



9. juni 2017

## TM49 Permanent fredeliggørelse af Vester Voldgade



### Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget har bestilt et budgetnotat om permanent fredeliggørelse af Vester Voldgade. Vester Voldgade har siden 2010 været lukket for gennemkørende bil- og bustrafik fra Vestergade til Strøget grundet metrobyggepladsen samme sted og genåbnes ved Cityringens åbning i 2019. Teknik- og Miljøforvaltningen har analyseret de trafikale og byrumsmæssige forhold, og har på den baggrund udarbejdet en række scenarier for, hvordan Rådhuspladsen fremadrettet kan komme til at fremstå som et samlet hele med Middelalderbyen. Teknik- og Miljøudvalget behandlede den 22. maj 2017 forvaltningens analyse af de trafikale og byrumsmæssige konsekvenser ved en lukning af Vester Voldgade for biltrafik.

### Indhold

For at Rådhuspladsen kan fremstå som et samlet hele med Middelalderbyen, anbefaler Teknik- og Miljøforvaltningen på baggrund af analysen, at Vester Voldgade fredeliggøres permanent ved at lukke for gennemkørende bil- og bustrafik fra Vestergade til Lavendelstræde. Dette vil styrke sammenhængen mellem Rådhuspladsen og Middelalderbyen og sikrer via Vester Voldgade fortsat adgang til Middelalderbyen for den nødvendige ærindekørsel. Der ønskes derfor midler til dels en trafik- og byrumsplan, som skal afdække de konkrete løsningsmuligheder, og dels til den konkrete fredeliggørelse af Vester Voldgade.

Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker på baggrund af den tidligere fremlagte analyse om fredeliggørelsens konsekvenser, at udarbejde en trafik- og byrumsplan indeholdende en række scenarier og løsningsmuligheder for, at Rådhuspladsen fremstår som et hele med Middelalderbyen. Trafik- og byrumsplanen skal afklare og konkretisere løsningsforslag i forhold til fredeliggørelse af Vester Voldgade, herunder strækning, udformning og anlægsøkonomi samt løsninger til taxi- og busholdepladser.

Der ønskes også midler til selve fredeliggørelsen af Vester Voldgade, herunder de fysiske anlægsarbejder. Konkret ventes strækningen fra Vestergade til Regnbuepladsen ombygget, så det kun er cyklister, der kan gennemkøre denne strækning. Der skal i projektudviklingen, i forbindelse med udarbejdelse af trafik- og byrumsplanen, findes løsninger på placering af holdepladser til taxi og til turistbusser, fx ved at oprette vendeplads eller kørsel ad andre gader, eller holdepladser på andre lokaliteter i lokalområdet. Ombygningerne vil indbefatte signalombygninger/-nedlæggelser, ændringer

i belægnings-, etablering af cykelsti og nyt byinventar. De konkrete tiltag afklares i trafik- og byrumsplanen og præciseres i projekteringsfasen.

Den trafikale fredelegørelse af Vester Voldgade skal ses i sammenhæng med forslaget om udarbejdelse af en Trafikplan for den sydvestlige del af Indre By (TM11 Trafikplan for den sydvestlige del af Indre by). De to tiltag vil supplere hinanden og vil blive planlagt i sammenhæng.

Den permanente fredelegørelse af Vester Voldgade etableres efter, at Cityringen er åbnet. Det vil sige, at de allerede planlagte anlægsarbejder med at færdiggøre Vester Voldgade gennemføres for ikke at forsinke denne proces. Forvaltningen søger at sammentænke de to projekter. Politet har foreløbigt været forbeholden overfor løsningen, hvorfor der er risiko for, at den endelige løsning vil komme til at adskille sig fra det forventede.

