

Oversigt

Tema: Den grønne by	2015			2016			2017			2018		
	Service	Anlæg	Finansposter	Service	Anlæg	Finansposter	Service	Anlæg	Finansposter	Service	Anlæg	Finansposter
G1. CO ₂ -neutralitet i 2025 – Fortsat implementering og de næste skridt	15.250			18.750			14.250			11.250		
G2. Cykelby for alle		20.000		550	60.000		900	68.000		1.550	2.000	
G3. Delebiler	50	1.600		100	3.150		50	1.250				
G6. Grønne fællesskaber	50	12.056		508	12.050		770	10.490		1.022	3.950	
G7. Åbning af Vestre Kirkegård og Bispebjerg Kirkegård		3.700			28.200		2.600	19.900		4.700	7.500	
G8. Kraftværksparken		500			2.000			11.500			24.000	
G9. Færdiggørelse af Husumparken		3.000		40			40			40		
G12. Elmegade – Bedre fremkommelighed og byrum for cykling og gang		1.000		50	9.050		100			100		
G13. Vesterbros Passage – Etape II		2.300			22.050		100	17.840		200		
G17. Arkitektkonkurrence for Nørrebro Stationsområde		1.500			1.000							
G18. Støjparterskaber		20.500			20.000			20.000			20.000	
G20. Døgnbemandet kommunalt miljøtilsyn på Metro Cityringen	5.600			5.600			5.600			5.600		
G21. Opgradering af De Indre Søer		4.000		700	7.000		900	9.000		1.000	10.000	
G22. Tiltag for Grønnegadekvarteret		3.725		100	4.000		100			100		
G23. Projekter i forlængelse af havnevisionen		3.500			15.875		294	31.125		881		
G24. København – En renere by	12.360	3.550		11.660	600		10.610	1.000		10.060	2.800	
G25. Metro Cityringen – Finansiering af færdiggørelse af udskudte anlægsprojekter		4.700										
G26. Løft af byrum ved de nye metroforpladser		21.400			10.000							



GI. CO₂-neutralitet i 2025 – Fortsat implementering og de næste skridt

10. april 2014



Sagsbehandlere
Lone Pedersen
Berit Haahr Hansen
Mariann Anderson
Inge Nilsson
Jørgen Abildgaard

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Baggrund

KBH 2025 Klimaplanen viser, hvordan København kan blive CO₂-neutral i 2025. Implementeringen er i fuld gang med bl.a. opstilling af vindmøller, udskiftning af gadebelysning og investering i cykelstier.

Arbejdet med Klimaplanen er forankret i Klimasekretariatet, som er finansieret af en bevilling, der udløber i 2014. Der er derfor brug for fornyet finansiering, hvis implementeringen af Klimaplanen skal fortsætte på samme niveau.

De næste afgørende skridt er at sikre københavnernes lavere energiforbrug og at få flere biler på nye drivmidler i København.

KBH 2025 har Københavnerfortællingen som omdrejningspunkt, her er samspillet mellem livskvalitet gennem grønne løsninger og bidraget til grøn vækst i fokus.

Indhold

Fortsættelse af Klimasekretariatets arbejde

Klimasekretariatet er drivere for implementeringen af KBH 2025 Klimaplanen. Det hidtidige arbejde med realisering af Klimaplanen er finansieret af en bevilling i budgetaftalen for 2011 på 3 mio. kr. årligt i perioden 2011-2014 – og udløber således i år. Der skal derfor afsættes midler fra 2015 frem for at opretholde klimasekretariatet.

Mindre energiforbrug til københavnernes

Bygningerne i København skal energirenoveres for at nå Klimaplanens energisparemål. Det forventes, at bygherrer investerer ca. 80 mia. kr. i renovering frem mod 2025. Igangsætning af renoveringerne forløber dog forholdsvis langsomt, ligesom der med fordel kunne være mere fokus på energi, klima og miljø i renoveringerne.

En helhedsorienteret renovering, der både har fokus på boligkvalitet, indeklima og energi, vil fremtidssikre boligernes markedsværdi og holde kø-

benhavernes udgifter til opvarmning nede, selv om omlægningen af fjernvarme til biobrændsler kan medføre prisstigninger på grund af forventede højere priser på biobrændsler og omstillingen i perioden frem til 2025 og derefter.

Derfor vil Teknik- og Miljøforvaltningen stille krav til renoveringer og samtidig formidle viden om området. Teknik- og Miljøforvaltningen vil desuden facilitere samarbejde og partnerskaber med erhvervsliv, universiteter og staten om innovation og udvikling af forretningsmodeller for renovering. Det vil bl.a. ske gennem:

- Et 4-årigt udviklingsprogram med 3-4 grupper af forskellige ejendomsstyper med 5-10 ejendomme i hver til anvendelse af nye bæredygtige forretningsmodeller.
- Partnerskaber om specifikke indsatser, f.eks. optimeret byggeproces og energistyring.
- Videreudvikling af Energistyrelsens koncept ”Bedre Bolig” til etageejendomme. Konceptet indebærer opkvalificering og certificering af håndværkere, rådgivere m.fl. med henblik på energirenovering.
- Etablering af samarbejdsforum med de 10+ største bygningsejere til idéudvikling, afprøvning og videndeling samt systematisk dialog med aktører og bygherredialog.

Københavns Kommune kan herved fremme udvikling af teknologier og løsninger, og sætte flere helhedsorienterede renoveringer i gang.

Københavnernes grønne klimahverdag – giver lavere energiforbrug

Københavnernes valg i hverdagen og måder at bruge boligen på har stor betydning for, om effekten af en energirenovering slår tilstrækkeligt igennem.

Københavns Kommunes Borgerpanel viste i 2012, at 80 % af københavnere synes, at det er vigtigt, at Københavns Kommune bidrager til borgernes muligheder for selv at gøre noget for miljøet, særligt i forhold til energibesparelser i hjemmet, der opfattes som værende vanskelige at håndtere.

Der sættes fokus på energibesparelser i driften af de københavnske hjem gennem en opsøgende indsats overfor boligforeningsbestyrelser, administratorer, beboere og driftspersonale i den almene sektor, andelsboligforeninger, ejerforeninger og private udlejere. Indsatsen målrettes særligt store boligforeninger og/eller udvalgte dele af byen, f.eks. et kommende energikvarter i Sydhavnen.

Københavns Kommune skal gennem brugerinvolvering formidle viden og vejledning om energiforbrug, herunder visualisering af forbruget, hvilket kan føre til mindre energiforbrug og bedre indeklima. Den samlede indsats kan f.eks. medvirke til installation af termostater, udskiftning til energi- og støjreducerende vinduer og renovering af ventilation.

Mobilitet på nye drivmidler

Hovedparten af al transport er i dag baseret på fossile drivmidler, som giver anledning til udledning af CO₂, støj og massive problemer med luftforurening i form af NO_x og sundhedsskadelige partikler.

KBH 2025 har fastlagt et mål om, at mindst 20 % af de lette køretøjer og mindst 30 % af de tunge køretøjer skal bruge nye drivmidler i 2025. For at nå dette mål, vil Teknik- og Miljøforvaltningen igangsætte og understøtte udviklingen af et marked for nye drivmidler, herunder biobrændstoffer, el og brint.

Flere virksomheder har allerede tilkendegivet, at de gerne vil deltage i en indsats for at fremme f.eks. naturgas/biogas i den københavnske transport. I lighed med andre europæiske lande foreslås det desuden, at der også for København udarbejdes en samlet strategi for udrulning af infrastrukturen i København for dette, så rammerne for erhvervslivets og københavnernes valg af grønne transportformer altid er til stede. Herudover bør det undersøges, hvilke muligheder Københavns Kommune har for at stille miljøkrav til kørslen i København.

Det foreslås således, at følgende aktiviteter gennemføres:

- Pilotprojekter i samarbejde med 5-10 større virksomhedsejere i Københavnsområdet med større flåder af lette eller tunge køretøjer.
- Strategi for udrulning af infrastruktur for køretøjer drevet af el, gas og brint frem til 2025.
- Krav til og udrulning af nye drivmidler til tunge køretøjer for kørsel i Københavns Kommune.

Københavns Ejendomme (Budgetnotat via Økonomiudvalget)

Københavns Ejendomme er byens største ejendomsselskab. Der er udarbejdet en samlet investeringsplan frem til 2025 for genopretning af bygningsmassen. På energiområdet er en systematisk energistyring af hele bygningsmassen et meget effektivt virkemiddel. Det er vigtigt, at dette er iværksat før andre indsatser i forbindelse med energirenovering vurderes.

Det foreslås, at der gennem et 3-4 årigt program etableres systematisk energistyring af hele Københavns Ejendomes bygningsmasse. Det skal ske gennem forbedring af IT-systemer på området, etablering af fjernaf-læsning af hovedmålere for el, varme og vand i samarbejde med forsynings-selskaberne samt etablering af en teknisk supportenhed i Københavns Ejendomme, som skal stå for en professionel support af energistyring og energirigtig drift i forvaltningerne.

Den samlede anlægsinvestering over de fire år er ca. 15 mio. kr. Det vurderes at besparelsen på energi- og vandforbrugsudgifterne ved indsatsen vil være ca. 3 %

Derudover ønskes afsat 165 mio. kr. til genopretning og modernisering af reguleringsanlæg for de energiforbrugende anlæg i de kommunale bygninger.

Evaluering af klimaindsatsen

KBH 2025 Klimaplanen skal evalueres i 2015-16 med henblik på tilrettelæggelse af næste fase 2017-20. Dette omfatter bl.a. nye fremskrivninger på energiforbrug, energiproduktion og mobilitet samt teknologivurderinger.

