



Notat

Til Teknik- og Miljøudvalget

Udmøntning af analyser i Budget 2020

I forbindelse med Teknik- og Miljøudvalgets behandling af 'Udmøntning af Teknik- og Miljøudvalgets Budget for 2020' på mødet den 18. november 2019 blev der bestilt en vurdering af, om analyser, der er besluttet i Budget 2020, kan igangsættes tidligere eller faseopdeles.

Teknik- og Miljøforvaltningen har på baggrund af analyserne, jf. tabel 1, foretaget en vurdering af, 1) hvilke analyser der kan fremrykkes uden problemer eller med mindre risici, 2) hvilke analyser Teknik- og Miljøforvaltningen leverer en delleverance på, 3) hvilke analyser der kan fremrykkes, hvis det politisk besluttes, og 4) hvilke analyser det ikke er muligt at fremrykke.

Ad 1) Forvaltningen fremrykker to analyser:

- 14l Foranalyse om mulighederne for en cykel- og gangbro fra Teglsøholmen til Amager Fælled
- 14n Foranalyse af forbedrede forhold for cyklister på Nygårdsvej (fremrykkes kun under forudsætning af, at der ikke skal eksproprieres)

Ad 2) Forvaltningen leverer en delleverance på fire analyser:

- 14g Sikre Skoleveje og fortsættelse af Sikker Cykel-bykampagnen (initiativ 1)
- 14j Anlæg af cykelparkering ved trafikknudepunkter (initiativ 1)
- 14j Anlæg af cykelparkering ved trafikknudepunkter (initiativ 2)
- 29 Stormflodssikring Syd
- 31e1 Konkretisering af virkemidler til at reducere benzin- og dieseltrafikken uden store anlægsinvesteringer

Ad 3) Forvaltningen vurderer, at tre analyser kan fremrykkes, hvis det besluttes politisk:

- 14k Trafikanalyse af cykelforholdene ved Inderhavnsbroen
- 14m Færdiggørelse af helhedsplan og borgerinddragelsesproces ved Istedgade
- 14o Foranalyse af en mere sikker og tryk skolevej til og fra Ålholm Skole og de omkringliggende fritidsinstitutioner

Konsekvenserne ved en tidligere igangsætning er nærmere beskrevet i bilag 1. Er der politisk ønske om fremrykning af de ovenstående tre analyser, kan dette ske på baggrund af et stillet medlemsforslag.

Ad 4) Forvaltningen vurderer det ikke muligt at fremrykke følgende:

- 14i Dispositionsforslag for øget cykelkapacitet på Torvegade
- 23 Bæredygtighedsværktøj til lokalplaner
- 24 Analyse af biltrafikken i Indre By og brokvartererne inkl. Metro-polzonen

3. februar 2020

Sagsnummer
2019-0274053

Dokumentnummer
2019-0274053-2

Table 1. Oversigt over analyser på Teknik- og Miljøområdet besluttet i Budget 2020

Nr.	Tiltag (mio. kr., 2020 p/l)	Service	Anlæg	*-mrk.	Frigivelse	Analysens forventede afslutning jf. oprindelig plan	Analysens forventede afslutning ved fremrykkelse (*=delleverance)
14g	Sikre Skoleveje og fortsættelse af Sikker Cykel-bykampagnen (initiativ 1)		10		Januar 2020	November 2021	Medio 2020*
14i	Dispositionsforslag for øget cykelkapacitet på Torvegade		1,0	1,0	Oktober 2019	April 2021	April 2021
14j	Anlæg af cykelparkering ved trafikknudepunkter (initiativ 1)		0,3	0,3	Januar 2020	December 2020	Medio 2020*
14j	Anlæg af cykelparkering ved trafikknudepunkter (initiativ 2)		0,5	0,5	Januar 2020	December 2020	Medio 2020*
14k	Trafikanalyse af cykelforholdene ved Inderhavnsbroen	0,6			Januar 2020	December 2020	August 2020
14l	Foranalyse om mulighederne for en cykel- og gangbro fra Teglsøen til Amager Fælled	1,0			Januar 2020	September 2020	August 2020
14m	Færdiggørelse af helhedsplan og borgerinddragelsesproces ved Istedgade	1,0			Januar 2020	December 2020	August 2020
14n	Foranalyse af forbedrede forhold for cyklister på Nygårdsvej	0,6			Januar 2020	December 2020	August 2020
14o	Foranalyse af en mere sikker og tryk skolevej til og fra Ålholm Skole og de omkringliggende fritidsinstitutioner	0,5			Januar 2020	December 2020	August 2020
23	Bæredygtighedsværktøj til lokalplaner	1,8			Januar 2020	August 2020	August 2020
24	Analyse af biltrafikken i Indre By og brokvartererne inkl. metropolzonen	1,6			Januar 2020	Juni 2020	Juni 2020
29	Stormflodssikring Syd	0,9			Januar 2020	December 2020	August 2020*
31e1	Konkretisering af virkemidler til at reducere benzin- og dieseltrafikken uden store anlægsinvesteringer	2,8			Januar 2020	Marts 2021	Juni 2020*

Note: Service omfatter servicebevillingen i overslagsårene 2020-2023. Anlæg omfatter hele anlægsbevillingen. Analyserne er nummereret ud fra de samme numre, som indgår i 'Teknik- og Miljøforvaltningens tiltag og hensigtserklæringer i Budget 2020'.

