

### **23. Drøftelse af overordnede rammer for projektkonkurrence for Nørreport (2008-145126)**

Den 21. februar 2008 besluttede Borgerrepræsentationen at gennemføre en række tekniske undersøgelser for at afklare mulighederne for at skabe en helhedsløsning på Nørreport. Teknik- og Miljøudvalget skal drøfte grundlaget for en helhedsløsning, således at der efterfølgende kan fremlægges en beslutningsindstilling, som kan danne grundlag for udarbejdelse af et konkurrenceprogram.

#### **INDSTILLING OG DRØFTELSE**

Teknik- og Miljøforvaltningen (TMF) indstiller,

1. at Teknik- og Miljøudvalget (TMU) drøfter grundlaget for udarbejdelse af en helhedsløsning for Nørreport.

#### **Problemstilling**

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 og 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 (BR) 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 og Ring 2.

#### **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 finansieringen 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).

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 Nordhavn 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.

Den planlagte 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.

Forvaltningen vurderer, at selvom halvø-løsningen vil skabe trængsel på både Nørre Voldgade og på de vejstrækninger, der får mere biltrafik, vil løsningen kunne skabe store fordele for andre trafikanter. Det forventes at der vil således blive bedre fremkommelighed for busser og fodgængere, bedre omstigningsforhold og bedre cykelparkeringsforhold.

### **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.

Men da det af tidsmæssige grunde ikke er muligt at få belyst kvaliteterne ved begge alternativer i den planlagte konkurrence, har forvaltningen på det foreliggende grundlag peget på alternativet med de 10 rør som den foretrukne løsning.

### **Økonomi**

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

Der er afsat 101 mio. kr. til projektet, i forbindelse med budget 2009, samt 20 mio. kr. på TMF's investeringsplan, 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.

Den resterende finansiering (ca. 80 mio. kr.) forventes tilvejebragt ved en aftale med Banedanmark om anvendelse af den besparelse, der er ved at overfladen i forvejen skal brydes op i forbindelse med udskiftningen af membranen, og ved bidrag fra forskellige fonde.

### **Videre proces**

På baggrund af drøftelsen af denne indstilling vil forvaltningen forelægge udvalget en beslutningsindstilling til behandling i mødet den 17. december 2008, hvori de overordnede rammer for helhedsløsningen fastlægges.

Herefter 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.

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](#)

**Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 10.12.2008**

**Indstillingen blev drøftet.**

