

10. Overordnede rammer for projektkonkurrence for Nørreport (2008-107641)

Den 21. februar 2008 besluttede Borgerrepræsentationen at gennemføre en række tekniske undersøgelser for at afklare mulighederne for at skabe en helhedsløsning på Nørreport. Med denne indstilling skal Teknik- og Miljøudvalget tage stilling til grundlaget for en helhedsløsning, således at der kan udarbejdes et konkurrenceprogram. Borgerrepræsentationen skal bevillige midler til gennemførelse af en projektkonkurrence.

INDSTILLING OG Beslutning

Teknik- og Miljøforvaltningen (TMF) indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget (TMU) godkender

1. at trafikløsningen som grundlag for konkurrencen ændres ved at reducere biltrafikken forbi Nørreport til to vognbaner, således at der kan skabes et større sammenhængende fodgængerområde landfast med middelalderbyen (bilag 1+2)
2. at der udarbejdes en bygherreoverenskomst med DSB og Banedanmark, som fastlægger de økonomiske og fysiske forhold omkring projekterne (byrum, bygninger, ventilation og membran)

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget over for Økonomiudvalget (ØU) og Borgerrepræsentationen (BR) anbefaler,

3. at Teknik- og Miljøudvalget tildeles en anlægsbevilling på 3,5 mio. kr. til gennemførelse af en projektkonkurrence for terminalområdet. Der anvises dækning på Teknik- og Miljøudvalgets ramme, bevilling Ordinær Anlæg, funktion 2.22.28.3.

Problemstilling

Teknik- og Miljøudvalget drøftede på mødet den 10. december 2008 grundlaget for en konkurrence om Nørreport. På den baggrund forelægges nu en indstilling til beslutning.

Københavns Kommune har som miljømyndighed påbudt en forbedring af luftkvaliteten på regionaltogetsperronen på Nørreport Station. Den løsningsstrategi, staten har valgt, vil imidlertid give en række nye bindinger i forhold til indretningen af byrummet. Forvaltningen vurderer derfor, at der er behov for at udarbejde en helhedsløsning for Nørreport, hvor der ses på den samlede indretning af terminalområdet, herunder løsning af cykelparkeringsforholdene.

Banedanmark har besluttet, at udskifte fugtmembranen over stationskassen i forbindelse med ventilationsprojektet, og skal derfor bryde hele overfladen op. Der er således en økonomisk fordel ved at gennemføre helhedsløsningen på Nørreport samtidig.

Borgerrepræsentationen har derfor besluttet at gennemføre en række tekniske undersøgelser for at afklare mulighederne for at skabe en helhedsløsning på Nørreport.

I den forbindelse er det - for at skabe bedre forhold for busser og fodgængere - vurderet nødvendigt at reducere biltrafikken forbi Nørreport, hvilket vil øge trængslen på såvel Nørre Voldgade som de strækninger der forventes at modtage mere trafik, herunder Jagtvej, Fasanvejslinien, Farigmagsgade

og Ring 2. Løsningen baseres desuden på, at den kommende Nordhavnsvejen afvikler den nuværende havnetrafik på Nørre Voldgade.

Løsning

Den 21. februar 2008 besluttede BR (81/08) at der skulle gennemføres en række tekniske undersøgelser, der skulle afklare mulighederne for at skabe en helhedsløsning, herunder en finansieringsmodel.

Helt specifikt besluttede BR, at mulighederne for at opføre byggeri på enten max 5 etager, max 8-10 etager eller et ubegrænset antal etager på Nørreport skulle undersøges, herunder hvilket provenu, der kunne forventes.

De tekniske og finansielle undersøgelser har imidlertid vist, at det ikke kan anbefales at opføre et større byggeri på Nørreport, da en grov estimering viser, at omkostningerne ved opførelse af et kontorbyggeri i god kvalitet på dette sted vil være 40-65 % højere end normalt.

Forvaltningen har derfor vurderet, at der ikke var grundlag for at gennemføre yderligere undersøgelser af mulighederne for at skaffe finansiering ved at give mulighed for opførelse af byggeri på Nørreport.

Trafikløsning

En vigtig forudsætning for at kunne udvikle en helhedsløsning, der forbedrer funktionaliteten og mobiliteten på Nørreport, er, at der skabes større overskuelighed og bedre skifteforhold mellem bus, metro og tog samt bedre plads til etablering af ordentlige parkeringsforhold for cykler.

Forvaltningen har derfor fået lavet en række trafikale vurderinger af mulighederne for at reducere antallet af vognspor, så der kan skabes et større fodgængerområde - en halvø landfast med middelalderbyen (bilag 1+2).

Ved at reducere antallet af vognspor til et spor i hver retning, vurderes det, at der vil blive flyttet mellem 10 og 35 % af biltrafikken til alternative ruter. Størrelsen af flytningen vil variere i forhold til tidspunkt og retning, men samlet vurderes ca. 4.000 biler at skulle finde andre veje hovedsageligt i dagtimerne. Det forventes, at særligt Jagtvej, Nordre Fasanvej og Ring 2 vil modtage denne trafik, men der må også forventes en mindre stigning på Nørre Farimagsgade.

Den planlagte omlægning af tung trafik fra Nordhavnen samt anlæg af Nordhavnsvej forventes at give en række trafikale gevinster, således at den gennemkørende trafik fra Kalvebod Brygge til Nordhavnen i fremtiden ikke vil belaste Nørre Voldgade.