De enkelte analyser med forvaltningens vurderinger af muligheder og konsekvenser gennemgås enkeltvis i bilag 1 herunder.

Thomas Højlt
Konstitueret vicedirektør

Bilag 1

14g. Sikre Skoleveje og fortsættelse af Sikker Cykel-bykampagnen (initiativ 1, bydækkende tryghedskortlægning)

Bevilling

- Der er afsat 10,0 mio. kr. samlet på anlæg i 2020-2022 til Sikre skoleveje (TM3f), hvoraf der indgår midler til bydækkende tryghedskortlægning).

Oprindelig procesplan

- Teknik- og Miljøforvaltningen har igangsat projektet i januar 2020.
- De første resultater forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget i forbindelse med Cykelredegørelse 2021.
- Den samlede undersøgelse afrapporteres endeligt i november 2021.

Den bydækkende tryghedskortlægning er planlagt at omfatte dels en dataanalyse af eksisterende data om transportvaner, ulykker, eksisterende infrastruktur, sociale forhold, skoledistrikter m.v., dels en borgerinddragende tryghedskortlægning med deltagelse af børn, forældre og øvrige relevante interessenter samt en udpegning af de mest relevante tiltag og principper for den videre indsats med at skabe sikre og trygge cykel- og gangforhold for børn på baggrund af disse analyser.

Forvaltning leverer en delleverance

Forvaltningen har vurderet, at det er muligt at faseinddele analysen således, at der leveres en delleverance til udvalget. Forvaltningen vil derfor faseinddele og fremrykke analysen, så den indledende delanalyse kan fremlægges medio 2020 i forbindelse med Cykelredegørelsen 2020. Disse data bliver sidenhen koblet til den borgerinddragende tryghedskortlægning, som tidligst vil kunne forelægges udvalget ultimo 2020/primo 2021 forud for forhandlingerne om Overførselssagen 2021-2022. Udpegning og kvalificering af relevante tiltag og principper for den videre indsats med at skabe sikre og trygge cykel- og gangforhold for børn sker frem mod Cykelredegørelse 2021 forud for forhandlingerne om Budget 2022.

Konsekvenser ved fremrykning

Forvaltningens fremrykning betyder, at der bliver mindre tid til en tæt dialog med Børne- og Ungdomsforvaltningen og Kultur- og Fritidsforvaltningen. Endvidere betyder den fremrykkede tidsplan, at der bliver mindre tid til den borgerinddragende tryghedskortlægning. Den fremrykkede tidsplan medfører mere begrænsede muligheder for inddragelse af lokaludvalg og øvrige relevante interessenter. Det vil være en risiko for, at de inddragede skoler, børn, forældregrupper mv. vil have høje forventninger til umiddelbar igangsætning af konkrete skolevejstiltag på baggrund af borgerinddragelsen. Den fremrykkede tidsplan begrænser endeligt mulighederne for mere detaljeret og opfølgende dialog om de fremtidige muligheder for prioritering og implementering af tiltag, idet en sådan dialog erfaringsmæssigt er tidskrævende. Dette vil på sigt kunne skabe utilfredshed blandt borgerne, som igen vil kunne medføre flere borgerhenvendelser. Forvaltningen søger på bedste vis

at håndtere disse udfordringer, der opstår på baggrund af forvaltningens fremrykning af delleverancen.

14i. Dispositionsforslag for øget cykelkapacitet på Torvegade

Bevilling

- Der er afsat 1,0 mio. kr. samlet på anlæg i 2020-2021 til dispositionsforslag for øget cykelkapacitet på Torvegade (TM3b).

Oprindelig procesplan

- Teknik- og Miljøforvaltningen har igangsat projektet i januar 2020.
- Projektet forventes afsluttet i juni 2021.

Projektet er en foranalyse om at etablere forbedrede forhold for cyklister på Torvegade, og dermed give cyklisterne øget cykelkapacitet. Foranalysen indeholder en trafikanalyse af forholdene for fodgængere, cyklister og bilister, udarbejdelse af et skitseforslag (dispositionsforslag), et anlægsoverslag og en tidsplan for projektets efterfølgende gennemførelse.

Projektet er kompliceret, og der er derfor afsat 18 måneder til at udarbejde dispositionsforslaget, som omfatter en stor trafikal analyse, opnå samtykke fra Politiet og Movia samt udarbejde den politiske indstilling til Teknik- og Miljøudvalget.

Torvegade er en af Københavns mest komplicerede vejstrækninger. Det skyldes et stort antal cyklister, mange og højfrekvente busser (herunder A-busser) samt et stort antal biler, fordi Torvegade er en hovedtrafikåre mellem Indre By og Amager. Torvegade er derudover udfordret af et smalt gaderum.