Overordnede målsætninger og effekter

De foreslåede indsatser vil alle kunne skaleres til at omfatte flere ejendomme, bygningsejere, flådeejere og flere københavnere.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Energirenovering	- Mindre energi- og ressourceforbrug - Færre energiudgifter - Bedre indeklima
Grønne transportvalg	- Mindre CO ₂ -udledning - Mindre luftforurening - Mindre trafikstøj - Mindre tung transport

Bydele

Projektet vedrører alle bydele i København. Indsatsen for københavnernes grønne klimavalg forventes at blive målrettet en udvalgt del af byen – f.eks. Sydhavnen.

Økonomi

Projektet har samlede estimerede serviceudgifter på 59,5 mio. kr.

Tabel 2. Serviceudgifter: Mindre energiforbrug til københavnernes og grønne klimavalg

<i>(1.000 kr. – 2015 p/1)</i>	2014	2015	2016	2017	2018	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
- Fase 1		4.000	2.000			6.000
- Fase 2		2.000	4.000	2.000		8.000
- Fase 3			2.000	4.000	2.000	8.000
- Fase 4			1.000	1.000	2.000	4.000
- Netværk		1.000	1.000	1.000	1.000	4.000
<i>Nye forretningsmodeller</i>		7.000	10.000	8.000	5.000	30.000
- Kortlægning		1.000	500			1.500
- Brugeradfærd		1.000	2.000	1.000	1.000	5.000
- Samarbejdsforum		250	250	250	250	1.000
- Innovationsplatform		1.000	1.000	1.000	1.000	4.000
<i>Andre aktiviteter på området</i>		3.250	3.750	2.250	2.250	11.500
Udgifter til service i alt		10.250	13.750	10.250	7.250	41.500

Tabel 3. Serviceudgifter: Mobilitet på nye drivmidler

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
- Mobilitet på nye drivmidler		1.000	1.000	1.000	1.000	4.000
Udgifter til service i alt		1.000	1.000	1.000	1.000	4.000

Tabel 4. Serviceudgifter: Bemanding af gennemførelse

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
- Bemanding til gennemførelse af Klimaplanens indsatser, implementering og udvikling		2.400	2.400	2.400	2.400	9.600
- Evaluering af KBH 2025 Klimaplanen		1.000	1.000			2.000
- Årsrapport, årskonference, partnerskaber + drift		600	600	600	600	2.400
Udgifter til service i alt		4.000	4.000	3.000	3.000	14.000

Tabel 5. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2015

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Energiforbrugsområdet er et område, som skal udvikles step by step, da der er behov for udvikling af nye koncepter gennem udviklingsprojekter. Det giver risici, hvor der må implementeres trinvis med stor læring undervejs.

Da Teknik- og Miljøforvaltningen ikke kan give støtte til køretøjer, kan der først og fremmest faciliteres en proces samt sikres en understøttelse af aktørernes vej mod beslutning om at indkøbe køretøjer, der anvender nye drivmidler. Der er behov for at få accelereret udvikling på drivmiddelområdet hen imod en reel omstilling.

Det er også en reel risiko, at Københavns Kommune ikke har mulighed for at nå målet på disse områder, hvis der ikke i 2015 kommer gang i initiativerne, som er indeholdt i dette budgetforslag.

Tidligere afsatte midler

I budgetaftalen for 2011 er der som nævnt bevilliget midler til at etablere et Klimasekretariat, som kan understøtte Københavns Kommunes mål om at blive CO₂-neutral i 2025.

Der er i budgetaftalerne for 2013 og 2014 endvidere givet midler til implementering af andre indsatser i KBH 2025 Klimaplanen. Det omfatter blandt andet udskiftning af gadebelysning, demonstrationsprojekter, intelligent trafikstyring, solceller m.v.

Det er anslået, at implementering KBH 2025 vil betyde kommunaløkonomiske udgifter på i alt 2,7 mia. kr. i perioden frem til 2025, hvoraf ca. 0,6 mia. kr. på nuværende tidspunkt er finansieret via budgetaftalerne.

Tabel 6. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr. – løbende p/l)</i>	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Budgetaftale 2011	3.000	3.000	3.000	3.000			
Afsatte midler i alt	3.000	3.000	3.000	3.000			
<i>Heraf forbrugt</i>	<i>3.000</i>	<i>3.000</i>	<i>3.000</i>	<i>3.000*</i>			

Note: * Midlerne er disponeret.

Henvisninger

Der udarbejdes pt. en samlet handlingsplan for energirenovering i Københavns Kommune. Der vil på baggrund af dette blive udarbejdet supplerende materiale og analyser i sommeren 2014.



G2 – Cykelby for alle – Covernotat



22.5.2014

Sagsbehandler

Marie Kåstrup

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (angiv udvalg)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

Baggrund

Cykeltrafikken i København, målt i km cyklet pr. dag, er på det højeste niveau i ca. 50 år og spiller en central rolle for mobiliteten i København. For at få endnu flere til at vælge cyklen, skal fremkommelighed, tryghed og sikkerhed styrkes de steder, hvor der er meget cykeltrafik. Både i form af sammenhængende ruter, bedre fremkommelighed og kapacitet, samt tryggere cykelforhold, der gør det attraktivt at cykle for børn og andre mindre rutinerede cykelbrugere. Indsatserne bygger på en grundig inddragelse af borgere og relevante virksomheder og organisationer, således at de, der færdes på cykel i byen, har indflydelse på hvordan forholdene optimeres.

Indhold

For at opnå den ønskede effekt er der fokus på fem tiltag, som beskrives i det følgende. Den samlede pris er 150 mio. kr., og hovedparten af indsatserne forventes gennemført medio 2017. De fem tiltag er samlet i følgende tre budgetnotater:

A. Cykelby for alle – Bedre fysiske rammer

Tiltag 1. Fire forbindelser i verdensklasse

Tiltag 2. PLUSkapacitet – Bedre fremkommelighed

Tiltag 3 Tryggere københavnere på cykel

B. Cykelby for alle – Inddragelse af borgere og virksomheder

Tiltag 4. Inddragelse af borgere og virksomheder

C. Cykelby for alle - Cykelparkering

Tiltag 5: Tietgensbro – cykelparkering

1. Fire forbindelser i verdensklasse (80 mio. kr.)

Forslaget indeholder anlæg af 13 km grønne cykelruter og lokale ruter som skaber sammenhæng mellem nye og gamle byområder, udsatte byområder og ikke-udsatte byområder, samt nye rekreative og grønne byrum. De konkrete forbindelser er:

- Amagerruten
- Carlsbergkorridoren, inkl. Gåsebæksvejforbindelsen
- Husumforbindelsen til Vestvoldruten og Tingbjerg
- Hareskovruten

2. PLUSkapacitet - Bedre fremkommelighed (40 mio. kr.)

Forslaget indeholder initiativer til forbedret kapacitet, inklusiv nye og bredere cykelstier på steder med trængsel, for cykeltrafikken. Initiativerne vil medføre reduceret rejsetid, forbedret sikkerhed, tryghed og komfort for cyklisterne, samt eliminere kapacitetsproblemer på cykelnettet. Indsatsen forventes at give en kapacitetsudvidelse af centrale strækninger på i alt fire km, med i alt 65.000 daglige cykelture.

3. Tryggere københavnere på cykel (25 mio. kr.)

Mange steder i København er kryds og strækninger udformet på en måde, der opleves som utrygt for cyklister. Dette forhold afholder mindre rutinerede cykelbrugere fra at cykle. Samtidigt er forældede trafikløsninger med til at skabe unødigt uklarhed om, hvor cyklister bør placere sig optimalt, også i forhold til biler og busser. Forslaget lægger op til en indsats som baseres på en grundig borgerinddragelsesproces, hvor københavnere udpeger de 10-20 mest utrygge steder i byen, som efterfølgende optimeres med henblik på at styrke trygheden. De optimerede krydsforhold vil sikre attraktive cykelforhold. Indsatsen suppleres med en adfærdskampagne, der opfordrer til mere hensyn i trafikken på tværs af trafikarter.

4. Inddragelse af borgere og virksomheder (3 mio. kr.)

Der er stor interesse blandt borgere og virksomheder, for at bidrage til, at flere cykler i København. For at understøtte det frivillige og erhvervmæssige engagement vil Teknik – og Miljøforvaltningen etablere samarbejde med virksomheder, lokale organisationer og frivillige med henblik på at knytte cykelfremmende initiativer tættere til målgruppen. Som eksempler kan nævnes:

- Stor efterspørgsel efter cykelkurser for indvandrerkvinder i samarbejde med lokaludvalg og helhedsplaner.
- Bred interesse blandt københavnere om at deltage som frivillige i projekt om cykling for ældre i samarbejde med plejehjem.
- Succes med virksomhedsnetværk hvor arbejdspladser inspirerer hinanden til at optimere forholdene for medarbejdere, der cykler
- Samarbejde med lokale iværksættere og producenter om udvikling og eksport af cykelrelaterede produkter og services.

5. Tietgensbro - cykelparkering (2 mio. kr.)

Inden 2020 skal BaneDanmark udskifte Tietgensbroen ved Hovedbanegården. I den forbindelse ønsker Københavns Kommune og DSB, at undersøge muligheden for at redesigne broen med henblik på at skabe markant bedre forhold for cykelparkering, samt for gående og ventende ved Hovedbanegården, som i dag oplever utilstrækkelige forhold. Projek-

tet består i udarbejdelse af et grundigt gennemarbejdet forslag til hhv. en "basis-plus"-løsning med ca. 250 ekstra cykelparkeringspladser og en "hollandsk løsning" med 2.000-3.000 ekstra cykelparkeringspladser. Derudover vil projektet indeholde forslag til bedre byrum, inklusiv bredere fortove og cykelstier, samt forbedrede venteforhold på Tietgensbro.

Økonomi

Ved anlæg af nye forbindelser vil der blive etableret nye arealer, som skal vedligeholdes i forhold til stand og fremkommelighed. Som en konsekvens af dette skal der tilføres yderligere servicemidler fra 2016 og frem. Provenu tab skal dække indtægtstab, der er ved nedlæggelse af parkeringspladser i rød og grøn zone.

