

12. Ny Nørreport, etapeplan (2010-149333)

Det skal besluttes, om Ring 2 (Voldgadelinien) skal lukkes for gennemkørende bil - og lastbiltrafik under gennemførelse af ombygningen af Nørreport, således at projektet er afsluttet i 2014, eller om muligheden for gennemkørende bil - og lastbiltrafik skal opretholdes, hvilket vil forlænge anlægsperioden med minimum 18 måneder og fordyre projektet med et tocifret mio. beløb.

INDSTILLING OG Beslutning

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

1. at der lukkes for den gennemkørende bil - og lastbiltrafik på Ring 2 (Voldgadelinien) under gennemførelse af projektet på Nørreport i en periode på maksimalt 3 år.

Problemstilling

Teknik- og Miljøforvaltningen har indgået en bygherreoverenskomst med DSB og Banedanmark om et samlet udbud og gennemførelse af de aktuelle projekter (Udskiftning af fugtmembran over stationskasse, etablering af nyt ventilationssystem til fjerntogspersonen, ny trafikløsning og udformning af byrummet samt nye DSB-bygninger) på Nørreport i perioden 2011-2014 under det fælles projektnavn Ny Nørreport.

Som udgangspunkt for planlægningen af det fælles projekt har forvaltningen ønsket at opretholde mulighed for at afvikle den gennemkørende bil- og lastbiltrafik over Nørreport i anlægsperioden og etaperne er derfor opdelt i en række mindre etaper på langs af Nørreport(bilag 2).

Det har siden vist sig, at denne etapedeling af projektet ikke er hensigtsmæssig i forhold til gennemførelse af byrumsprojektet, idet bygninger og halvtage af konstruktionsmæssige grunde således først kan opføres i en efterfølgende etape. Dette forlænger den samlede byggeperiode med minimum 18 måneder og vil fordyre DSB og Københavns Kommunes del af projekt med et tocifret mio. beløb.

Forvaltningen har derfor i samarbejde med rådgiverne undersøgt en alternativ etapeplan som ikke tager udgangspunkt i at der skal holdes åben for den gennemkørende bil- og lastbiltrafik forbi Nørreport.

Løsning

Forvaltningen anbefaler, at arbejdet på Nørreport organiseres i 3 større og bredere etaper, med en etapeopdeling på tværs af Nørreport (bilag 1).

Ved at gøre etaperne bredere og større, bliver planlægningen af ombygningen af Ny Nørreport mere fleksibel og mere robust over for uforudsete hændelser og arbejdsmiljø for entreprenøren bliver bedre. Samtidig er det muligt at udføre sikre løsninger for trafikken. Der vil i hele byggeperioden være adgang for busser, cyklister og fodgængere, og alle handlende vil kunne få leveret varer

ligesom redningsadgang vil være sikret.

Forudsætningen er at der i en op til 3-årig periode lykkes for gennemkørende bil- og lastbiltrafik forbi Nørreport, hvor der i dag kører i alt ca. 18.000 køretøjer pr. døgn (talt ved på Nørre Voldgade nordøst for Jarmers Plads 30.10.2010). Hovedparten af køretøjerne er gennemkørende, men dette er ikke ensbetydende med at et tilsvarende antal køretøjer vil flytte til Farimagsgaderne og Søgaderne. Vurderinger viser, at bilister vælger forskellige alternative ruter på tværs af byen, samt at en mindre del af biltrafikken vil falde bort eller skifte til andre transportmidler.

Lukningen vil dog medføre udfordringer for trafikafviklingen og der må bl.a. forudses kødannelser i myldretiden. Forvaltningen fremlægger på Teknik- og Miljøudvalgets møde en beskrivelse af de forventede overordnede trafikale konsekvenser og deraf følgende forventede tiltag.

Under hver enkel etape vil det være muligt at optimere på det omkringliggende vejnet, så generne for trafikken bliver mindst mulige og de midlertidige løsninger bliver sikre og overskuelige.

Endvidere vil nedlægningen af parkeringspladser i Nørre Voldgade i forbindelse med etablering af busbanen frem mod Nørreport kunne udskydes til umiddelbart før der genåbnes for den gennemkørende trafik.

Oprindelig etapeplan

Træffes der ikke beslutning om at lukke for den gennemkørende bil- og lastbiltrafik under anlægsarbejderne skal den oprindelige etapeplan forlænges med en ekstra etape på 1½ år. Dette vurderes at ville koste Københavns Kommune et tocifret mio. beløb, skønnet til minimum 15 mio. kr. og overenskomsterne må derfor overveje om grundlaget for at gennemføre projekterne samlet fortsat er tilstede.

Beslattes det at fortsætte samarbejdet med den oprindelige etapeplan vil projektet blive delt op på langs og i 7 mindre etaper. Det vil derfor ikke være muligt at udføre midlertidige trafikløsninger med samme stabilitet og robusthed som i den anbefalede løsning, da forholdene vil ændre sig jævnlige. Hver enkelt etape vil kræve en ny omlægning af trafikken og vil kræve nye midlertidige løsninger, til varelevering til de handlende. Derudover vil specielt fodgængere og cyklister opleve, at forholdene for dem jævnlige ændres.

På baggrund af en samlet vurdering af fordele og ulemper, anbefaler forvaltningen derfor at Teknik- og Miljøudvalget beslutter, at den fortsatte planlægning af projektet tager udgangspunkt i, at Nørre Voldgade lykkes for gennemkørende bil - og lastbiltrafik under bygge- og anlægsarbejderne.

Økonomi

Lukkes Nørre Voldgade i byggeperioden, må der påregnes udgifter til afledte arbejder i forbindelse med trafikomlægninger. Disse forventes at kunne afholdes inden for den afsatte ramme til den kommunale del af projektet.

Videre proces

Såfremt indstillingen godkendes, vil forvaltningen i samarbejde med de øvrige bygherrer færdiggøre detailplanlægningen, af det samlede projekt, således at det som planlagt, kan udbydes til sommer 2011 og gennemføres i perioden fra efteråret 2011 til og med 2014.

I forbindelse med detailplanlægning vil forvaltningen søge at optimere etapeplanerne således, at den periode hvor der skal lukkes for den gennemkørende trafik minimeres, herunder se på mulighederne for at udvide den daglige arbejdstid.

Forvaltningen udarbejder sideløbende med denne proces en handlingsplan for dialog med lokaludvalg og høring af interessenter.

Teknik- og Miljøudvalget vil få byrumsprojektet forelagt til godkendelse i forbindelse med at forvaltningen søger om frigivelse af midler til anlæg i foråret 2011.

Inden juni 2011 vil forvaltningen udarbejde en samlet plan for trafikafvikling i København i perioden 2011 - 2018.

Hjalte Aaberg

/Torben Gleesborg

bilag

[Bilag 1- Anbefalet principiel etapeplan - lukket for gennemkørende bil- og lastbiltrafik](#)

[Bilag 2 - Oprindelig principiel etapeplan - åben for gennemkørende bil- og lastbiltrafik](#)

Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 15.11.2010

Teknik- og Miljøudvalget besluttede på mødet den 15. november 2010 ikke at træffe beslutning i sagen, idet alle udvalgets medlemmer: Bo Asmus Kjeldgaard (F), Signe Goldmann (F), Iben Wiene Rathje (F), Morten Kabell (Ø), Lars Weiss (A), Lise Thorsen (A), Jakob Næsager (C), Lars Berg Dueholm (V) og Karin Storgaard (O) tilkendegav, at de ønskede at bruge deres individuelle initiativret efter styrelseslovens § 11 og indbringe sagen til behandling i BR.