For at udarbejde et realistisk projekt er det nødvendigt at få foretaget en grundig analyse af den trafikale situation i dag og af den forventede trafikale situation ved implementering af løsningsforslaget.

På baggrund af analysen udarbejdes selve dispositionsforslaget, som erfaringsmæssigt tager to måneder. Dispositionsforslaget skal forelægges Movia og Politiet, da Politiet ifølge Færdselslovens §92 skal give samtykke til projektet. Politiets forventede sagsbehandlingstid på 4 uger er medtaget i den nuværende tidsplan. Analyse og dispositionsforslag udarbejdes af eksterne rådgivere.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges en indstilling om dispositionsforslag i 2. kvartal 2021 med henblik på, at dispositionsforslaget kan indgå i forhandlingerne om Budget 2022.

Fremrykning ikke muligt

Forvaltningen vurderer ikke, at det er muligt at afkorte projektet eller foranalysen således, at dispositionsforslaget kan forelægges Teknik- og Miljøudvalget i august 2020 med henblik på efterfølgende udarbejdelse af budgetnotat til Budget 2021.

14j. Anlæg af cykelparkering ved trafikknudepunkter (initiativ 1)

Bevilling

- Der er afsat 0,25 mio. kr. til en analyse af cykelparkeringsmuligheder ved Københavns Hovedbanegård (TM3d).

Oprindelig procesplan

- Teknik- og Miljøforvaltningen har igangsat analysen i januar 2020.
- Teknik- og Miljøudvalget forelægges en indstilling om analysens resultater i december 2020.
- Analysen kan indgå i forhandlingerne om Overførelsessagen 2020-2021.

Den tilgængelige cykelparkering ved Københavns Hovedbanegård er stærkt underdimensioneret i forhold til nuværende og fremtidige behov. Ved den seneste tælling i 2017 var der en belægningsprocent på 153 %. Forvaltningen vurderer, at den manglende kapacitet omfatter over 2.000 cykelparkeringspladser, hvilket dog skønnes at kræve ekstern finansiering fra en tredje aktør udover Københavns Kommune og DSB. Initiativet består derfor af en analyse af mulighederne for ekstern finansiering og gennemføres i samarbejde med DSB.

Forvaltning leverer en delleverance

Forvaltningen har vurderet, at det er muligt at udarbejde en midtvejsstatus for analysens fremdrift og resultater. Midtvejsstatussen forelægges Teknik- og Miljøudvalget medio 2020 i forbindelse med Cykelredøgørelsen 2020.

Forvaltningen vurderer ikke, at det er muligt at fremrykke hele analysen, da en central forudsætning for mulighederne for ekstern finansiering er, at dialog med mulige private fonde m.m. sker i tæt dialog med DSB, Banedanmark og Transport/Vejdirektoratet.

Konsekvenser ved fremrykning

Forvaltningen vurderer ikke, at der er konsekvenser ved delleverance i form af midtvejsstatus. Fremrykkes analysen helt, vil det begrænse forvaltningens mulighed for at forankre dialogen med private fonde mv. hos centrale statslige aktører og trafikskaberne, hvilket potentielt vil kunne begrænse mulighederne for kommende ekstern finansiering og potentielt skade forvaltningens troværdighed i forbindelse med fremtidige projekter. Det vurderes ikke realistisk at kunne opnå tilsagn om ekstern finansiering af den nødvendige størrelsesorden på så kort sigt, da dialogen med eksterne aktører erfaringsmæssigt er svær at planlægge og forudsige. Skulle der mod forventning opnås positive tilkendegivelser fra mulige kilder til ekstern finansiering før den oprindelige tidsplan, vil udvalget blive orienteret herom hurtigst muligt.

14j. Anlæg af cykelparkering ved trafikknudepunkter (initiativ 2)

Bevilling

- Der er afsat 0,5 mio. kr. til en analyse af forbedring af cykelparkering på Christianshavns Station (TM3d).

Oprindelig procesplan

- Teknik- og Miljøforvaltningen har igangsat analysen i januar 2020.

- Teknik- og Miljøudvalget forelægges en indstilling om analysens resultater i december 2020.

I samarbejde med Metroselskabet vil Københavns Kommune udarbejde en foranalyse til forbedring af cykelparkeringen på Christianshavn Station over og under jorden. Med initiativet afprøves desuden en fysisk forbedring af trappen til cykelkælderen således, at det bliver nemmere og mere sikkert at tilgå parkeringen under jorden. Initiativet skal koordineres med dispositionsforslaget for øget cykelkapacitet på Torvegade (TM3b).

Forvaltning leverer en delleverance

Forvaltningen har vurderet, at det er muligt at udarbejde en midtvejsstatus for analysens fremdrift og resultater. Midtvejsstatussen forelægges udvalget medio 2020 i forbindelse med Cykelredøgørelsen 2020.

Det vurderes ikke, at hele analysen kan fremrykkes, da det vil tage tid at teste konkrete fysiske elementer. Endvidere er dette aftalt med Metroselskabet. Desuden vurderer forvaltningen, at det ikke meningskabende at lave en selvstændig analyse, som ikke tænkes sammen med dispositionsforslag for Torvegade, der ikke forventes at kunne fremrykkes grundet behov for at tilknytte rådgiver til opgaven.