Tabel 1. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter.

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
Anlæg		4.000	55.000	66.000	2.000	127.000	4.000*
Projektering og projektledelse		16.000	5.000	2.000	0	23.000	16.000*
Anlægsudgifter i alt		20.000	60.000	68.000	2.000	150.000	20.000*
Vedligehold og drift**			150	300	550	1.000	
Provenu tab P-pladser			400	600	1.000	2.000	
Afledte serviceudgifter i alt			550	900	1.550	3.000	

**Der er ikke indhentet præcist bud på omkostninger, tallet her er et skøn, bl.a. baseret på en ca. D&V pris pr. km cykelsti på 20.000 kr.

Tidsplan

Indsatsen tilrettelægges, så anlægsarbejderne igangsættes gradvist. De fire forbindelser og PLUS-kapacitets-forbedringerne startes op med det samme og forventes som hovedregel udført i perioden medio 2016-medio 2017. Samtidig igangsættes grundig dialog med københavnernes med henblik på identifikation af trafikalt utrygge steder i byen for cyklister. Anlæg af tryggere cykelløsninger påbegyndes efterfølgende og forventes som hovedregel færdig medio 2017. De understøttende projekter med inddragelse af borgere og virksomheder løber jævnt fordelt over perioden 2015-2017.

Tabel 2. Tidsangivelse

Indsats	2014	2015	2016	2017	2018
Anlæg, Fire forbindelser (Tiltag 1) + PLUSkapacitet (Tiltag 2)					
Inddragelse af borgere og virksomheder (Tiltag 4)					
Borgerinddragelse, Tryggere københavnere på cykel (Tiltag 3)					
Anlæg, Tryggere københavnere på cykel (Tiltag 3)					
Projektering, Tietgensbro (Tiltag 5)					

Bilag

Bilag 1 – Fire forbindelser i verdensklasse - projektoversigt

Bilag 2 – PLUS kapacitet i cykelnettet - projektoversigt

Bilag 3 – Kort over 4 forbindelser i verdensklasse

Bilag 4 – Kort over PLUS kapacitet i cykelnettet

Bilag 5 - Effektvurdering



G2 (A) – Cykelby for alle – bedre fysiske rammer

22.05.2014

Sagsbehandler
Marie Kåstrup



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (angiv udvalg)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

Baggrund

Cykeltrafikken i København, målt i km. cyklet pr. dag, er på det højeste niveau i ca. 50 år og spiller en central rolle for mobiliteten i København. Samtidig vokser indbyggertallet i København og dermed trafikken generelt. For at byens samlede cykelnet fortsat kan håndtere stigningen i trafikken til gavn for den samlede fremkommelighed, bør cykelinfrastrukturen udvides.

Indhold

”Cykelby for alle – bedre fysiske rammer” indebærer følgende tre tiltag:

Fire forbindelser i verdensklasse: Grønne cykelruter og lokale ruter af høj kvalitet fra start til slut binder byen sammen på cykel. De fire forbindelser er:

- Amagerruten, som er en grøn cykelrute fra Vester Søgade til kommunegrænsen i Tårnby.
- Carlsbergkorridoren inkl. Gåsebæksvejforbindelsen, som er en grøn cykelrute fra Valby Station til Inderhavnsbroen.
- Husumforbindelsen, som er en lokal forbindelse fra Tingbjerg til Frederikssundsvej med Vestvoldruten.
- Hareskovruten, som er en grøn cykelrute til Nordvestpassagen.

PLUS kapacitet i cykelnettet: Nye og bredere cykelstier og optimerede kryds på 10-15 steder i byen vil bidrage til forbedret fremkommelighed og reduceret rejsetid, samt bedre sikkerhed og tryghed på cykel. Følgende steder er inkluderet:

Anlæg af cykelsti

- Hillerødgade (Fra Borups Allé til kommunegrænsen samt en del af Lundtoftegade)

Bredere cykelsti

- Gothersgade (fra Nørre Søgade til Nørre Voldgade)
- Bredgade (fra Nyhavn til Esplanaden)
- Store Kongensgade (fra Esplanaden til Marmorkirken)
- Amagerfælledvej (Fra Christmas Møllers Plads til Njalsgade)
- Punktindsatser for bedre fremkommelighed (Eliminering af mindre flaskehalse i kryds og på strækning)
- Frederikssundsvej (Fra Nørrebro Station til Bellahøj – punktvisse forbedringer)
- Kampmannsgade (Fra kommunegrænsen til Vester Farimagsgade)
- Investeringsstrategi KBH Cykelby 2025 (Indledende projektmodning, effektvurderinger og borgerdialog om PLUSnettet)

Byrum

- Aksel Heides Plads (sammenhæng mellem Bryggebroen og Islands Brygge)

Tryggere københavnere på cykel: Optimerede krydsløsninger og eliminering af ”missing links” 10-20 steder i byen vil styrke trygheden, sikkerheden og fremkommeligheden, samt sikre cykelforhold med en kvalitet, der gør dem attraktive for mindre rutinerede cykelbrugere, også i myldretiden. Stederne udpeges på baggrund af grundig borgerinddragelse.

Se bilag 1-4 for mere detaljeret beskrivelse af projekter og forbindelser.

Overordnede målsætninger og effekter

Fastholdelse af eksisterende cykelture, skabelse af nye ture og heraf følgende sundhedsgevinster samt kortere rejsetid for eksisterende ture, og færre gener for andre transportformer.

Tabel 1: Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
- Fire forbindelser i verdensklasse	- Stigning på 20 % i cykeltrafikken på de pågældende forbindelser - Beskæftigelseeffekt: 96 årsværk
- PLUSkapacitet i cykelnettet	- Udvidelse af kapacitet på 5,5 km trængselsramte strækninger med 65.000 daglige cykelture, forbedret rejsetid og tryghed på 5-10% - Beskæftigelseeffekt: 48 årsværk
- Tryggere københavnere på cykel	- Reduktion af konflikter på udvalgte steder på 50 % - Stigning i tryghed blandt københavnere på cykel på 10-15% - Beskæftigelseeffekt: 30 årsværk
Beskæftigelseeffekt (145 mio. kr.)	174 årsværk

Bydele

Der er konkrete projekter i alle bydele på nær Østerbro og Vanløse, men i projektet ”Tryggere københavnere på cykel” hvor der sker en inddragelse af borgere og virksomheder kan der meget vel resultere i projekter i disse områder.

Økonomi

Ved anlæg af nye forbindelser vil der blive etableret nye arealer, som skal vedligeholde i forhold til stand og fremkommelighed. Som en konsekvens af dette skal der tilføres yderligere servicemidler fra 2016 og frem. Provenu tab skal dække indtægtstab, der er ved nedlæggelse af parkeringspladser i rød og grøn zone.

Tabel 2. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/l)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
Anlæg:		4.000	55.000	66.000	2.000	127.000	4.000*
Forprojektering		13.000	4.000	1.000	-	18.000	13.000*
Anlægsudgifter i alt		17.000	59.000	67.000	2.000	145.000	17.000*
Vedligehold og drift*			150	300	550	1.000	
Provenu tab P-pladser			400	600	1.000	2.000	
Afledte serviceudgifter i alt			550	900	1.550	3.000	

*Der er ikke indhentet præcist bud på omkostninger, tallet her er et skøn, bl.a. baseret på en ca. pris pr. km cykelsti på 20.000 kr.

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Maj 2015 - August 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	April 2016 – Oktober 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juni 2015 – December 2018

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Risikoen i forbindelse med den samlede indsats anslås til middel. Der er tale om vidt forskellige projekter, men ingen vurderes til at være meget komplicerede. Høring og lokal dialog kan dog give anledning til forsinkelser og dermed forsinke fremdriften. Det samme kan ske, hvis der opstår problemer med eksempelvis tilladelser fra politiet og fredningsbestemmelser. Dette kan påvirke muligheden for og udformningen af visse kryds og delstrækninger på de grønne ruter.

En generel risiko udgøres af behovet for koordinering med øvrige anlægsarbejder i byen, som eksempelvis arbejdet med metroen, sikringen af trafikafvikling i anlægsperioden, uforudsete ledninger, øgede anlægsudgifter som følge af stigende entreprenørpriser og stigende udgifter til afvikling af trafikken i anlægsperioden.

Tidligere afsatte midler

Tabel 4. Tidligere afsatte midler på området

1.000 kr. (løbende p/l)	2011	2012	2013	2014
Budgetaftale 2010*	15.000	8.000		
Budgetaftale 2010 (CP IV)	16.000	55.000	4.000	

Budgetaftale 2012 (CP V)		75.000		
Kickstart København (CP Ø)	45.000	50.000	5.000	
Budgetaftale 2013 (CP VI)			75.000	
Overførselssagen 2012-2013 (CP VII)			30.000	
Budgetaftale 2014 (CP VIII)				50.000
Overførselssag 2014				12.000
Afsatte midler i alt	76.000	188.000	114.000	62.000

* Budgetaftale for 2010 indebar midler til et par specifikke cykelprojekter (bl.a. Bryggerampen), derudover indeholdt budgetaftalen midler til ombygning af Nørrebrogade, der primært er et byrumsprojekt, sekundært et cykelprojekt. I summen er der indregnet ca. 1/3 af budgettet for Nørrebrogade. Periodisering er skøn.

Henvisninger

- Trafikken i København - Trafiktal 2008-2012, TMF, 2013
- Cykelregnskabet 2012, TMF, 2013
- Fra asfalt til adfærd – kvalitativ undersøgelse af københavnernes transportadfærd, Is it a bird for TMF, 2013



G2 (B) Cykelby for alle – Inddragelse af borgere og virksomheder

22. maj 2014 Sagsbehandler
Marie Kåstrup



Ældre får en tur i det fri af frivillige



Test af cykler, virksomhedsnetværk Amager

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

Baggrund

Der er stor interesse blandt borgere og virksomheder for bedre cykelforhold for cyklister og for at bidrage til, at flere cykler i København. Samtidig er det veldokumenteret, at mobility management-tiltag i form af inddragelse af borgere, information, partnerskaber m.m. understøtter brugen af forbedret cykelinfrastruktur på en måde, der er særdeles effektiv målt i effekt pr. investeret krone.