#### Overordnede målsætninger og effekter

Forvaltningen vurderer, at en fredelegørelse af Vester Voldgade vil styrke sammenhængen mellem Rådhuspladsen og Middellalderbyen samt udvikle byliv og byrum ved indgangen til Strøget, Nørre Kvarter og Rådhuspladsen med hensyntagen til, at der fortsat er adgang til boliger og virksomheder i området. Yderligere vil det forbedre tilgængelighed for fodgængere og cyklister mellem Rådhuspladsen og Middellalderbyen samt fremme Vester Voldgade som cykel- og fodgængerprioritet forbindelse – herunder til den nye broforbindelse over havnen. Endeligt vil en fredelegørelse forhindre, at Vester Voldgade bruges som genvej for biltrafikken mellem Stormgade og Nørre Voldgade, som det har været tilfældet tidligere, samt understøtte, at Vester Voldgade i Kommuneplan 2015 er klassificeret som bydelsgade, hvorpå gennemkørende bil- og busstrafik skal søges minimeret.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 15,9 årsværk. (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

#### Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 13,2 mio. kr. i perioden 2017-2019. Projektet medfører afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2020 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i august 2019.

Udover de 12 mio. kr. til en fredelegørelse af Vester Voldgade inkl. projektering og uforudsete udgifter, som blev nævnt i indstillingen til Teknik- og Miljøudvalget den 22. maj 2017, søges der med dette budgetnotat også midler til en trafik- og byrumsplan, som er en forudsætning for at kunne udarbejde de konkrete løsninger til fredelegørelsen.

Tabel 1 – Oversigt over ønsket aktivitet på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2018 pr/1)	Styringsområde	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Trafik og byrumsplan	Anlæg	300	1.200				1.500
Projektering	Anlæg		1.166	1.555			2.721
Udførsel	Anlæg		1.652	7.290			8.942
Afledt drift	Service				100	100	200
Udgifter i alt		300	4.018	8.845	100	100	13.363

Det forventes, at der ved udførelse af nærværende opgave kan stilles krav om, at den private leverandør skal beskæftige praktikanter.

I forbindelse med behandlingen af Anlægsanalyse 2016 besluttede Teknik- og Miljøudvalget den 30. maj 2016, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med syv konkrete tiltag til reduktion af omkostninger på anlægsområdet. Dette anlægsprojekt forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser gennem tiltagene Projektoptimering (1 1%), 'Byggeweb' (1,7 %) og 'Skalering af anlægskrav' (0,1 %). Dermed opnås en samlet effektivisering på 2,8 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er indregnet i økonomitabellerne på det samlede budgetønske.

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, men da Politiet foreløbig har været forbeholden overfor løsningen, er der risiko for, at den endelige løsning vil komme til at adskille sig væsentligt fra det forventede. Der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Området er i forbindelse med Cityringen kortlagt og der er derfor begrænsede risici forbundet med anlægsprojektet.

### Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 13,2 mio. kr. i perioden 2017-2019. Projektet medfører afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2020 og frem. Der forventes en provenuneutral løsning. Projektet forventes ibrugtaget i august 2019.

**Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Trafik og byrumsplan	300	1.200				1.500	1.500*
- Projektering		1.166	1.555			2.721	2.721*
- Udførsel		1.652	7.290			8.942	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>300</b>	<b>4.018</b>	<b>8.845</b>			<b>13.163</b>	<b>4.221*</b>
<i>Serviceudgifter</i>							
Afledt drift				100	100	200	
<b>Serviceudgifter i alt</b>				100	100	200	

**Tabel 3 – Tidsangivelse**

Trafik- og byrumsanalysen forventes igangsat i oktober 2017. Anlægsarbejderne forventes igangsat i august 2018 og ibrugtaget august 2019.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	August 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	August 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Oktober 2019

### Øvrige tekniske oplysninger

Teknik- og Miljøudvalget har den 22. maj 2017 godkendt forvaltningens trafikanalyse af Vester Voldgade. Selve anlægsarbejderne kan ikke igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

### Bydel og adresse

Bydækkende	
------------	--