Konsekvenser ved fremrykning

Fremrykkes analysen helt, vil testen af de konkrete fysiske elementer ikke kunne gennemføres eller kun gennemføres sporadisk, hvilket vil svække analysens anbefalinger.

14k. Trafikanalyse af cykelforholdene ved Inderhavnsbroen

Bevilling

- Der er afsat 0,6 mio. kr. på service i 2020 til en trafikanalyse af cykelforholdene ved Inderhavnsbroen (TM126).

Oprindelig procesplan

- Teknik- og Miljøforvaltningen har igangsat projektet i januar 2020.
- Projektet forventes afsluttet i december 2020.

Projektet er en foranalyse om at etablere forbedrede forhold for cyklister ved Inderhavnsbroen. Foranalysen indeholder en trafikanalyse af forholdene for fodgængere og cyklister, udarbejdelse af et dispositionsforslag, et anlægsoverslag og en tidsplan for projektets efterfølgende gennemførelse.

Københavns Kommune ejer kun en del af arealet, hvor de kommende tiltag skal anlægges. De andre dele ejes af Slots- og Kulturstyrelsen og Ejendomsforeningen Strandgade. Projektets realiserbarhed afhænger derfor af, at Teknik- og Miljøforvaltningen bliver enige om en løsning med de to eksterne grundejere.

Udvalget forelægges en indstilling om dispositionsforslag i 4. kvartal 2020 med henblik på, at dispositionsforslaget kan indgå i forhandlingerne om Overførselssagen 2020-2021.

Mulighed for fremrykning

Projektets tidsplan vil kunne afkortes således, at resultaterne forelægges udvalget i august 2020 med henblik på efterfølgende udarbejdelse af budgetnotat til Budget 2021.

Som det fremgår af nedenstående afsnit, vil en afkortning dog have konsekvenser for kvaliteten og øge projektets risici, hvorfor forvaltningen kun afkorter projektets tidsplan, hvis det besluttet politisk.

Konsekvenser ved fremrykning

Såfremt projektets tidsplan afkortes, vil det medføre en betydelig risiko for, at der ikke kan findes en realiserbar løsning, som forbedrer forholdene for cyklisterne. Dette skyldes, at de eksterne grundejere bl.a. Slots- og Kulturstyrelsen skal godkende løsningen. Erfaringen fra andre lignende projekter er, at styrelsen har en sagsbehandlingstid på op til otte uger, når de har modtaget det færdige materiale, før de kan godkende projektet.

Hvis de private grundejere ikke kan godkende løsningsforslaget, vil forvaltningen i de efterfølgende faser være nødsaget til at fortsætte dialogen med de to eksterne grundejere for at finde en fælles løsning for projektet. Dette kan fordyre og forlænge projektet i de næste faser og kan i sidste ende betyde, at det ikke er muligt at realisere projektet, hvis der ikke kan opnås enighed om en løsning. Alternativt skal der foretages en ekspropriation af området.

Forvaltningen vil med en forkortet tidsplan forud for den politiske behandling af projektet ikke kunne nå at få politiets samtykke til projektet, som er et lovkrav, jf. Færdselslovens §92, hvorfor dette ikke kan anbefales. Politiets forventede sagsbehandlingstid på fire uger er medtaget i den nuværende tidsplan.

Ydermere vil borgergruppen og lokaludvalgets rolle blive reduceret i projektet, så de kun inviteres til et møde, hvor de kan komme med inputs til projektet.

141. Foranalyse om mulighederne for en cykel- og gangbro fra Tegllholmen til Amager Fælled

Bevilling

- Der afsættes 1,0 mio. kr. på service i 2020 til at udarbejde en foranalyse om mulighederne for en cykel- og gangbro fra Tegllholmen til Amager Fælled (TM145).

Oprindelig procesplan

- Teknik- og Miljøforvaltningen har igangsat projektet i januar 2020.
- Projektet forventes afsluttet i september 2020.

Projektet er en foranalyse, der skal afdække alle væsentlige tekniske, komfortmæssige, miljømæssige, økonomiske og tidsmæssige forhold for den fremtidige gang- og cykelbro, hvilket indebærer inddragelse af flere og betydelige interessenter. Som en del af foranalysen skal Økonominforvaltningen finde en afklaring på medfinansiering af stibroen via diverse fonde.

Udvalget forelægges en indstilling om foranalysens resultater i efteråret 2020 med henblik på, at foranalysen kan indgå i forhandlingerne om Overførelsessagen 2020-2021.

Projektet fremrykkes

Forvaltningen har vurderet, at projektets tidsplan kan afkortes. Resultaterne af foranalysen forelægges derfor udvalget i august 2020 parallelt med forelæggelse af budgetnotat til forhandlingerne om Budget 2021.

Konsekvenser ved fremrykning

Foranalysen realiseres under en meget stram og komprimeret tidsplan.