Indhold

Der etableres en pulje til tilskud til borger- og virksomhedsrettede initiativer med fokus på fremme af cykling. I den indledende screening-fase inddrages en bred vifte af aktører, bl.a. på baggrund af samarbejder i regi af Sharing Copenhagen, udsatte boligområder, virksomhedsnetværk, samt frivillighedsprojekter. Andre forvaltninger såsom Sundheds- og Omsorgsforvaltningen, Kultur- og Fritidsforvaltningen, Økonomiforvaltningen og Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen vil blive inddraget i udvælgelsen af relevante samarbejdspartnere.

Konkrete initiativer screenes dels med fokus på det lokale engagement og efterspørgslen efter de pågældende tilbud/services, dels nærhed til igangværende og kommende cykelinfrastrukturprojekter med henblik på at optimere den lokale forankring af disse. På baggrund af screeningen forelægges 10-40 udvalgte initiativer for Teknik og Miljøudvalgets til behandling før den endelige udmøntning af puljen.

Som eksempler på understøttede tiltag kan nævnes:

- Cykelkurser for indvandrerkvinder, cykellegebaner og cykelværksteder i udsatte boligområder i samarbejde med lokaludvalg mfl., geografisk knyttet til fx etablering af Nordvestpassagen på Nørrebro.
- Cykelfremme for ældre i samarbejde med plejehjem og frivillige
- Lokale virksomhedsnetværk hvor arbejdspladser inspirerer hinanden til at optimere forholdene for medarbejdere, der cykler, fx på ydre Østerbro - knyttet til etablering af Svanemølleruten.
- Samarbejde med lokale iværksættere og producenter om udvikling og eksport af cykelrelaterede produkter og services

Overordnede målsætninger og effekter

- Flere cykler til arbejde på grund af mere cykelvenlige arbejdspladser
- Flere borgerdrevne initiativer gennemføres på cykelområdet
- Cykling øges i udsatte boligområder og styrker mobilitet, sundhed og erhvervsmuligheder for den enkelte
- Klimaplanens mål om inddragelse af erhverv og arbejdspladser opnås
- Effekten pr. investeret krone til cykelfremmende tiltag optimeres

Tabel 1: Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
- Screening af eksisterende initiativer	- Dialog med 20-40 lokale / frivillige aktører (borgere/organisationer) - Screening af 10-40 konkrete initiativer
- Pulje til understøttelse af initiativer	- 5-10 konkrete initiativer understøttet - Heraf lokale initiativer igangsat i 1-5 udsatte boligområder - 500-1000 deltagere berørt af initiativerne - Inddragelse af minimum 100 frivillige borgere - Inddragelse af minimum 10-30 private virksomheder / iværksættere
Beskæftigelseffekt (3,0 mio.)	3,6 årsværk

Bydele

Projektet vedrører alle bydele.

Økonomi

Projektet har samlede anlægsudgifter på 3,0 mio. kr. Udgifterne til projektet dækker lønmidler til projektledelse, screening og dialog med relevante samarbejdspartnere (1 mio. kr.), samt midler til en pulje til støtte til tiltag (2 mio. kr.).

Tabel 2. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/l)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
Anlæg:							
- Forprojektering (inddragelse, screening og PL)		500	250	250		1.000	1.000*
- Anlæg (pulje til støtte af tiltag)		250	750	750	250	2.000	
Anlægsudgifter i alt		750	1.000	1.000	250	3.000	1.000*

Projektstart og indledende dialog og screening ift. relevante samarbejdspartnere opstartes ultimo 2014. Teknik - Miljøudvalget forelægges forslag til tiltag, der anbefales støttet i august 2015. Tilskud forventes udmøntet fra oktober 2015 og frem.

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	August 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	Oktober 2015
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Løbende i perioden 2016-2018

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Realiseringen af projekter, der baserer sig på samarbejde og partnerskaber med eksterne aktører, indebærer en risiko i form af niveauet for disse aktørers engagement og ressourcer. Imidlertid har lignende projekter og løbende henvendelser til Københavns Kommune vist at interessen for cykelfremmende projekter blandt borgere, lokale organisationer og virksomheder, generelt er høj, hvorfor engagementet ikke bør udgøre en markant risiko (eksempelvis var cykelkurser for indvandrerkvinder i Sjælland et af mest populære initiativer nogensinde gennemført i området). Desuden er det projektets styrke, at det muliggør støtte og ressourcer til projekter, der i forvejen er forankret hos de eksterne partnere. Endelig kan projektets udbredelse skaleres alt efter interessen blandt eksterne partnere.

Tidligere afsatte midler

Der har kun i begrænset omfang været afsat deciderede midler til inddragelse af borgere og virksomheder i forhold til at samarbejde om adfærdspåvirkning som middel til cykelfremme.

Et lignende tiltag, Virksomhedsnetværket Amager (2011-2013), har kun medført udgifter i form af lønomkostninger (ca. 750.000 kr. over tre år).

Projektet Indvandrere på cykel (2010-2012) indbefattede en mindre pulje til støtte til cykelkurser for indvandrerkvinder, og var delvist finansieret af den statslige cykelpulje. Det samlede budget for projektet var på 2 mio.kr.

Tabel 4. Tidligere afsatte midler på området

1.000 kr. (løbende p/l)	2010	2011	2012	2013	2014	I alt
Indvandrere på cykel	2.000					2.000
Afsatte midler i alt	2.000					
<i>Heraf forbrugt</i>	2.000					2.000

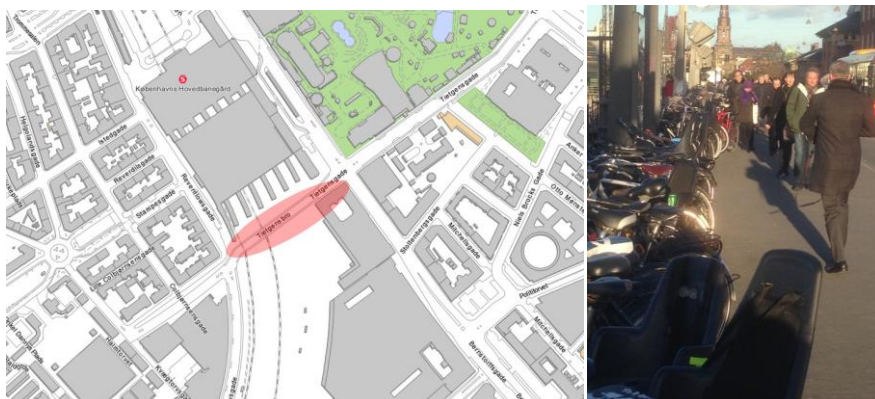
Henvisninger

- Konsulentfirmaet Trivector for Københavns Kommune: Mobility Management-tiltag for øget cykling i Københavns Kommune.
- Konsulentfirmaet Is it a bird for Københavns Kommune: Fra Asfalt til Adfærd – københavnernes transportadfærd.
- ”Hållbart resande i praktiken.” Trafikverket og Sveriges Kommuner og Landsting. 2011



G2 (C) – Tietgensbro – udvidelse og cykelparkering

24.04.2014



Sagsbehandler
Marie Kåstrup

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

Baggrund

Inden 2020 skal Banedanmark udskifte Tietgensbro. I den forbindelse ønsker Københavns Kommune og DSB at undersøge muligheden for, at udskiftningen af broen samtidig udnyttes som en mulighed for at skabe bedre forhold for cykelparkering, cykling, gang og den øvrige trafik på broen. I forhold til cykelparkering vurderes der at være behov for ca. 3.000 ekstra cykelparkeringspladser på broen.

Indhold

Der afsættes midler til at udarbejde to forslag til udvidelse af Tietgensbroen som supplement til den ”1:1 udskiftning”, som finansieres af Banedanmark. De to ekstra forslag vil beskrive 1) en ”BasisPlus” løsning med ca. 250 ekstra cykelparkeringspladser og øvrige mindre forbedringer af broen sammenlignet med i dag og 2) en ”Hollandsk løsning” med 2.500-3.000 ekstra cykelparkeringspladser samt bredere fortov og cykelstier på broen.

Medio 2015 fremlægges disse forslag for Teknik- og Miljøudvalget, som på den baggrund skal tage endelig stilling til om, og i så fald hvilken løsning, der ønskes. Indeholder løsningen behov for anlægsmidler skal disse formentlig afsættes i budget 2016 for at sikre sammenhæng med Banedanmarks tidsplan. Som en del af forslaget vil der også blive fremlagt et bud på aftale med DSB og Banedanmark i forhold til fordeling af anlægsgiffter og driftsansvar.

Overordnede målsætninger og effekter

På baggrund af fremskrivning af passagerdata, cykeltrafik og Transportvaneundersøgelsen udarbejdet af Københavns Kommune, DSB og Trafikstyrelsen vurderes det, at behovet for cykelparkering ved Hovedbanegården vil være på 3.000 ekstra pladser i 2020. Ved at udvide Tietgensbroen så der kan etableres tilstrækkelige cykelparkeringspladser imødekommes dette behov, samtidig med at der skabes bedre forhold for både cykeltrafik og fodgængere og et markant mindre ”rodet” byrum end i dag.

Hertil kommer at projektet vil indebære bedre adgang til/fra Fjern-, Regional- og S-tog. Udformningen koordineres endvidere med den forventede fremtidige busbetjening af broen (forventes reduceret efter åbningen af Ringmetroen) og Metrostationen Reventlowsgade/Stampesgade.