I løsningen indgår endvidere etablering af et busdepot ud for Zahles Skole. Busdepotet skal anvendes af de linier, der har endestation ved Nørreport, men skal i forhold til de nuværende endestationspladser ud for Tornebuskegade ikke anvendes i forbindelse med af- og pålæsning.

Forvaltningen vurderer, at selvom halvøløsningen vil skabe trængsel på både Nørre Voldgade og på de vejstrækninger, der får mere biltrafik, så vil løsningen kunne skabe store fordele for andre trafikanter og dermed understøtte målene i miljømetropolen om mere cykeltrafik og bedre kollektiv trafik.

I bilag 1 er alle de forventede ulemper ved denne løsning beskrevet, således at beslutningsgrundlaget er så klart som muligt. Forvaltningens anbefaling af på trods af disse konsekvenser at anbefale en

halvløsning sker i lyset af, at dette er muligheden for at omlægge Nørreport, og at det langsigtede trafikperspektiv vil "lette" situationen i de belastede gader, når f.eks. Nordhavnsvej, trængselsafgifter /roadpricing og en østlig omfartsvej mv. gennemføres.

Ventilationsrør

For at forbedre luftkvaliteten på regionaltogsperronen vil staten øge luftudskiftningen, hvilket kan opnås ved at etablere et antal ventilationsrør på overfladen over regionaltogsperronen.

Forvaltningen er blevet forelagt to alternativer - et med 3 rør med en diameter på 5m og et med 10 rør med en diameter på 2,4m. Ved begge alternativer vil rørene have en højde på 8-10m.

DSB har meddelt, at de i forbindelse med helhedsløsningen og konkurrencen gerne vil se på mulighederne for at integrere stationsfaciliteter, cykelparkering og ventilationsrør i en samlet løsning og at de har afsat i alt 25 mio. kr. til projektet.

Da den af staten udstukne tidsmæssige ramme ikke gør det muligt at få belyst kvalitetene ved begge alternativer i den planlagte konkurrence, har forvaltningen på det foreliggende grundlag peget på alternativet med de 10 rør som den foretrukne løsning.

Forvaltningen har endvidere i henhold til den tidligere indstilling (BR 81/08) vurderet mulighederne for at gennemføre en tilfredsstillende miljømæssig løsning, som midlertidig kunne forbedre luftforholdene på regionaltogsperronen. Dette har imidlertid ikke været muligt.

Økonomi

Forvaltningen vurderer, at projektkonkurrencen med 8-10 deltagere kan gennemføres for 3,5 mio. kr. Heraf forventes ca. 300.000 kr. anvendt til intern projektledelse.

Den beløbsmæssige ramme for gennemførelse af helhedsløsningen forventes at være ca. 200 mio. kr. ekskl. udgifter til opførelse af nye stationsbygninger.

Ud over de 101 mio. kr., der er afsat i forbindelse med budget 2009, er der i TMF afsat 20 mio. kr. til Nørreport, hvoraf der er anvendt 2 mio. kr. til forundersøgelser og udarbejdelse af program i 2008. Der er således i alt 119 mio. kr. til rådighed.

Det resterende beløb (ca. 80 mio. kr.) forventes finansieret via en aftale med Banedanmark om koordinering af projekterne (bygherreoverenskomst) og ved bidrag fra forskellige fonde.

Bygherreoverenskomst

Forvaltningen foreslår, at der udarbejdes en bygherreoverenskomst med DSB og Banedanmark, som fastlægger de økonomiske og fysiske forhold omkring projekterne (byrum, bygninger, ventilation og membran).

Bygherreoverenskomsten skal sikre, at den økonomiske besparelse, der er ved at overfladen i forvejen skal brydes op i forbindelse med udskiftningen af membranen, anvendes til forbedring af byrummet.

Bygherreoverenskomsten skal endvidere sikre, at anlægsarbejdet kommer til at foregå mest effektivt, således at generne for brugerne begrænses mest muligt. Forvaltningen overvejer i den forbindelse at lade Banedanmark varetage bygherrerollen for byrumsprojektet under anlægsarbejdet.

Bygherreoverenskomsten planlægges endvidere at skulle beskrive de fremtidige ejer- og driftsforhold

på Nørreport.

Videre proces

Godkendes indstillingen, vil forvaltningen færdiggøre programmet for projektkonkurrencen og gennemføre en prækvalifikation af deltagere. Forvaltningen vurderer, at udvikling af en helhedsløsning på Nørreport er en meget kompleks opgave og planlægger derfor at gennemføre en internationalt indbudt projektkonkurrence, hvor konkurrencedeltagerne også vil blive bedt om at forholde sig til de tilgrænsende områder, herunder udvikling af voldgadeaksen mellem Jarmers Plads og Sølvgade.

Som opfølgning på den gennemførte offentlighedsproces i foråret 2008, planlægger forvaltningen i januar 2009 at afholde et ”åbent hus”-arrangement på Københavns Rådhus, hvor rammerne for projektkonkurrencen vil blive præsenteret for offentligheden. Lokaludvalgets inddragelse i det videre arbejde vil inden ”åbent hus”-arrangementet blive fastlagt sammen med lokaludvalgsformanden.

Konkurrenceprogrammet planlægges forelagt TMU til godkendelse i marts 2009 sammen med et udkast til bygherreoverenskomst med de øvrige parter. Tidsplanen for igangsættelse og færdiggørelse af projektet beskrives i denne sammenhæng.

Hjalte Aaberg

Torben Gleesborg

bilag

[Bilag 1 - Trafikale vurderinger af en halvølsøsning](#)

[Bilag 2 Trafikløsning, halvø](#)