14m. Færdiggørelse af helhedsplan og borgerinddragelsesproces ved Istedgade

Bevilling

- Der afsættes 1,0 mio. kr. på service i 2020 til færdiggørelse af helhedsplan og borgerinddragelsesproces ved Istedgade (TM159).

Oprindelig procesplan

- Teknik- og Miljøudvalget har igangsat projektet i januar 2020.
- Projektet forventes afsluttet i december 2020.

Projektet er en færdiggørelse af helhedsplan og gennemførelse af en borgerinddragelsesproces for 4. etape af Istedgade. Der er afsat i alt 12 måneder til projektet, hvoraf ca. tre måneder er en borgerinddragelsesproces til udvikling af fjerde etape af Istedgade. Der har ved udvikling af helhedsplanen for Istedgade og de tidligere etaper på Istedgade været en stor borgerinddragelse.

Teknik- og Miljøforvaltningen har valgt rådgiver og defineret opgaven med borgerinddragelse og udarbejdelse af et dispositionsforslag for færdiggørelse af fjerde etape af helhedsplanen for Istedgade.

Derefter går forvaltningen i gang med at tilrettelægge og afholde borgerinddragelsen. Denne forventes påbegyndt i maj 2020 og forventes afsluttet i august 2020. Undervejs og efterfølgende udarbejdes et dispositionsforslag på baggrund af en trafik- og byrumsanalyse af området samt borgerinput. Dispositionsforslaget skal tage højde for den trafikale situation, byrum, lokalplaner samt inkludere de forventede mange borgerinput. Dispositionsforslaget tager erfaringsmæssigt to måneder at udarbejde efter, at analyserne og høringerne er foretaget.

Dispositionsforslaget forelægges Teknik- og Miljøudvalget i en indstilling i første kvartal 2021. Der udarbejdes et eventuelt budgetnotat til forhandlingerne om Budget 2022.

Mulighed for fremrykning

Projektets tidsplan vil kunne afkortes således, at resultaterne forelægges udvalget i august 2020 med henblik på efterfølgende udarbejdelse af budgetnotat til forhandlingerne om Budget 2021, alternativt til Overførelsessagen 2020-2021, hvis dette vurderes realistisk/hensigtsmæssigt for denne type projekt.

Som det fremgår af nedenstående afsnit, vil en afkortning dog have konsekvenser for kvaliteten og øge risiko for tid og økonomi, hvorfor forvaltningen kun afkorter projektets tidsplan, hvis det besluttet politisk.

Konsekvenser ved fremrykning

Hvis projektets tidsplan afkortes, vil det medføre, at borgerinddragelsen, som påtænkes udført sammen med lokaludvalget, vil blive komprimeret fra tre måneder til tre uger. Det vil give begrænset tid til at høre en bred gruppe af borgere, interessenter, erhvervsdrivende og skoler i området, herunder få deres bidrag til dispositionsforlaget. Lokaludvalgets og andre interessenters rolle vil i stedet blive reduceret til information om dispositionsforslaget. Erfaringsmæssigt kan det betyde, at der i lokalområdet og i Vesterbro lokaludvalg opstår utilfredshed med involveringsprocessen og dispositionsforslaget.

Der er også en væsentlig risiko for, at det fremtidige projekt, hvis det besluttet i Budget 2021, fordyres på grund af manglende samtykke fra for eksempel Movia eller Politiet, jf. Færdselslovens §92. Poliitiets forventede sagsbehandlingstid på fire uger er medtaget i den nuværende tidsplan. Ovenstående konsekvenser er også gældende for den alternative løsning, hvor forvaltningen udarbejder budgetnotat til forhandlingerne om Overførselssagen 2020-2021.

14n. Foranalyse af forbedrede forhold for cyklister på Nygårdsvej

Bevilling

- Der afsættes 0,7 mio. kr. på service i 2020 til en foranalyse af forbedrede forhold for cyklister på Nygårdsvej (TM77).

Oprindelig procesplan

- Teknik- og Miljøforvaltningen har igangsat projektet i januar 2020.
- Projektet forventes afsluttet i december 2020.

Projektet er en foranalyse om at etablere forbedrede forhold for cyklister på Nygårdsvej på Østerbro. Foranalysen indeholder en trafikanalyse af matrikelforholdene i området, forholdene for fodgængere, cyklister og bilister; udarbejdelse af et dispositionsforslag, et anlægsoverslag og en tidsplan for projektets efterfølgende gennemførelse.

Projektets realiserbarhed afhænger af Poliitiets godkendelse samt af, at Teknik- og Miljøforvaltningen bliver enige om en løsning med de eksterne grundejere, som ejer matriklerne på Nygårdsvej. Alternativt kan forvaltningen efter godkendelse fra Teknik- og Miljøudvalget og Borgerrepræsentationen ekspropriere grundejernes matrikel. Ved en ekspropriation skal grundejerne partshøres. Dette er en tidskrævende proces, der er indlagt i den nuværende tidsplan. Når det er klarlagt, om der skal foretages ekspropriation, skal der udarbejdes en løsning for vejen, som skaber bedre forhold for cyklisterne.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges en indstilling om analysens resultater senest i 4. kvartal 2020 med henblik på, at foranalysen kan indgå i forhandlingerne om Overførselssagen 2020-2021.