Tabel 1: Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Projektering BasisPlus løsning	Gennemarbejdet beslutningsgrundlag for beslutning om projekt, der potentielt markant kan forbedre et vigtigt byrum og muligheden for at kombinere gang og cykel med tog
Projektering "hollandsk løsning" med ca. 3.000 cykelparkeringspladser	
Beskæftigelseseffekt (2,0 mio. kr.)	2,5 årsværk

Økonomi

Københavns Kommunes bidrag til projektering er 2 mio. kr., et lignende tilskud fra DSB vil formentlig være en forudsætning for projektet. Hertil kommer, at Banedanmark finansierer projektering af 1:1 udskiftningen af broen.

Det indledende skøn er, at Københavns Kommunes samlede udgift i tilfælde af scenarie "hollandsk løsning" vil være 100-200 mio. kr., og for scenarie BasisPlus løsning 25-50 mio. kr. De 2,0 mio. kr. som ønskes afsat i budget 2015 dækker en indledende projektering frem mod august 2015 med henblik på at kvalificere anlægsoverslaget for de forskellige løsninger. Den endelige udgift for Københavns Kommune vil dog også i stort omfang afhænge af hvilken fordelingsnøgle, der aftales med staten/DSB.

Tabel til anlægsudgifter

Tabel 2. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/l)	2015	2016	2017	2018	I alt	*
Anlæg:						
- Projektering og projektledelse	2.000				2.000	2.000*
- Anlæg						
Anlægsudgifter i alt	2.000				2.000	2.000*

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2014
Anlægsprojektet forventes igangsat	Medio 2015
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Oktober 2015

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Selve projekteringen forventes ikke at indeholde væsentlige risici. Der er dog væsentlige risici for det endelige projekt, både i forhold til tid og økonomi. Såfremt DSB og staten ikke ønsker at afsætte midler til anlæg vil det enten medføre større udgifter for Københavns Kommune eller en

nedskaleret løsningsmodel. Alternativt at projektet må opgives. DSBs muligheder for medfinansiering er pt. uafklaret.

Tidligere afsatte midler

Tabel 4. Tidligere afsatte midler til cykelparkering

1.000 kr. (løbende p/l)	2011	2012	2013	2014
Budgetaftale 2013 (CP VI)			10.000	
Budgetaftale 2014 (CPVIII)				2.500
Afsatte midler i alt			10.000	2.500

G2 (A). Cykelby for alle: 4 forbindelser i verdensklasse - bilag 1 - projektoversigt

Grønne cykelruter og lokale ruter skaber sammenhæng mellem nye og gamle byområder, udsatte byområder og ikke-udsatte byområder, samt nye rekreative og grønne byrum (der opfordrer til bevægelse). Effekt forventes at give en stigning på 10-20% i cykeltrafikken

Proje-kt nr.	Sted/projekt	Fra og til	Beskrivelse af projektet	Tema	Projekt pris (skøn)	P-Zone	P-pladser			Behov for nedlægge lise	Erstatnings-pladser blå zone	Provenuta b (grøn + rød zone)	Trafik på hverdage (HVDT)		Del af			Længde		
							Lige side	Ulige side	I alt				Bedste bud	Mio. kr.	Mio. kr.	Biler	Cykler		Plus-nettet	Grønne ruter
1	Amagerruten		AMAGERRUTENs vestlige del skal sikre, at den cykeltrafik, der bliver genereret af den bebudede bro mellem Christians Brygge og Christianshavn bringes i god kontakt med trafiknettet på Christianshavn og Amagerbro. Projektet kan sandsynligvis udføres i 2016-17. Pris 15 mio. kr. Ruten forventes at indeholde følgende større anlægselementer: - Ved Langebrogade omlægges kaj- og gadearreal og det overvejes om der kan etableres et byrumsprojekt, der inddrager Kalvebod Bastion, denne del af ruten er ikke medtaget her og forventes at indgår i den aftale der laves med Realdania om broprojektet. - Udvidelse af cykelstier på Islands Brygge frem til Reykjaviksgade (ca.3 mio.kr.) - Justeringer af udformningen på Klaksvigsgade (ca. 0,5 mio. kr.) - Sti over det fredede "Faste Batteri" (er ca. 120 meter øst for Ørestads Boulevard) (ca. 4 mio. kr.) - Asfalteret cykel- og gangsti mellem Faste Batteri - Amagerfælledvej. Stien er en del af en eksisterende udbygningsaftale. Der er en grussti idag. - Forbedret krydsning med Amagerfælledvej (ca. 1 mio. kr.) - Amagerruten foreslås omlagt fra et forløb frem mod og ad Holmbladsgade til det oprindelige forløb ad Svinget og Stor Møllevej - et forløb, der følger den nedlagte jernbane. Dette forløb er også interessant i et byrumsperspektiv. Det foreslås derfor, at der afsættes midler til at få udarbejdet et forslag der foruden cykelruten også omfatter biltrafik og -parkering, rekreative forhold og byrummet som helhed. (ca. 1 mio. kr.) - Fra Vermlandsgade etableres Amagerruten på banetracéet i nordsiden af Uplandsgade frem til stien i vestsiden af Kløvermarken (del af Christianshavnruten) (ca. 5 mio. kr.).	Cykelrute	15	Blå	98	229	327	15	0,6					Ja	Ja	Ja	3500	
2	Carlsbergkorridoren incl Gåsebælsforbindelsen		CARLSBERGKORRIDOREN skal forbinde den kommende bro over Inderhavnen med Nørrebro ruten ved Danshøj Station i Valby, og er en unik mulighed for at skabe en attraktiv, ca. 7 km lang cykelforbindelse i København. Ruten vil hovedsagelig blive en oplevelsesrig pendler rute, men der er også et rekreativt potentiale, ligesom den mest centrale del fra Indre By til Carlsberg er interessant for turister. Ruten vil understøtte det urbane liv i og udenfor centrum, og der skabes mulighed for øget vækst hos de erhvervsdrivende, som ligger langs ruten, specielt i Carlsbergområdet. Carlsbergområdet vil bidrage med en stor forøgelse af cykeltrafikken på og omkring den nye rute. Carlsbergkorridoren forventes at kunne etableres for ca. 18 mio. kr. Projektet kan udføres i 2016-2017. Korridoren forventes at indeholde følgende større anlægselementer: - Udvidelse af Danshøjbroen (der idag kun må bruges af fodgængere) (ca.7,5 mio. kr.) - Opgradering af tunnel i villaområdet ved Danshøj Station (ca. 0,5 mio. kr.) - Hævning af 5 kryds (hastighedsdæmpning) (ca.1,5 mio. kr.) - Forstærkede cykelbaner på Lyshøjgårdsvej (ca. 1,5 mio. kr.) - Tilslutninger til Hønsbroen i Valby (ca. 0,5 mio. kr.) - Strækning udfor Carlsberg (betales og etableres af Carlsbergprojektet) - Cykelsti/bedre cykelforhold i Kvægtorvsgade og Tietgensgade ved DGI byen (ca. 5 mio. kr.) - Projektering af byrumsløsning i Tietgensgade ml. Bernstorffsgade og Glyptoteket med hensyntagen til udvidelse af cykelsti, trafikafvikling inklusiv omfattende busstrafik, beplantning, parkering samt varelevering. Komplex problemstilling, derfor forslag om projektskitse som første skridt inden evt endelig beslutning om anlæg. (ca. 0,7 mio. kr.). GÅSEBÆKSVEJFORBINDELSEN forløber dels på Gåsebæksvej fra kommunegrænsen med Frederiksberg, dels mod syd under jernbanerne til Lyshøjgårdvej. Disse udgør en fysisk barriere, selvom der er "hul igennem". Et forbedret forløb i de tre tunneller under banerne vil kræve meget store anlægsarbejder - det aktuelle projekt omfatter kun følgende: - Cykelsti/bedre cykelforhold fra kommunegrænsen til Valby Langgade (7 mio. kr.) - Krydsning med Valby Langgade (1 mio. kr.) - Justeringer af stiforløb (0,5 mio. kr.) - Lys i tunneller mv. (0,5 mio. kr.) - Krydsning med Lyshøjgårdvej (1 mio. kr.) Gåsebæksvejsforbindelsen forventes at koste 10 mio.kr. <i>Der er søgt midler fra den statslige cykelpulje til Carlsbergkorridoren (dokument nr. 2014-0035438-4).</i>	Cykelrute	28	Rød/Grøn/Blå	375	395	770	167	0	0,93					Ja	Ja	Ja	8150
3	Husumforbindelsen fra Tingbjerg til Frederiksundsvej med lys på Vestvoldruten		HUSUMFORBINDELSEN skaber forbindelse mellem Tingbjerg og den centrale del af Husum. Forbindelsen starter sit forløb ved Tingbjerg og krydser Vestvolden. Vestvolden er både en Grøn Cykelrute og en Supercykelsti. Derefter forløber den ned ad Kobbelvænget til Frederikssundsvej. Forbindelsen skaber kontakt mellem det udsatte boligområde, Tingbjerg, den grønne cykelrute, Vestvoldruten samt Frederiksundsvejsområdet. Det skønnes, at etableringen af Husumforbindelsen vil beløbe sig til ca. 21 mio. kr. Forbindelsen forventes at indeholde følgende større anlægselementer: - Stiforløb til Tingbjerg, delvist af eksisterende stier/veje (2 mio.kr.) - Bro over Vestvoldens voldgrav, kan etableres hvor der tidligere har været en bro og er derfor ikke et stort indgreb i det fredede voldanlæg (7 mio.kr.) - Sti fra bro og til Kobbelvænget (2 mio.kr.) - Stiforløb langs Kobbelvænget frem til Frederiksundsvej (10 mio kr.) VESTVOLDRUTEN krydser Husumforbindelsen. Der afsættes 4 mio. kr. til at etablere belysning og enkelte mindre forbedringer på hele denne grønne rutes forløb i Københavns Kommune. Forventes udført 2016.	Cykelrute	25	Udenfor p-zone	105	64	169	85	0	0				Nej	Ja	Ja	820	
4	Hareskovruten fra Nordvestpassagen		HARESKOVRUTEN er planlagt til at strække sig fra Utterslev Mose til Søerne. Når Hareskovruten er fuldt etableret vil den forbinde Københavns bymidte med store grønne rekreative skov- og søområder umiddelbart nord for kommunen. Ruten forløber gennem det befolkningstætte Nørrebro og Nordvestkvarteret og er planlagt til at løbe parallelt med større indfaldsveje til Københavns centrum. Den foreslåede etape af Hareskovruten ml. Nordvestpassagen og Tomsgårdsvej omfatter strækningen mellem Nordvestpassagen og Tomsgårdsvej inklusiv krydsningen af Tomsgårdsvej således at etappen ender sit forløb ved Biblioteket Rentemestervej. NORDVESTPASSAGEN er et vigtigt knudepunkt på det grønne cykelrutenet, fordi den sikrer Nørrebro ruten forløb mod nord over Lersøparken i retning af Lyngbyvej og udgør udgangspunktet for Hareskovruten. Ruten/passagen forventes at indeholde følgende større anlægselementer: - Tilkørsel og nedgang til tunnelen v. Nordvestpassagen som inkluderer en dobbeltrettet cykelsti på Fyrbødervej med en længde på ca. 100 meter frem til Lygten (ca. 5 mio. kr.) - Tilpasning af krydsning v. Lygten (ca. 1 mio. kr.) - 180 meter dobbeltrettet cykelsti mellem Lygten og Bygmestervej til Rentemestervej (ca. 3 mio. kr.) - Trafikdæmpende foranstaltninger på Rentemestervej mellem Bygmestervej og Frederiksborgvej (ca. 1 mio. kr.) - Sikring af krydsning ved Frederiksborgvej (ca. 2 mio. kr.) Forventes udført 2016-2017.	Grøn Cykelrute / Fremkom melighed	12	Udenfor p-zone	108	109	217	114	0	0				Nej	Ja	Ja	650	
I ALT					80		686	797	1483	381	0,6	0,93						13120		




