

12. Genåbning af Ladegårds Å (2008-151287)

Forvaltningen har i 2007 udarbejdet en idéskitse om muligheder for genåbning af Ladegårds Å. Forvaltningen ønsker, at udvalget tager stilling til, om der skal udarbejdes et egentligt skitseprojekt.

INDSTILLING OG Beslutning

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

1. at forvaltningen ikke skal arbejde videre med et egentligt skitseprojekt til åbning af Ladegårds å i Borups Allé / Rantzausgade med eventuel forlængelse til Peblinge Sø

Problemstilling

Teknik og Miljøudvalget bevilligede i 2006 1,5 mio. kr. til forundersøgelse af mulighederne for genåbning af en eller flere rørlagte åer. Der er i 2006-2007 lavet skitseprojekter om åbning af henholdsvis Grøndals Å og Lygte Å. Åbning af en eller flere rørlagte å-strækninger er et mål i Agendaplanen. Da en åbning af Ladegårds Å er ret kompliceret, har forvaltningen haft brug for mere tid til at udarbejde en idéskitse for dette projekt.

Idéskitsen for åbning af Ladegårds Å vurderer to linieføringer, den ene fortløbende i åens nuværende løb, Ågade/ Åboulevarden - den anden forlægger åen til Borups Allé/ Rantzausgade. Efter en vurdering af de trafikale konsekvenser fraråder forvaltningen en åbning i selve Åboulevarden. Derimod vil det være muligt at åbne Ladegårds Å i Borups Allé-Rantzausgade, Denne løsning vil gøre det muligt at få skabt en nyt og meget spændende byrum og forbindelse mellem Nørrebro og Søerne og dermed Indre by.

Forvaltningen har ikke i 2009 midler til at gennemføre skitseprojektet, der vil koste 3 mio. kr. at gennemføre. Omkostningerne ved at realisere selve åbningsprojektet kan ikke vurderes præcist, før et skitseprojekt foreligger, men skønnes i størrelsesordenen 250-500 mio. kr. På den baggrund er det forvaltningens indstilling, at der ikke arbejdes videre med projektet.

Løsning

Ladegårds Å fritlægges gennem Borups Allé og Rantzausgade

Forvaltningens undersøgelser viser, at hvis Ladegårds Å skal fritlægges bør det ske i forløbet Borups Allé Rantzausgade. I givet fald kan vandløbet anlægges som et relativt bredt forløb i den nordlige vejbane med et bredt fortov ind mod huse og butikker. For at skabe plads til caféliv og forretninger kan vandløbet ”bugtes” ved, at dets bredde reduceres på nogle delstrækninger.

Projektet ville give bydelen Nørrebro et stort rekreativt løft, idet især Rantzausgade er en meget central gade i bydelen. Langs åens forløb vil der skabes mulighed for ro og afstresning sideløbende med muligheder for spændende caféliv og forretningsliv i gaderne. Projektet vil ligeledes harmonere fint med den nye cykelbro, der giver flere adgangsveje for bløde trafikanter til området, og strækningens status som vigtig cykelrute til Indre By kan opretholdes.

Genåbning af Ladegårds Å kræver visse vejtekniske tiltag. På Borups Allé er der ikke væsentlige forhindringer, da både fortovene, cykelstierne og selve vejen er meget bred. Rantzausgades profil er mere problematisk, især mellem Griffenfeldsgade og Åboulevarden, hvor gaden er meget smal. Der er derfor udarbejdet to forslag; 1) en ensretning af Rantzausgade fra Åboulevard mod Jagtvej, 2) en omdannelse af strækningen til sivegade, hvor cyklister og biler deler kørebanearealet - "Shared space". Begge løsninger vurderes at kunne gennemføres uden at forringe trafiksikkerheden. For at mindske barriereeffekten anbefales det at åens forløb bliver rørlagt ved sideveje og andre større krydsninger.

Løsningen, hvor Rantzausgade ensrettes, vil skulle suppleres af en modsatrettet ensretning af Struenseegade. En ensretning vil give plads til cykelstier i begge sider af vejen, og både fremkommeligheden og trafiksikkerheden for cyklister vil dermed blive forbedret i forhold til i dag. Løsningen giver dog ikke så meget plads til åen. Ensretningen vil betyde en omdirigering af tre busruter. Dette vil betyde en yderligere gå-afstand for buspassagerer til/ fra Rantzausgade på ca. 130 meter.

Shared space-løsningen giver mere plads til åen og er den bedste byrumsmæssige løsning, men fremkommelighedsmæssigt giver løsningen ikke så meget, som hvis Rantzausgade ensrettes. Begge løsninger vil kræve at der nedlægges ca. 50 parkeringspladser.

Åbning af åen på strækningen fra Rantzausgade til Åboulevarden vil kræve yderligere nedlæggelse af ca. 30 parkeringspladser. Der er dog mulighed for en bibeholdelse af rørlægningen på denne strækning.

Politiet har været forespurgt i forbindelse med vurderingen af de trafikale konsekvenser ved projektets gennemførelse. Politiet kunne ikke umiddelbart på det foreliggende grundlag forholde sig til Shared space-løsningen. Derfor vil det efterfølgende skitseprojekteringsarbejde foregå i samarbejde med politiet, foruden Nørrebro's lokalråd samt Movia, der står for busdriften. Den endelige trafikale løsning vil derfor først kunne afgøres ved skitseprojekteringen.

Projektet er imidlertid både trafikalt og anlægsmæssigt kompliceret og det vil derfor kræve udarbejdelse af et egentligt skitseprojekt, som anslås at ville koste ca. 3 mio. kr. for at få klartlagt alle forhold om projektet. Forvaltningen har anslået, at projektets anlægsudgifter vil beløbe sig til ca. 250-500 mio. kr, hvorfor forvaltningen ikke mener, at det på nuværende tidspunkt er realistisk at gennemføre projektet.

Økonomi

Hvis udvalget skulle tilkendegive, at forvaltningen skal gå videre med projektet, vil forvaltningen udarbejde et budgetønske til budget 2010 på 3 mio. kr.

Det er ikke på nuværende tidspunkt muligt at give et præcist bud på anlægsudgifterne ved projektet, men det skønnes at ville koste et sted mellem 250 mio. og 500 mio. kr.

Videre proces

Hvis udvalget følger indstillingen henlægges projektet indtil videre.

Hvis udvalget vælger at forvaltningen skal gå videre med projektet, og der afsættes midler i 2010-budgettet, vil forvaltningen i løbet af 2010 få udarbejdet skitseprojektet, som vil give et overslag over etableringsomkostninger og nærmere redegørelse for muligheder, begrænsninger og konsekvenser ved en egentlig realisering og således skabe grundlag for den videre beslutningsproces.

Hjalte Aaberg

Jon Pape

bilag

Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 18.02.2009

Der blev stemt om indstillingen:

For stemte 5 udvalgsmedlemmer: Hamid El Mousti (A), Anne Vang (A), Klaus Bondam (B), Lars Dueholm (V) og Karin Storgaard (O)

Imod stemte 2 udvalgsmedlemmer: Morten Kabell (Ø) og Winnie Larsen-Jensen (løsgænger).

Ingen udvalgsmedlemmer undlod at stemme.

Indstillingen blev godkendt.

