Seoul (<https://gizmodo.com/6-freeway-removals-that-changed-their-cities-forever-1548314937>)

- Driften af en tunnel vil belaste de kommunale budgetter hvert eneste år, og dermed lægge beslag på midler som kunne have været anvendt bedre.

Det bedes endelig bemærket, at et tilsvarende forslag vil blive stillet i Københavns Borgerrepræsentation, hvorved samarbejde og -finansiering af undersøgelsen kan blive en mulighed.

Stillet af Mette Bram, Alternativet