Projektet fremrykkes

Forvaltningen har vurderet, at projektet - under forudsætning af, at der ikke skal eksproprieres - kan afkortes. Resultaterne forelægges derfor Teknik- og Miljøudvalget i august 2020 med henblik på efterfølgende udarbejdelse af budgetnotat til Budget 2021.

Konsekvenser ved fremrykning

Der vil være risiko for, at Politiet ikke kan nå at give samtykke til projektet, jf. Færdselslovens §92, hvorfor projektets foreslåede løsninger og effekter kan ændre sig i de senere faser. Politiets forventede sagsbehandlingstid på fire uger er medtaget i den nuværende tidsplan.

Lokaludvalgets rolle i projektet vil blive reduceret til ren orientering.

Selvom ekspropriation ikke bliver aktuelt, skal der fortsat udføres høringer, som administrativt vil kunne gennemføres inden for en måned (inklusive svarfrist på 14 dage). Dette svarer til den fremgangsmetode, der har været anvendt ved de partielle trafikale ændringer, der hidtil har præget vejstrækningen.

14o. Foranalyse af en mere sikker og tryk skolevej til og fra Ålholm Skole og de omkringliggende fritidsinstitutioner

Bevilling

- Der afsættes 0,5 mio. kr. på service i 2020 til en foranalyse af en mere sikker og tryk skolevej til og fra Ålholm Skole og de omkringliggende fritidsinstitutioner (TM87).

Oprindelig procesplan

- Teknik- og Miljøforvaltningen har igangsat projektet i januar 2020.
- Projektet forventes afsluttet i december 2020.

Projektet er en foranalyse om at etablere en sikker skolevej til og fra Ålholm skole. Foranalysen indeholder en trafikanalyse af forholdene for fodgængere, cyklister og bilister; udarbejdelse af et skitseforslag (dispositionsforslag), et anlægsoverslag og en tidsplan for projektets efterfølgende gennemførelse. Udvalget forelægges en indstilling om analysens resultater i 4. kvartal 2020 med henblik på, at foranalysen kan indgå i forhandlingerne om Overførselssagen 2020-2021.

Mulighed for fremrykning

Projektet vil kunne afkortes således, at resultaterne forelægges Teknik- og Miljøudvalget i august 2020 med henblik på efterfølgende udarbejdelse af budgetnotat til Budget 2021.

En afkortning af projektet vil, som det fremgår af nedenstående afsnit, have række konsekvenser, hvorfor forvaltningen kun afkorter projektet, hvis det besluttet politisk.

Konsekvenser ved fremrykning

Såfremt projektet afkortes, vil det betyde, at inddragelsesprocessen reduceres således, at lokaludvalgets og skolens rolle i projektet bliver minimeret til et enkelt møde, hvor de kommer med input til foranalysen.

Endvidere vil der være risiko for, at Politiet ikke kan nå at give samtykke til projektet, jf. Færdselslovens §92, hvorfor projektets foreslåede

løsninger og effekter kan ændre sig i de senere faser. Politiets forventede sagsbehandlingstid på fire uger er medtaget i den nuværende tidsplan.

23. Bæredygtighedsværktøj til lokalplaner

Bevilling

- Der afsættes 0,6 mio. kr. på service i 2020, 0,4 mio. kr. i 2021-2023 til at udvikle et bæredygtighedsværktøj (TM86).

Oprindelig procesplan

- Teknik- og Miljøforvaltningen igangsatte projektet i januar 2020.

Værktøjet udvikles i første halvdel af 2020 i Teknik- og Miljøforvaltningen og vil herefter indgå som en integreret del af processen for udarbejdelse af lokalplaner. I udarbejdelsen af værktøjet inddrages forskellige kompetencer i forvaltningen for at sikre sammenhæng med tidligere og igangværende indsatser og politikker. Herudover påtænkes at inddrage eksterne parter til kommentering, for at sikre værktøjets anvendelighed og nytteværdi.

Værktøjet forelægges Teknik- og Miljøudvalget i en indstilling i august 2020, og implementeres i udarbejdelsen af nye lokalplaner, som Teknik- og Miljøudvalget behandler fra ultimo 2020.

Fremrykning ikke muligt

Forvaltningen vurderer, at det ikke er muligt at afslutte projektet tidligere end stillet i udsigt. Dette skyldes, at den nuværende proces med lokalplansværktøjet i forvejen er komprimeret, og der kan ikke leveres tidligere uden at det vil gå ud over bredden af værktøjet og dermed også nytteværdien. Det bemærkes, at implementeringen forventes igangsat allerede i september, men på grund af lokalplanprocessen, vil de lokalplaner, hvor værktøjet er anvendt, først kunne fremlægges til politisk vedtagelse ultimo 2020.

24. Analyse af biltrafikken i Indre By og brokvartererne

Bevilling

- Der er afsat 0,2 mio. kr. på service i 2019 og 1,5 mio. kr. i 2020 til analyse af biltrafikken.