G2. Bilag 2 - PLUSKapacitet i Cykelnettet - projektoversigt

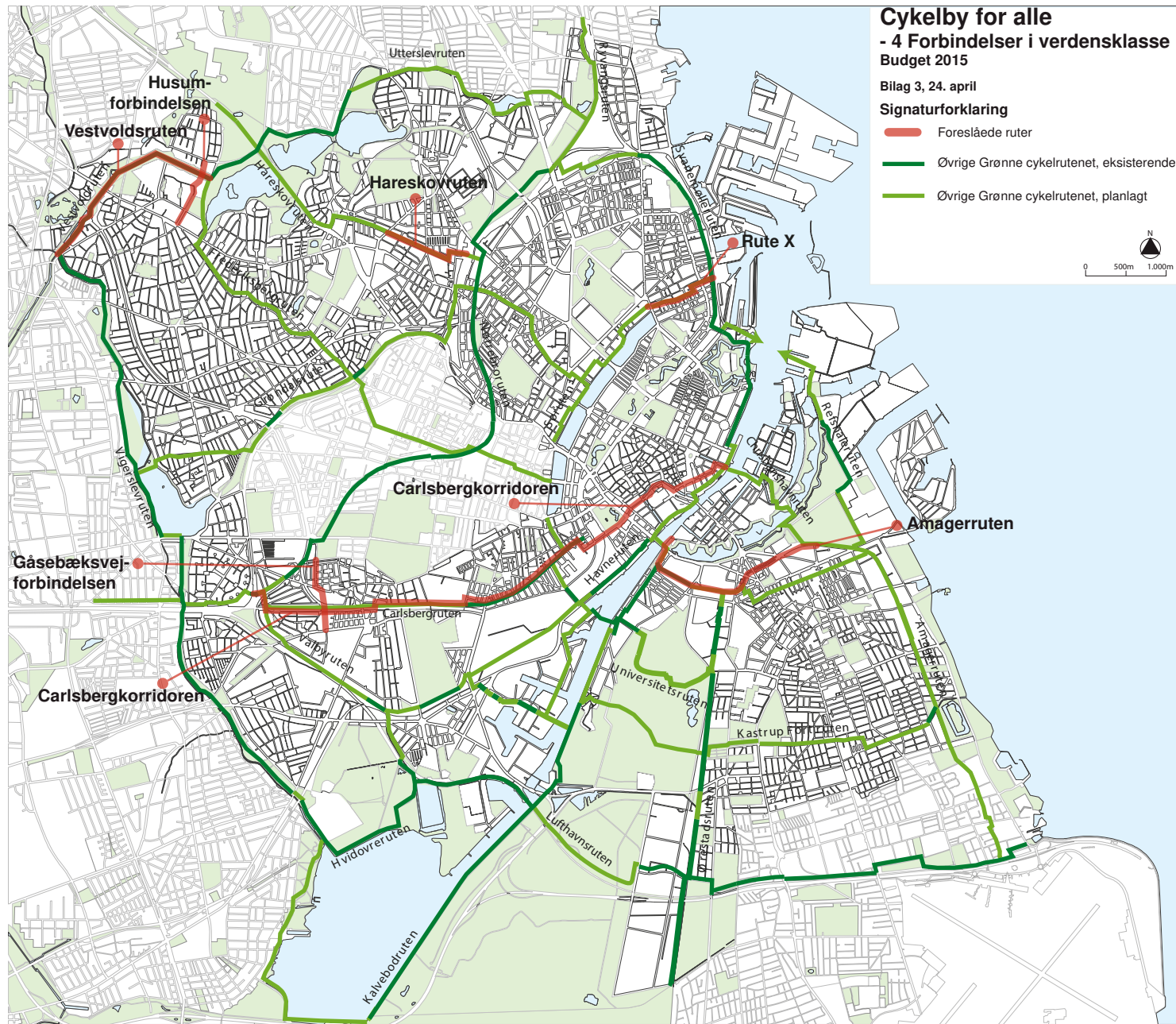
Projekt nr	Sted/projekt	Fra og til	Beskrivelse af projektet	Tema	Projekt pris (skøn)	P-Zone	P-pladser			Behov for nedlæggelse	Erstatningspladser blå zone	Provenuta b (grøn + rød zone)	Trafik på hverdage (HVDT)		Del af			Længde
							Lige side	Ulige side	I alt				Biler	Cykler	Plus-nettet	Grønne ruter	Supercykkelstier	
<p>PLUSKapacitet i Cykelnettet</p> <p>Nye og bredere cykelstier vil medføre reduceret rejsetid, forbedret sikkerhed, tryghed og komfort for ture på cykel, samt eliminere kapacitetsproblemer på cykelnettet. Forventes at give en udvidelse af kapacitet på 5,5 km strækninger med i alt ca. 100.000 daglige cykelture.</p>																		
1	Gothersgade	Nørre Søgade - Nørre Voldgade (nordside)	Inden for de eksisterende økonomiske rammer af projekt Farumruten kan der på omkring halvdelen af denne strækning etableres bredere stier. Med dette supplement kan hele strækningen få bredere cykelstier. (OBS: Biltal kunstigt lave som følge af lukning ved Nørre Voldgade)	Bredere cykelsti	2,5	Grøn	15		15	0			4800	13400	ja	nej	ja	500
2	Bredgade	Nyhavn - Esplanaden, bredere cykelstier	Allerede i dag er der ca. 7.000 daglige cykelture i Bredgade, der er enkeltrettet og med en relativt smal 2-sporet cykelsti. Cykeltrafikken forventes at stige yderligere, når broen over Inderhavnen åbner. Bredden udvides til 2,8-3,0 m., dvs. 3-sporet PLUSnetstandard. Tryghed og fremkommelighed forbedres markant. Hvor det er relevant og muligt etableres desuden busperroner. Koordineres med Skt. Annæ Plads projektet og med HOFOR da Bredgade og Skt. Annæ Plads er en del af et klimatilpasningsprojekt.	Bredere cykelsti	7,5	Grøn	60	0	60	4		0,06	14700	7200	ja	nej	ja	820
3	Store Kongensgade	Esplanaden-Marmorkirken	Allerede besluttet cykelbane i Store Kongens Gade på strækningen Marmorkirken-Esplanaden konverteres til bred cykelsti. Projekt kan med fordel koordineres med HOFOR da der som del af klimatilpasning i den nordlige del af Store Kongensgade skal nedgraves rør. Allerede igangværende cykelprojekt på strækningen skaber mulighed for hurtig ekssekvering.	Bredere cykelsti	3,2	Grøn	0	0	0	0			14800	8200	ja	nej	ja	260
4	Axel Heides Plads - Kobling til Bryggebroen	Sammenhæng mellem Bryggebroen og Islands Brygge	Formålet er at skabe et bedre byrum og en bedre forbindelse fra Axel Heides Gade til Bryggebroen. Området er i dag præget af uklare trafikforhold for både fodgængere og cyklister. Det er hensigten at skabe et mere sikkert og overskueligt byrum, der også er smukt at færdes i. Projektet indebærer, at kommunen etablerer cykelsti og fortovej samt belysning på det areal mellem Axel Heides Gade og Bryggebroen, der er ejet af grundejerforeningen Havneparken. Det er formentlig en forudsætning for projektet at grundejerforeningen finansierer og etablerer grusbælgninger og plantning af træer. Da etableringen af byrummet skal ske i et samarbejde mellem grundejerforeningen og kommunen er projektet afhængig af udfaldet af den aktuelle drøftelse vedrørende deling af driftsforpligtelserne i og omkring Havneparken. 11.100 cyklister er det antal cyklister der krydser Bryggebroen dagligt, mens yderligere 2300 fodgængere krydser broen. En stor del af denne trafik bliver afviklet på Axel Heides Plads. Der kan opstå behov for eksportering.	Byrum / fremkommelighed	2,3	Udenfor zone	0	0	0	0	0		0	11100	ja	ja	ja	60
5	Hillerødgade	Fra Borups Alle - kommunegrænsen, og lidt ved Lundtoftegade	Frederiksberg Kommune etablerer i 2014 cykelsti på de dele af Hillerødgade hvor de ikke har cykelsti idag. Ved også at etablere cykelsti på de stykker der mangler i København bliver der cykelstier på hele Hillerødgade og det vil aflaste andre strækninger i området. Gaden grønne islet søges forbedret i projektet.	Cykelsti	4,5	Udenfor zone	46	44	90	44			20440	3100	nej	nej	nej	380
6	Amagerfælledvej	Fra Christmas Møllers Plads - til Njalsgade og lidt af denne	Udvidelse af eksisterende cykelstier langs Amagerfælledvej til PLUSnet standard. Forbedring på det korte stykke af Njalsgade der er mellem Amagerfælledvej og Emil Holms Kanal. Projektet giver bla. bedre adgang mellem Ørestadsruten (Ørestad) og Christmas Møllers Plads.	Bredere cykelsti	7	Blå	6	13	19	7	0,35		19900	5700	ja	ja	nej	1420
7	Punktindsatser for bedre fremkommelighed		En pulje til mindre indsats målrettet eliminering af flaskehalse i cykelnettet. For eksempel: Krydset ved Dybbølsbro Station; Kort smalt stykke på Rosenørns Alle ved Vodroffsvej; Sydside af Jagtvej der kan udvides relativt billigt i samarbejde med genopretningsprojekt (strækningen indgår i Indre Ringrute). Den præcise placering af de bil p-pladser der forventes nedlagt vil fremgå af indstilling til TMU vedr udmøntning af puljen.	Bredere cykelsti / Kryds	3,2					15			-	-	Oftest	Oftest	Oftest	-
8	Frederikssundsvej	Peter Ipsens Vej - Tomgårdsvej	Samtidig med busprojektet på Frederikssundsvej sker der forbedringer af cykelforholdene på strækningen, der er sammenfaldende med både Farum-ruten og Ballerup-ruten (Supercykelstier). Ved at udføre de 3 projekter samlet optimeres de investerede midler. Nærværende projekt giver en markant forbedring af forholdene på både Farum- og Ballerupruten, så det berørte sted lever op til Cykelsupersti niveau. Lokalvejen mellem Peter Ipsens Vej og Tomgårdsvej ombygges så der kommer cykelsti. Dette projekt har ingen bil parkerings konsekvenser udover det der sker i det samlede projekt.	Cykelsti og bredere cykelsti	4	Udenfor zone				0			14000	7800	ja	nej	ja	160
9	Kampmannsgade	Kommunegrænse - Vester Farimagsgade	Her starter/ender Albertslundruten i Københavns Kommune. Forbedring af kapacitet og komfort. Mellem Vester Søgade og Vester Farimagsgade anlægges cykelsti i begge sider, med mer kapacitet end de nuværende cykelbaner.	Bredere Cykelsti	4	Grøn	23	26	49	1		0,01	6200	10000	ja	nej	ja	370
10	Investeringsstrategi KBH Cykelby 2025	PLUSnettet, indledende projektmodning, effektvurderinger, borgerdialog	Siden 1990 er cykeltrafikken over Søsnettet steget med mere end 70 %. Der kommer aktuelt ca. 1.000 nye borgere til København om måneden. KK har ambitiøse politiske målsætninger om at afvikle en stor del af trafikken på cykel. Derfor må der forventes en fortsat stigning i cykeltrafikken og et fortsat relativt højt investeringsniveau på cykelområdet. For at understøtte en sammenhængende og langsigtet planlægning på cykelområdet på linje med for eksempel planlægningen for bus- og metronettet udarbejdes der en investeringsstrategi, der indeholder indledende projektmodning inkl. prisskøn og effektvurdering af potentielle kommende cykel projekter, herunder effekt på andre transportformer. En del af opgaven vil bestå i at kvalificere strategien via inddragelse af københavnerne. Fokus vil være på de korridorer, der i Københavns Cykelstrategi er udpeget som særligt vigtige for fremkommeligheden på cykel (PLUSnettet).	Færdiggøre korridorer / Bredere cykelsti	1,5					0			-	-	ja	ja	ja	-
Sum					39,7		150	83	233	71	0,35	0,07	94840	66500				3970
Sum incl erstatningspladser					40,05													