Oprindelig procesplan

- Bevillingen rummer to adskilte analyser, der derved rummer en faseopdeling:
 1. Analyse af trafikafvikling i metropolzonen.
 2. Analyse af reduktion af biltrafik og tung trafik i Indre By og brokvartererne.

Analyse 1 er igangsat i januar 2020 og forventes afrapporteret medio 2020. Resultaterne vil efterfølgende kunne indgå i analyse 2, såfremt det besluttet politisk.

Fremrykning ikke muligt

Forvaltningen vurderer, at det ikke er muligt at fremrykke analyse 1, da den er af teknisk karakter og gennemføres i en meget komprimeret proces.

Analyse 2 er igangsat i januar 2020, og kobles tæt til initiativet om *31e1 Konkretisering af virkemidler til at reducere benzin- og dieseltrafikken uden store anlægsinvesteringer*. Mulighed for tidligere leverance beskrives derfor under dette punkt.

29. Stormflodssikring af København

Bevilling

- Der afsættes 0,9 mio. kr. på service i 2020 til konkretisering af stormflodstiltag mod syd.

Oprindelig procesplan

- Teknik- og Miljøforvaltningen har igangsat projektet i januar 2020.

I december 2019 blev projektbeskrivelse med videre forelagt for partnerskabet. Herefter har Københavns Kommune og Hvidovre Kommune udarbejdet opgavebeskrivelser til brug for to udbud, der blev igangsat ultimo januar 2020. Valg af vindere inden for hvert udbud forventes at finde sted i marts 2020, hvorefter udførelsen af opgaverne kan gå i gang. Konsulentrapporterne forventes klar i juni-august 2020, og skal herefter gennemgås af forvaltningerne. Forvaltningerne i begge kommuner finder, at det politiske niveau skal modtage en rapportering, før der fremlægges en indstilling med forslag til videre indsatser. Rapporteringen forventes at indeholde en teknisk gennemgang af analyseresultater, herunder forslag til mulige bidragsmodeller for en stormflodssikring. Efter den tekniske gennemgang forventer forvaltningerne at bearbejde resultaterne, så de kan indgå i en indstilling til Teknik- og Miljøudvalget ultimo 2020, om at indlede anden fase, hvor der udarbejdes forslag til fysiske løsninger til sikring mod stormflod. Forvaltningen forventer at udarbejde et budgetnotat herom til Budget 2021.

Forvaltning leverer en delleverance

Forvaltningen har vurderet, at det er muligt at udarbejde et budgetnotat til Budget 2021, for at sikre fremdrift i projektet. Budgetnotatet vil basere sig på en overslagspris på udvikling af konkrete forslag til en fysisk stormflodssikring (omkring 4 mio. kr.), og blot nævne, at der skal arbejdes videre med at aftale samfinansiering med Hvidovre og eventuelt andre aktører, som kan reducere prisen for København.

Forvaltningen vurderer ikke, at der kan leveres hurtigere end det, der er stillet i udsigt, da opgaverne er komplekse, herunder en interessentinddragelse i begge kommuner, og at der samarbejdes med tre eksterne parter (Hvidovre Kommune, et partnerskab med Realdania og Miljø- og Fødevareministeriet). Erfaringen fra en analyse udført i 2019 om stormflodsporste ved Nordhavn / Lynetteholmen viser, at der ikke kan skæres ned i tidsplanen. Denne analyse tog ca. 8 måneder. Konkretisering af stormflodstiltag mod syd kan derfor ikke levere resultater tidligere.

Konsekvenser ved fremrykning

Fremrykning af budgetnotat til Budget 2021 betyder manglende præcision, men sikrer til gengæld fremdrift og er en fordel i forhold til det efterfølgende arbejde. Udvalget forelægges budgetnotat i forbindelse med Budget 2021.

Tidligere aflevering af analysen vil betyde, at de elementer, som politikerne er stillet i udsigt, ikke analyseres. Derudover vil det betyde, at forvaltningen bryder aftalen med Partnerskabet og Hvidovre Kommune.

31e1. Konkretisering af virkemidler til at reducere benzin- og dieseltrafikken uden store anlægsinvesteringer

Bevilling

- Der er afsat 0,1 mio. kr. på service i 2019, 2,7 mio. kr. i 2020 og 0,1 mio. kr. i 2021 til en analyse for grøn omstilling af trafikken (TM137a).

Oprindelig procesplan

Teknik- og Miljøforvaltningen har ultimo 2019 igangsat arbejdet i tæt samarbejde med Økonomiforvaltningen, som bygger videre på de igangværende analyser i forbindelse med blandt andet Lynetteholmen. På baggrund af analysen sammensættes en række initiativpakker med henblik på at opnå en reduktion i CO₂-udledningen fra vejtransport på 50.000, 75.000 og 100.000 ton årligt frem mod 2025.

Målsætningen om en CO₂-reduktion på mellem 50.000-100.000 tons indarbejdes i klimaplanens Roadmap 2021-2025, som forelægges i en indstilling til Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen medio 2020.

Initiativet *Konkretisering af virkemidler til at reducere benzin- og dieseltrafikken uden store anlægsinvesteringer* og *Analyse af biltrafikken i Indre By og brokvartererne* gennemføres i ét samlet spor, hvorfor nedenstående overblik dækker begge analyser. Analyserne benævnes fremadrettet samlet som "Mobilitetsanalyserne".

Nedenfor gennemgås tids- og procesplan samt politiske nedslag for Mobilitetsanalyserne (både *Konkretisering af virkemidler til at reducere benzin- og dieseltrafikken uden store anlægsinvesteringer* og *Analyse af biltrafikken i Indre By og brokvartererne* (analyse 2 jf. 24. *Analyse af biltrafikken i Indre By og brokvartererne*)).

- Marts 2020: Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget orienteres om proces på henholdsvis TMU-portal og Økonomiudvalgets aflæggebord.
- Januar-maj 2020: Opsamling på eksisterende viden, fokus og sammensætning af initiativpakker og detailplanlægning af proces med rådgivere.
- Juni-juli 2020: Forvaltningen og rådgivere forbereder de tekniske analyser.

- Juni 2020: Politisk behandling af Roadmap 2021-2025, herunder besluttet målsætning af ambitionsniveau for vejtrafikkens bidrag til CO2 reduktion.
- Juni 2020: Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget orienteres om status på analysen og videre proces, herunder fokus for initiativpakkerne, første sammensætning af virkemidler mm.
- Juni-August 2020: Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejder i samarbejde med Økonomiforvaltningen et budgetnotat for hurtigt implementerbare initiativer uden store anlægsinvesteringer for Indre By og Brokvartererne – første udrulning.
- August-november 2020: Analyser, herunder OTM-kørsler og skalering, gennemføres i en iterativ proces, hvor initiativpakker og tilhørende vejnetsplaner justeres til det ønskede effektniveau. Resultater vurderes løbende.
- September 2020: Forhandlinger om Budget 2021. Eventuelle midler til realisering af konkrete initiativer for Indre By og brokvartererne.
- December 2020: Analyserne afsluttes og formidles.
- Januar-marts 2021: Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen behandler den fremtidige mobilitetsindsats.
- Marts-juni 2021: Tillæg til Roadmap udarbejdes og vejnetsplan, som tillæg til Kommuneplan udarbejdes. Herefter politisk beslutning om tillæg til Roadmap 2021-2025 og tillæg til Kommuneplan 2019 med revideret vejnetsplan.

Forvaltningen leverer en delleverance

Der er allerede indarbejdet en tidligere leverance, end der var indtænkt i indsatsen *Konkretisering af virkemidler til at reducere benzin- og dieseltrafikken uden store anlægsinvesteringer (TM137a)* og *Reduktion af biltrafikken i Indre By og brokvartererne (TM41)*. Denne tidlige leverance er for at understøtte målsætningen om hurtig igangsætning af tiltag, der kan bidrage til at nå målsætningen om CO2-neutralitet i 2025, idet forvaltningen i samarbejde med Økonomiforvaltningen foreslår en første udrulning af hurtigt implementerbare initiativer med få anlægsomkostninger til Budget 2021 dog uden, at den præcise CO2-reduktions effekt af disse kendes.

Analysen kan ikke afsluttes tidligere, da der skal gennemføres omfattende effektberegninger af tre initiativpakker i tre forskellige skaleringsniveauer i forhold til CO2-effekt. Dette kræver iterative processer med modelkørsler i OTM-modellen. OTM-kørsler alene tager lang tid til at klarlægge, og der skal ske justeringer for hver iteration. Selve modelkørslen tager 1-2 uger.

Konsekvenser ved fremrykning

Første udrulning af initiativer (indspil til Budget 2021) vil blive baseret på eksisterende plangrundlag med udgangspunkt i, hvad forvaltningen

forventer vil have en positiv effekt ift. CO₂-reduktion. Effekten vil blive belyst samlet for hele mobilitetsindsatsen og afrapporteret i forbindelse med den samlede afrapportering af analyserne primo 2021, da effekten af de enkelte mobilitetsinitiativer ikke kan effektvurderes individuelt.

Initiativerne vil til gengæld udføres med et minimum af anlægsudgifter blandt andet ved hjælp af skiltning, afmærkning, midlertidige foranstaltninger og forsøg, der (om nødvendigt) nemt og billigt vil kunne justeres, når den samlede analyse er afsluttet og politisk behandlet primo 2021.

Procesplanen for analysen er stram, og dialog med eksterne interessenter, herunder politi og lokaludvalg, skal tilpasses tidsplanen. Politiet er afgørende for, at initiativerne i sidste ende kan implementeres, hvorfor der tilrettelægges en løbende dialog med Københavns Politi herom. Lokaludvalg forventes derimod primært at blive involveret, når der ligger helt konkrete og stedspecifikke forslag til ændret indretning af vejareal og vejnetsplaner, som fx i forbindelse med budgetindspil til Budget 2021 om en første udrulning af initiativer i Indre By og brokvartererne.