Cykelby for alle - 4 Forbindelser i verdensklasse Budget 2015

Bilag 3, 24. april

Signaturforklaring

-  Foreslåede ruter
-  Øvrige Grønne cykelrutenet, eksisterende
-  Øvrige Grønne cykelrutenet, planlagt

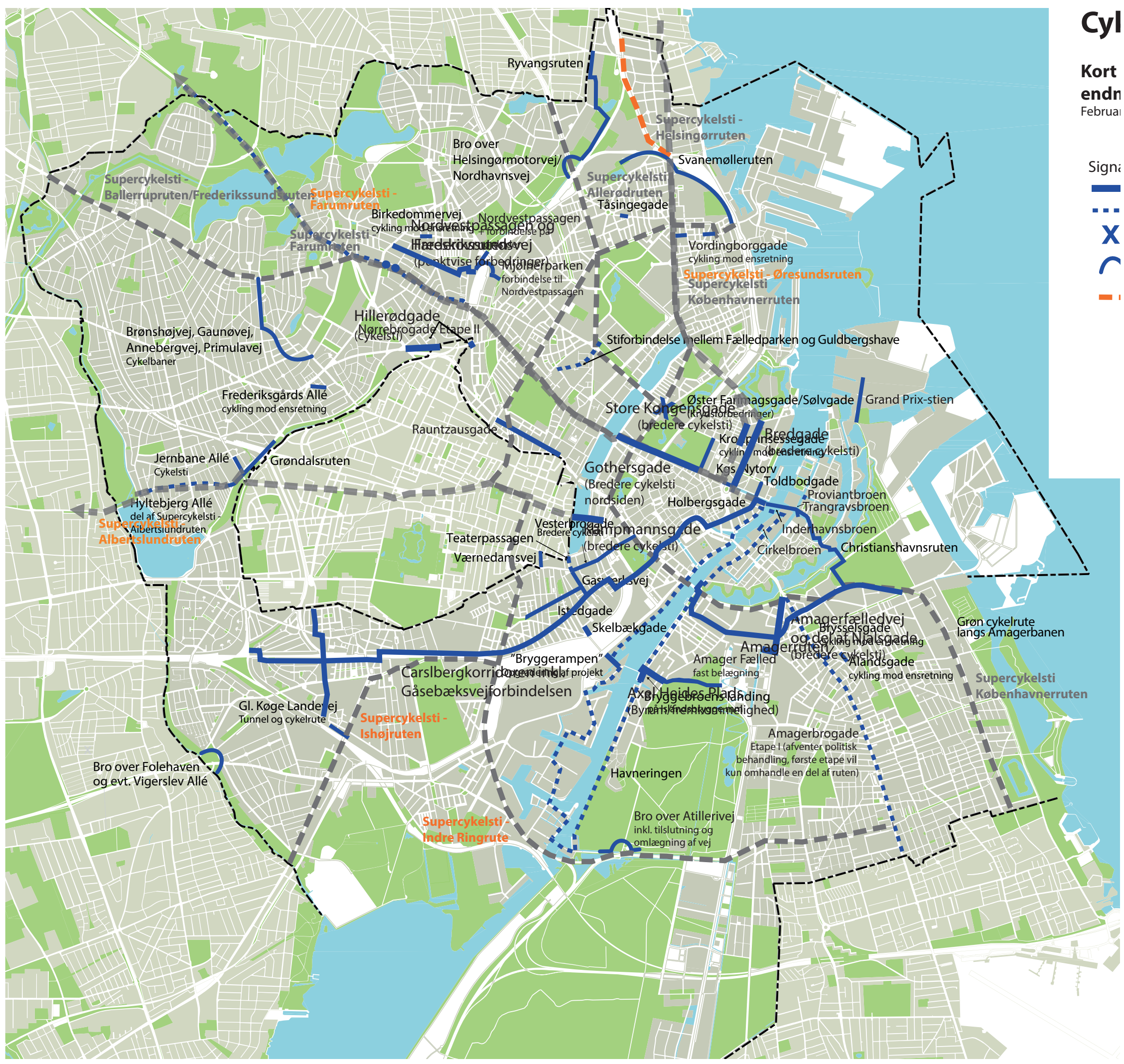


Cykelby 2025 - Budget 2015

PLUS kapacitet i cykelnettet
- 5 forbindelser i verdensklasse
Kort endt Februar
Bilag 4, 24. april 2014
april 2014

Signaturforklaring:
Strækning
Punktvisse forbedringer

Projekter som ikke fremgår på kortet:
- Punktindsatser i udvalgte kryds og strækninger for bedre fremkommelighed.
- Investeringsstrategi KBH Cykelby 2025





G2. Bilag 5 - Effektvurdering og samlet oversigt

Ved anlæggelsen af Åbuen som binder den grønne sti på Frederiksberg sammen med Nørrebroruten, steg cykeltrafikken med over det dobbelte over to år, fra 2.200 cyklister i 2008 til 4.600 i 2010.

De fem foreslåede forbindelser forventes at medføre en gennemsnitlig stigning i antallet af cykelture på 20 %, om end stigningen vil variere mellem 15-25 %, alt efter forbindelsernes udformning og placering. En af de vigtigste forbindelser er Carlsbergkorridoren der forventes at bidrage til en stigning i cykeltrafik i korridoren på 25 %.

Udbedring af flaskehalse i cykelsti-nettet i form af bl.a. bredere cykelstier og bedre fremkommelighed vurderes at have indflydelse på både cyklernes rejsehastighed, den samlede rejsetid, samt tryghed og sikkerhed. Trængsel på cykelstierne er ikke blot kilde til forsinkelser, men øger også risikoen for konflikter og uheld. Ved udvidelsen af cykelstier på Østerbrogade steg cyklisternes tryghed fra 5,2 til 6,2 på en skala fra 0-10, og en lignende effekt forventes på en række af de steder, hvor kapaciteten foreslås udvidet.

Udover strækninger kan kryds være en barriere for både fremkommelighed og tryghed blandt dem der cykler. Det er ofte i kryds, at konflikter og uheld opstår, og mange stop undervejs er kilde til forsinkelser. Hertil kommer, at hurtigere afvikling af cykeltrafik i kryds også kan give fremkommelighedseffekt for højresvingende biler og busser. Erfaringer fra blandt andet bredere cykelstier og overhalingsbaner på cykelstier viser, at tiltag der giver ekstra kapacitet, også har en effekt i form af, at flere får mulighed for at cykle med den hastighed, der passer dem.

Tabel 1, Samlet overordnet projektoversigt

Nr	Sted	Fra og til	Tema	Pris mio kr
4 forbindelser i verdensklasse				
1	Amagerruten	Vester Søgade - Kommune-grænsen i Tårnby	Grøn cykelrute	15
2	Carlsbergkorridoren inkl. Gåsebæksvej-forbindelsen	Fra Valby Station til Inderhavnsbroen	Grøn cykelrute	28
3	Husumforbindelsen	Fra Tingbjerg til Frederiksundsvej med Vestvoldruten	Lokal forbindelse	25
4	Hareskovruten	Til Nordvestpassagen	Grøn cykelrute	12
Samlet pris				80
PLUS kapacitet i cykelnettet				
1	Gothersgade	Nørre Søgade til Nørre Voldgade (nordside)	Bredere cykelsti	2,5
2	Bredgade	Nyhavn til Esplanaden	Bredere cykelsti	7,5
3	Store Kongensgade	Esplanaden til Marmorkirken	Bredere cykelsti	3,2

4	Axel Heides Plads	Sammenhæng mellem Bryggebroen og Islands Brygge	Byrum / fremkommelighed	2,3
5	Hillerødgade	Fra Borups Allé til kommunegrænsen, og lidt ved Lundtoftegade	Cykelsti	4,5
6	Amagerfælledvej	Fra Christmas Møllers Plads til Njalsgade, og lidt af denne	Bredere cykelsti	7,3
7	Punktindsatser for bedre fremkommelighed	Eliminering af mindre flaskehalse i kryds og på strækning	Bredere cykelsti / kryds	3,2
8	Frederikssundsvej	Nørrebro St. til Bellahøj, punktvisse forbedringer koordineret med busprojekt	Cykelsti, bredere cykelsti	4
9	Kampmannsgade	Kommunegrænsen til Vester Farimagsgade	Bredere cykelsti	4
10	Investeringsstrategi KBH Cykelby 2025	PLUSnettet, indledende projektmodning, effektvurderinger, borgerdialog	Færdiggøre korridorer / bredere cykelsti	1,5
Samlet pris				40
Tryggere københavnere på cykel				
Anlæg		Pulje til forbedring af kryds og strækninger der opleves som særligt utrygge på cykel		22
Borgerinddragelse		Omfattende inddragelse af borgere mhp identifikation af de mest utrygge steder i byen, inkl. kampagne for hensynsfuld adfærd		3
Samlet pris				25



G3. Delebiler



2. juni 2014

Sagsbehandler
Annette Kayser

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

Baggrund

Én traditionel delebil erstatter typisk 5-10 privatbiler. Tidligere bilejere, der skifter til delebil, kører væsentligt mindre i bil end før, ligesom de oftere anvender cykel og kollektiv trafik. Delebiler giver således den enkelte borger adgang til bil samtidig med at det medfører færre biler i byen, både i trafikken og på parkeringspladserne. Er der tale om debiler drevet af el, øges miljøgevinsten yderligere.

Delebilkonceptet er imidlertid væsentligt mindre udbredt i København end i mange andre sammenlignelige byer. Målet med dette budgetønske er derfor, at Københavns Kommune via en målrettet indsats bidrager til at indfri potentialet i debiler ved at reducere evt. administrative barrierer samt skabe gode eksempler.

Indhold

Det gode eksempel

For at få borgere og virksomheder i et byområde til at vælge delebil frem for egen bil, samt udbrede brugen af elbiler, gennemføres et pilotprojekt med debiler, hvoraf mindst halvdelen er elbiler. Københavns Kommune vil invitere delebiloperatører til i en afgrænset periode at samarbejde om favorable startvilkår. Herved kan borgere og virksomheder i samspil få adgang til en kritisk masse af debiler i udvalgte byområder herunder få afprøvet samspil mellem borgernes og virksomhedernes brug af debiler. Et væsentligt formål med pilotprojektet er at bidrage til, at der skabes en økonomisk bæredygtig forretningsmodel for hurtigere udbredelse af debiler og for borgernes og virksomheders fælles brug af debilerne uden økonomisk støtte fra Københavns Kommune.

Det forventes, at delebiloperatøren stiller nye debiler op i 2-4 steder i et afgrænset byområde, hvor både borgere og virksomheder har oplagt adgang til bilerne. Udpegning af området indgår som en del af pilotprojektet, hvor Københavns Kommune som opstart vil invitere alle delebiloperatører til at byde ind med forslag til område og koncept. På baggrund heraf udvælges de(t) mest lovende forslag. Målet er at udpege områder

med samlet set omkring 10.000 beboere og 250-500 virksomheder, og at få op mod 10 % til at deltage i et prøveabonnement. Disse prøvemedslemmer understøttes økonomisk af Københavns Kommune i pilotperioden for at give det nødvendige opstartsgrundlag. Indkøb af bilerne foretages af delebiloperatør og finansieres, ligesom de nuværende delebiler, gennem medlemskaber og brug af bilerne. På sigt er målet, at ca. 50 % af prøveabonnenterne fortsætter medlemskabet. Dette vil give omkring 400 nye medlemmer svarende til ca. 30 delebiler.

Analyse af muligheder og barrierer samt den kommunale rolle

Parallelt med pilotprojektet identificeres barrierer for udbredelsen af delebiler i forhold til bl.a. lovgivningen, herunder i hvilken grad og på hvilken måde Københavns Kommune på længere sigt kan understøtte udbredelsen af delebiler - fx via - at alle, eller visse af Københavns Kommunes egne biler også indgår i et "delebil" set-up, hvor de er mere bredt til rådighed udenfor normal arbejdstid. Herudover analyseres erfaringer fra udlandet, hvor der har været succes med delebiler, i form af en kvalificering af Teknik- og Miljøforvaltningens tidligere arbejde på dette felt. I Malmø har der f.eks. været stor succes med at samarbejde med udviklere samt tilbyde delebiler som en del af pakken i forbindelse med indflytning i nye boliger. Resultaterne af analysen indarbejdes løbende i pilotprojektet og Københavns Kommunes øvrige indsats på delebilområdet

Overordnede målsætninger og effekter

I Handlingsplan for Grøn Mobilitet er det et besluttet mål, at der i 2020 findes dobbelt så mange delebiler som i 2010 (fra 120 til 240). Samtidig indgår udbredelse af elbiler som et mål i KBH 2025 Klimaplanen, ligesom øget brug af og kendskab til delebiler og elbiler indgår i Agenda 21-planen. En central effekt er desuden, at en udbredelse af delebiler og elbiler effektivt vil kunne bidrage til en opfyldelse af de trafikale målsætninger for København, både i forhold til fremkommelighed, miljøbelastning og reduceret pres på bilparkering.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Bistand til pilotprojekt med ca. 30 nye delebiler i geografisk afgrænset område, eksempelvis Ørestad, heraf mindst halvdelen elbiler.	<ul style="list-style-type: none"> - 30 delebiler forventes på sigt at have ca. 400 brugere og kan potentielt spare min. 120 parkeringspladser. - Forsøget skønnes at reducere CO₂-udledning med 170-330 tons pr. år. - Potentialet ved at udbrede projektet til andre byområder vurderes som del af aktiviteten - og kan vise sig betydeligt.
Analyse af muligheder og barrierer for flere delebiler, særligt potentiel kommunal rolle i at understøtte udbredelse af delebiler	- Bidrag til pilotprojekt samt bidrag til partnerskab med de private aktører om en udvikling af delebilkonceptet i en retning som passer københavnernes behov og byens mål på trafik og miljøområdet.
Beskæftigelseseffekt (6 mio. kr.)	7,2 årsværk.

Bydele

Vil afhænge af delebiloperatørernes bud.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 6 mio. kr. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres øgede driftsudgifter i 2015, 2016 og 2017 til reservation af parkeringspladser til delebiler.

Tabel 2. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Pilotprojekt; analyser af lokaliteter, forslag fra delebiloperatører, dataindsamling, hvervning af virksomheder og borgere/ boligforeninger, kampagner, materiale mv. samt generel projektledelse		650	500	250		1.400	650*
- Pilotprojekt; tilskud til prøveabonnementer		500	2.400	900		3.800	
- Generelt; trafik- og miljøanalyser, interview, fokusgrupper og evalueringer (konsulentbistand)		100	100	100		300	
- Generelt; juridiske afklaringer, f.eks. omkring samarbejde med developere, delebiludbydere og parkeringsforhold		350	150			500	
Anlægsudgifter i alt		1.600	3.150	1.250		6.000	650*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Reservationer af p-pladser til delebiler, herunder til elbiler		50	100	50		200	
Afledte serviceudgifter i alt		50	100	50		200	

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Februar 2015
Anlægsprojektet forventes igangsat	Marts 2015
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Marts 2015

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Der er en risiko for, at juridiske barrierer reducerer muligheden for at gennemføre et projekt, der kan tilbyde et tilstrækkeligt attraktivt produkt til at skabe et tilstrækkeligt kritisk grundlag af brugere.

Der ligger en generel udfordring i at lave et koncept, som både er attraktivt i forsøgsperioden og levedygtigt, når Københavns Kommunes rolle som igangsætter er udslettet.

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til formålet.